

Van: Netwerk Duurzame Mobiliteit <info@duurzame-mobiliteit.be>
Verzonden: maandag 17 juni 2013 16:30
Aan: Veerle Solia
Onderwerp: Mobiliteitsbeleid is niet prioritair (Nieuwsbrief Duurzame Mobiliteit 26)

[Is de nieuwsbrief onleesbaar?](#)

Nieuwsbrief Duurzame Mobiliteit 27



17 juni 2013

[Opinie](#)

Mobiliteitsbeleid is niet prioritair



Onlangs heeft het Vlaamse middenveld de [geloften voor ViA hernieuwd](#). In het Pact2020 staan een aantal mobiliteitsdoelstellingen, maar op basis van de [indicatoren](#) worden deze doelstellingen niet gehaald tegen 2020. De minister-president gaf er een andere draai aan: "Een kwart van de doelstellingen van het Pact 2020 is nu al gerealiseerd en vier op tien indicatoren tonen een positieve evolutie."

Paniek in de logistiek

Als we de mobiliteitsdoelstellingen in het Pact 2020 bekijken vinden we ze terug onder 2 noemers:

logistiek en mobiliteit.

In het Pact 2020 zijn voor logistiek vier kernindicatoren bepaald: evolutie aandeel logistieke sector in werkgelegenheid en bruto toegevoegde waarde, werkgelegenheid per tonkilometer en toegevoegde waarde per tonkilometer. Een aantal van deze indicatoren, zoals de werkgelegenheid per miljard tonkilometer, gaan (onder meer omwille van de crisis) de verkeerde kant uit.

6. LOGISTIEK EN ONDERNEMERSCHAP

- De economische poorten zijn in 2020 vlot bereikbaar via de verschillende transportmodi (weg, spoor, water of lucht) en via de verschillende transportdragers (zowel privaat als openbaar vervoer). Hiermee realiseren we in 2020 minder dan 5% verliesuren (op het totaal aantal gereden voertuiguren) op de hoofdwegen en beperken we de milieu-impact van het goederen- en personenvervoer.
- Hiertoe worden tegen 2020 missing links in het transportnetwerk (op de weg, water en het spoor) van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen weggewerkt.
- De vervoersstromen worden in 2020 dynamisch beheerd teneinde de beschikbare infrastructuur optimaal te gebruiken.
- Om logistieke activiteiten in 2020 maximaal te valoriseren, trekken we logistieke spelers aan die ten volle toegevoegde waarde en werkgelegenheid creëren.

Diverse internationale benchmarkonderzoeken situeren Vlaanderen nog bij de Europese koplopers op het vlak van logistiek. Maar uit al deze internationale rapportages blijkt ook dat deze positie steeds meer in het gedrang komt. Prognoses van Cushman & Wakefield voor het jaar 2020 geven aan dat Vlaanderen wordt voorafgegaan door Wallonië en Nord-Pas-De-Calais.

Voor het thema mobiliteit werd op het ViA Toekomstforum van 30 april 2013 verwezen naar het in opmaak zijnde Mobiliteitsplan Vlaanderen.

16. MOBILITEIT

- In 2020 heeft Vlaanderen een verkeers- en vervoerssysteem dat tot de performantste van Europa behoort.
- Hiervoor wordt co-modaliteit ondersteund door een gericht locatiebeleid en door het STOP-principe (Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer en Privé-Vervoer) als hoeksteen van het Vlaamse mobiliteitsbeleid toe te passen, zodanig dat vanuit economisch, sociaal, ecologisch en logistiek oogpunt de meest optimale modus wordt ingezet.
- We zorgen dat we voldoen aan de milieudoelstellingen die andere Europese landen ook dienen te bereiken tegen 2020.
- Investerings in verkeers- en vervoerssystemen worden in 2020 beleidsmatig ondersteund door een sociaaleconomische evaluatie en een Vlaamse bereikbaarheidsmonitor.
- Tegen 2020 is Vlaanderen één van de beste Europese regio's op het gebied van verkeersveiligheid, zowel uitgedrukt in functie van het aantal doden en zwaargewonde verkeersslachtoffers per miljoen afgelegde kilometers als per miljoen inwoners. Ten opzichte van de objectieven in het Vlaamse verkeersveiligheidsplan, te realiseren tegen 2015, wordt een daling van 20% op de dodelijke slachtoffers en 25% op de zwaargewonde slachtoffers gerealiseerd in 2020.
- Het aantal afgelegde km per persoon in het woon-werkverkeer per auto wordt drastisch verlaagd tegen 2020. Onder meer thuiswerk wordt daartoe gestimuleerd. Tegen 2020 zullen bovendien 40% van de woon-werkverplaatsingen gebeuren enerzijds door collectief vervoer, waaronder het openbaar vervoer en anderzijds te voet of per fiets.

Om de evolutie van deze indicatoren citeren we een aantal paragrafen uit het indicatorenrapport. Over verkeersveiligheid: "In vergelijking met de Europese economische topregio's scoort Vlaanderen niet bijster goed. Onze regio telde in 2010 het hoogste aantal dodelijke verkeersslachtoffers per miljoen inwoners". Over modal split: "In 1994/95 bedroeg het aandeel van collectief vervoer + fiets + te voet in het woon-werkverkeer 26,8%. In 2000/01 was dit 25,3%. In 2007/2008 en 2008/2009 is dit 27,8%, maar in 2009/2010 daalde het aandeel opnieuw naar 27,0%. Dit is nog ver verwijderd van het streefcijfer van 40%."

Je hoeft geen helderziende te zijn om te zien dat de doelstellingen inzake mobiliteit en logistiek waarschijnlijk niet gehaald worden tegen 2020, ondanks alle positieve mediaberichten.

Nood aan een visie op lange termijn

Zonder een visie op lange termijn zullen de doelstellingen ook na 2020 niet gerealiseerd worden. Op dit ogenblik zijn verschillende Vlaamse beleidsplannen (Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, Vlaams Mitigatieplan, Vlaams Woonbeleidsplan en uiteraard het Mobiliteitsplan Vlaanderen) in opmaak. Het is hoegenaamd niet duidelijk op welke manier al deze beleidsplannen op elkaar afgestemd worden. **Zoals we al aangegeven hadden** was de vorige deadline (die al van eind 2010 naar eind 2012 verschoven was) voor het Mobiliteitsplan Vlaanderen moeilijk haalbaar. In de beleidsbrief Mobiliteit en Openbare Werken 2013 viel het volgende te lezen: "Verwacht wordt dat de Planningscommissie het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen zal finaliseren in het voorjaar van 2013". Nu wordt het zelfs harken om eind 2013 een volledig afgewerkt en goedgekeurd Mobiliteitsplan Vlaanderen te hebben. Als het er ligt, blijft het nog zeer de vraag of er in het plan duidelijke keuzes gemaakt zullen worden die beantwoorden aan de **verwachtingen van de Vlamingen**.

Leg prioriteiten vast voor een duurzaam Vlaanderen

We roepen de Vlaamse regering op om duidelijke keuzes te maken in de in opmaak zijnde beleidsplannen en deze keuzes hard te maken op basis van objectieve criteria. Een én-én-verhaal, zoals ons al jaren voorgespiegeld is, is financieel en maatschappelijk niet haalbaar. Denk bij het maken van die keuzes modusoverschrijdend: weg, spoor, water, en ook realisaties zoals een bovenlokaal fietsroutenetwerk. Op gebied van mobiliteit pleiten we vooral voor meer verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Stop met kiezen voor quick wins en kies voor projecten met het grootste positieve maatschappelijke saldo, vooral als het over het uitvoeren van missing links gaat.

actueel

- | | |
|-----------------|---|
| 04/06/13 | Betere samenwerking voor meer fietssnelwegen (mobimix.be). Minister Crevits en de provincies engageren zich via het mobiliteitscharter om te blijven investeren in fietsinfrastructuur. Vooral de fietssnelwegen zijn daarbij prioritair. |
| 04/06/13 | goe bezig (lowimpactman). We rijden meer dan de rest van Europa en dat met voertuigen die meer fijn stof uitstoten. |
| 05/06/13 | Antwerpen wil vuile voertuigen verbannen (ademloos.be). Milieuzones gunnen de Antwerpenaar 25 dagen extra levensduur. |
| 08/06/13 | Meer dan 66.000 bestuurders geflitst na jaar trajectcontrole E17 (hln.be). Samen met de andere trajectcontroles die in maart 2013 opgestart werden zijn al 150.000 hardrijders beboet. Op de trajecten zijn sinds de invoering geen ongevallen met zware letsels meer gebeurd. |
| 08/06/13 | Wathelet wil automatische intrekking rijbewijs voor hardleerse bestuurders (skynet.be). Recidivisten krijgen rijverbod. |
| 09/06/13 | Vlaamse carpoolparkings gemiddeld voor meer dan de helft bezet (gva.be). Vooral de Antwerpse carpoolparkings (75% bezetting) doen het goed. |
| 09/06/13 | Webwinkelen zorgt nog niet voor meer mobiliteit (verkeersnet.nl). Door de sterke groei van het internetgebruik kopen consumenten steeds vaker producten via webwinkels. Dat spaart een rit naar de winkel uit maar leidt wel tot bestelverkeer in woonwijken. Volgens het Nederlandse Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid valt de mobiliteitsbalans echter nog gunstig uit. |
| 11/06/13 | 'BOB' wordt een werkwoord: 'Bobben' (mobimix.be). Ondanks de goede bekendheid van BOB blijft het percentage van bestuurders dat onder invloed van alcohol rijdt abnormaal hoog. Ook het percentage alcoholgerelateerde ongevallen bleef schrikwekkend hoog. |
| 12/06/13 | Fietzers aan halve prijs naar concert Bent Van Looy in AB (De Standaard). De AB gaat nog een stapje verder om duurzame mobiliteit te promoten. |
| 14/06/13 | De Weaver: 'Geen Vlaamse regering zonder oplossing mobiliteitsprobleem' (De Standaard). The Oosterweel saga continues... |

aankondiging

28/06/13

perscommunicatie, een vak apart - communiceren met de pers uit de doeken gedaan door een specialist.

Heb je zelf iets aan te kondigen, stuur het naar de [redactie](#)!

Verkeersleefbaarheid en veiligheid als uitgangspunt door 30 km / u als algemene regel



De Europese petitiecampagne voor 30 km/u als algemene regel in woonstraten loopt ondertussen al een half jaar. Het ziet er naar uit dat de doelstelling (1 miljoen handtekeningen) niet zal gehaald worden, tenzij we onze inspanningen sterk opschroeven. Op dit ogenblik zijn er slechts een 26.000-tal handtekeningen. In Duitsland tekenden het meest mensen, zo'n 10.000, maar dat is niet zo verwonderlijk als je weet dat het land 80 miljoen inwoners heeft. België doet het niet zo slecht met 3.000 handtekeningen, maar dat is toch nog een heel eind verwijderd van de 16.500 handtekeningen die we nodig hebben. Toch staat België het dichtst bij de landelijke doelstelling, in verhouding met het aantal inwoners is ons land zelfs de Europese nr. 1. Dat willen we op zijn minst zo houden! Teken je de petitie via nl.30kmh.eu?

Of beter nog: plaats de link naar de petitie op de website van je gemeente of organisatie, zo bereiken we meteen veel meer mensen. Een aantal gemeenten schreven al iets over de campagne in het gemeentelijk infoblad, dat kan op basis van de teksten die je vindt op nl.30kmh.eu.

De Nieuwsbrief Duurzame Mobiliteit is er niet in juli en augustus. Met volledig opgeladen batterijen (uiteraard door zonne-energie) zijn we er terug in september.

het Netwerk Duurzame Mobiliteit is een initiatief van Komimo vzw

Afzender:

Komimo

Kasteellaan 349a - 9000 Gent 09 331 59 10 - [Uitschrijven](#) - [Redactie](#)

