

Van: Netwerk Duurzame Mobiliteit <info@duurzame-mobiliteit.be>
Verzonden: maandag 18 november 2013 10:15
Aan: Veerle Solia
Onderwerp: Ezelsdracht baart muis (Nieuwsbrief Duurzame Mobiliteit 30)

[Is de nieuwsbrief onleesbaar?](#)

Nieuwsbrief Duurzame Mobiliteit 30



18 november 2013

[opinie](#)

Ezelsdracht baart muis



Het openbaar onderzoek voor het Mobiliteitsplan is gestart op 8 november 2013 en loopt nog tot en met 12 januari 2014. Iedereen kan zijn opmerkingen en suggesties bij het plan kwijt via de website www.mobiliteitsplanvlaanderen.be. Dat is belangrijk want het plan analyseert de belangrijkste mobiliteitsuitdagingen en beschrijft beleidskeuzes waarmee we mobiliteit in Vlaanderen concreet vorm willen geven in de toekomst.

Gespannen verwachtingen

Volgens het oorspronkelijke mobiliteitsdecreet had het plan eind 2010 moeten opgeleverd worden. De deadline werd verlegd naar 31 december 2012, een datum die **ook niet gehaald** werd. Op 25 oktober 2013 keurde de Vlaamse Regering dan toch de ontwerpversie goed. Na incalculeren van openbaar onderzoek, advisering door de Strategische AdviesRaden en het parlementair debat, zou dit er moeten toe leiden dat het Mobiliteitsplan Vlaanderen op een van de laatste vergaderingen van de Vlaamse Regering voor de verkiezingen van 25 mei 2014 kan worden goedgekeurd. Wat hetzelfde risico inhoudt als wat het vorige Mobiliteitsplan Vlaanderen overkomen is: voor eeuwig veroemd met het predicaat 'ontwerp'.

Het is vooral opvallend dat het richtinggevend gedeelte er komt na meer dan 2 jaar windstille (volgend op het **informatief gedeelte** en de **publieksbevraging**). In die tijd werd vooral achter de schermen verder gewerkt. Een gemiste kans, die periode had kunnen gebruikt worden om een participatietraject uit te bouwen, nochtans een van de beginselen uit het mobiliteitsdecreet. Nu blijft de participatie beperkt tot het openbaar onderzoek.

Uitgebreide menukaart, maar geen keuze van de chef

Wie het richtinggevende gedeelte leest, zal zeker elementen tegenkomen die kunnen bekoren. Niet verwonderlijk, in de 20 actielijnen komen alle denkbare projecten en transportmodi meermaals aan bod. In tijden van budgettaire schaarste zullen er echter keuzes moeten gemaakt worden. Het Mobiliteitsplan Vlaanderen geeft heel weinig houvast als het over criteria voor het maken van die beslissingen gaat. Een van die criteria zou het **STOP-principe** (het andere beginsel uit het mobiliteitsdecreet, naast participatie) kunnen zijn, maar behalve op het onderliggend wegennet, komt het STOP-principe als beginsel voor het mobiliteitsbeleid niet aan bod.

De structuur van de actielijnen leidt tot een sterk verkokerd plan, met enerzijds de splitsing tussen verschillende modi en anderzijds de verwijzing naar de verschillende betrokken overheden. Sterker nog, het lijkt soms op een memorandum waarin Vlaanderen verwachtingen formuleert ten opzichte van lokale overheden, de federale overheid en Europa.

Ter plaatse trappelen

Als streefdoel voor verkeersemissies vertrekt het beleidsplan van een reductie in CO₂-uitstoot met 16% ten opzichte van 2005. Dit ligt in lijn met de Europese doelstellingen en de doelstellingen die ook in het **Vlaams Klimaatbeleidsplan** staan. Transport is verantwoordelijk voor een derde van onze totale CO₂-uitstoot en binnen transport staat het wegverkeer voor 80% (zonder rekening te houden met 17% voor de correctie van brandstofverkoop). Het realiseren van de Pact2020-doelstelling om 40% van het woon-werkverkeer op duurzame manier te laten verlopen (tegen 2030 volgens het Mobiliteitsplan Vlaanderen), zou onze CO₂-uitstoot met zo'n 1,5% verminderen. De invoering van een kilometerheffing voor personenwagens zou resulteren in een daling tussen 1% en 7%, afhankelijk van de tariefzetting.

Voor de concretisering van die maatregelen verwijst het Klimaatbeleidsplan (letterlijk) naar het Mobiliteitsplan Vlaanderen. In het Mobiliteitsplan wordt geen van deze doelstellingen of

maatregelen echter verder uitgewerkt. Wat betreft de 40/60-doelstelling uit het Pact2020 is de evolutie negatief volgens [het indicatorenrapport](#). Toch staan er in het Mobiliteitsplan Vlaanderen geen maatregelen om deze trend te keren. In een plan met horizon 2040 wordt ook niet verder gekeken dan het evalueren van het ophanden zijnde proefproject kilometerheffing voor personenwagens. Sterker nog: de tekst *“Op basis van de resultaten van de proefprojecten zal Vlaanderen in overleg met de andere gewesten in de volgende regeerperiode (2014-2019) evalueren of het opportuun is om zo snel mogelijk over te gaan tot de invoering van een gedifferentieerde kilometerheffing voor personenwagens of tot alternatieve systemen die een betere aanrekening van de gebruikskosten en externe kosten aan de gebruikers mogelijk maken”* uit het Klimaatsbeleidsplan wordt zonder aanvulling in het Mobiliteitsplan geplakt. En dan komt het besef dat het Mobiliteitsplan Vlaanderen niet meer is dan wat veredeld knip- en plakwerk.

Tip 1: neem deel aan het openbaar onderzoek over het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Alle informatie hierover vind je op de website www.mobielvlaanderen.be.

Tip 2: op 19 december 2013 organiseert het Netwerk Duurzame Mobiliteit het [Beleidscafé 2013](#), ondertussen de 5e editie. Thema is uiteraard het Mobiliteitsplan Vlaanderen en op een interactieve manier bepalen we de prioriteiten voor het mobiliteitsbeleid.

[actueel](#)

- | | |
|-----------------|--|
| 18/11/13 | Verkeerseducatie blijft ondermaats in secundaire scholen (hln.be). VAB stelt vast dat mobiliteitsthema's vooral in het secundair onderwijs ontbreken. |
| 15/11/13 | Klimaatbeleid CD&V faalt (deredactie.be). Tijd voor doeltreffende maatregelen. |
| 13/11/13 | Treinreizigers helpen nieuwe spoorbaas op eerste werkdag via #tipsvoorCornu (De Morgen). Jo Cornu staat er niet alleen voor. |
| 12/11/13 | Crevits wil vrachtwagens die van route afwijken beboeten (De Standaard). Crevits wil het vrachtwagenroutenetwerk afdwingen door middel van cameraherkenning en zo overlast door sluipverkeer tegengaan. |
| 07/11/13 | Pijnstillers tegen het fileleed (gva.be). 33 Antwerpse pijnstillers kunnen ook tot een overdosis leiden als je de ziekte niet aanpakt. |
| 07/11/13 | Promotie biobrandstof verergert voedselprobleem (dewereldmorgen.be). Subsidieer de honger in de wereld. |
| 06/11/13 | Steden bepalen de toekomst (deingenieur.nl). Voor een keer geven we ze gelijk. |
| 06/11/13 | Crevits: "Optimalisering Ring nodig voor verkeersveiligheid" (De Morgen). Inspectie Financiën stelt vast dat een nieuwe riem obesitas niet geneest. |
| 06/11/13 | En toch werkt stiptheidsplan NMBS (hln.be). NIET. |
| 05/11/13 | CD&V wil mobiliteitsbudget als concurrent bedrijfswagen (De Morgen). Een eerste stap naar het verduurzamen van onze bedrijfswagencultuur. |
| 05/11/13 | Fietzersbond Melle deelt gelukskoekjes uit (nieuwsblad.be). Al 150 jaar |

vinden we pendelen de normaalste zaak.

04/11/13

Dit jaar nog boetes voor wie niet ritst in het verkeer (De Morgen). Voor vlot, veilig verkeer.

aankondiging

21/11/13

Congres Rondpunt - 5 jaar werken aan een betere slachtofferopvang

29/11/13

debat 'mobiliteit in de toekomst' - panelgesprek over de toekomst van onze mobiliteit

06/12/13

Cafe Travak, mobiliteit op tournee - Cabaretavond vol verhalen.

19/12/13

Beleidscafé 2013 - informeel discussiemoment over het mobiliteitsplan Vlaanderen

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

Hoe komt ons eten op ons bord?



Voedsellogica.com: "De paradox van het lokale voedsel – De groeiende trend om lokaal geproduceerd voedsel te eten is een voortreffelijke ontwikkeling binnen onze samenleving. Dit lokaal geproduceerde voedsel wordt echter vervoerd door brandstofverslindende voertuigen die constant de stad in en uit rijden. Dit resulteert in een gefragmenteerd transportnetwerk, dat vervuiling en verkeersopstoppingen verergert. Verrassend genoeg kan het zo zijn dat zonder een juist begrip van distributie het consumeren van lokaal geproduceerd voedsel alsnog leidt tot een slechter milieu van onze nabije omgeving: waar we ademen, werken en spelen." [Bezoek de website.](#)

het Netwerk Duurzame Mobiliteit is een initiatief van Komimo vzw

Afzender:

Komimo
België

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

