

Van: Netwerk Duurzame Mobiliteit <info@duurzame-mobiliteit.be>
Verzonden: maandag 1 december 2014 10:46
Aan: Nieuwsarchief
Onderwerp: Milieuzones: eerst Utrecht zien, dan toepassen? (Nieuwsbrief Duurzame Mobiliteit 41)

[Is de nieuwsbrief onleesbaar?](#)

Nieuwsbrief Duurzame Mobiliteit 41



1 december 2014

[Opinie](#)

Milieuzones: eerst Utrecht zien, dan toepassen?

ZONE



Het lijkt wat op een Vlaamse versie van het monster van Loch Ness. Iets was af en toe opduikt en weer verdwijnt maar nooit echt tastbaar wordt. We hebben het over het idee om ook bij ons lage-emissiezones in steden in te voeren. Recent was het de beurt aan de stad Antwerpen. Daar wil men het systeem vanaf 4 januari 2016 toepassen.

Vorig jaar kwam onder meer het Aalsterse stadsbestuur ermee op de proppen, al werd er meteen aan toegevoegd dat de maatregelen niet van toepassing zou zijn op carnavalswagens. Geen grap. In het geval van Antwerpen zou dat concreet betekenen dat in de toekomst benzinewagens van voor het bouwjaar 1992 en diesels van voor het bouwjaar 2006 gebannen worden. Deze maatregelen zouden overigens zowel gelden voor bewoners als bezoekers. Maar tot op heden is er dus in

Vlaanderen en bij uitbreiding België geen enkele stad of gemeente waar dit soort maatregelen reeds van kracht is. Er bestaat dan ook geen wettelijk kader voor, al belooft de nieuwe Vlaamse minister van Milieu Joke Schauvliege in haar beleidsnota er werk van te maken. Zo krijgt het wetsvoorstel van Groen!-kamerleden Tinne Van der Staeten en Stefaan van Hecke uit 2006 mogelijk toch nog een vervolg.

In afwachting kijken we naar het buitenland en wel naar onze beste buur: Nederland. Een land dat ons op het vlak van de mobiliteit vaak voorbij lijkt te steken, om nog maar te zwijgen van het verderop gelegen Denemarken. Maar goed, Nederland dus en dan denken we uiteraard meteen aan Amsterdam. Een stad waar zoveel fietsers rondrijden dat we ons soms afvragen of er überhaupt in de binnenstad nog plaats is voor auto's. Die is er wel degelijk en zelfs nog voor oude, vervuilende voertuigen. Het plan om deze te verbieden was blijkbaar een gracht te ver en sneuvelde al in 2008 waardoor nu alleen vervuilende vrachtwagens worden geweerd uit Amsterdam. Maar die geraakten sowieso al met moeite over de nauwe, steile brugjes. Wat niet lukte in Amsterdam, lijkt echter wel te zullen lukken in Utrecht. Net als in de hoofdstad zijn de lokale ondernemers er alvast niet gelukkig mee. Slecht voor de handel, vinden ze. Het typische argument van de middenstand. Ze verwijzen meteen ook naar "de vieze stadsbussen" die volgens hen het echte probleem zijn. Hoe dan ook zet het Utrechtse stadsbestuur door, in tegenstelling tot Amsterdam. Vanaf volgend jaar mogen in Utrecht dieselwagens ouder dan 8 jaar en in een later stadium ook benzinewagens van 12 jaar en ouder geen rondjes meer rijden. Zo stond het althans in het oorspronkelijke plan dat intussen werd afgezwakt na enige politieke beroering ter plaatse. De naleving van de maatregelen zal gebeuren door middel van een scanauto die de kentekens controleert. Wie zonder toestemming in het centrum rijdt, krijgt een boete. Klinkt eenvoudig maar toch zijn ze er nog niet helemaal uit in Utrecht. Het is immers niet duidelijk of er ook een speciale regeling komt voor mensen die binnen de mileuzone werken of voor winkeliers, aldus de plaatselijke wethouder verantwoordelijk voor verkeer. Bewoners van de binnenstad met een oude auto hoeven niet meteen de zuurverdiende spaarcenten aan te spreken voor een nieuwe auto want er komt hoe dan ook een overgangsregeling.

Voor Antwerpen in 2016 het systeem daadwerkelijk toepast, kan het stadsbestuur in de loop van volgend jaar dus best een citytrip ondernemen naar Utrecht. Het is tenslotte maar 127 km ver. Het Aalsterse stadsbestuur mag ook mee. In Utrecht viert men immers elk jaar uitgebreid carnaval. Benieuwd of de feestelijke wagen van De Kolderkoppen daar op 14 februari de binnenstad in mag.

Peter Slabbynck, campagnemedewerker Netwerk Duurzame Mobiliteit

De lezer die inhoudelijk wat dieper wil ingaan op het thema milieuzones, vindt heel wat informatie in ons [themap dossier milieuzones](#).

actueel - november 2014

- | | |
|-----------------|---|
| 27/11/14 | Spoorbaas Cornu waarschuwt in brief voor privatisering NMBS (De Standaard). Privatisering is onvermijdelijk als de NMBS niet radicaal saneert. |
| 26/11/14 | Commissie tikt België op vingers voor lage investeringen in scholen en mobiliteit (De Morgen). Op lange termijn tast dit het potentieel van de Belgische economie aan. |
| 26/11/14 | File shift (De Tijd). Schaf de voordelen op bedrijfswagens af en gebruik ze om de loonlasten te verlagen. |
| 25/11/14 | Antwerpse Park & Ride niet sneller dan met auto stad inrijden (De Morgen). Er valt ook nauwelijks financieel voordeel te behalen. |

20/11/14	Zeventig kilometer per uur wordt de norm op gewestwegen (De Morgen). Soms past de wetgeving zich aan de realiteit aan.
20/11/14	Jannie Haek: "De auto wordt het openbaar vervoer van de toekomst" (De Morgen) Openbaar vervoer moet innovatief, of het wordt ingehaald door de automobielsector, aldus ex-spoorbaas Jannie Haek.
18/11/14	Over de 600.000 bedrijfswagens (zeronaut.be). Met een zware impact op luchtkwaliteit en files.
14/11/14	Eén chipkaart voor trein, tram en bus (De Standaard). 1 mobiliteitskaart to rule them all.
12/11/14	Stijging van bijna 200 euro voor doorsnee gezin (De Standaard). Vooral gezinnen en gelegenhedsreizigers zijn de dupe van de tariefstijgingen bij De Lijn.
10/11/14	Elektrische wagen produceert nauwelijks minder fijn stof dan benzinewagen (De Standaard). Volgens TML stoot een elektrische wagens nauwelijks minder fijn stof uit, of blijkt dit onderzoek 'waardeloos'?
09/11/14	Busdiensten zouden onrendabele treinen kunnen vervangen (express.be). De federale overheid wil verlieslatende treinen afwentelen op de gewesten.
06/11/14	Goedkope olie kan om drie redenen een goede zaak zijn voor ons milieu (De Morgen). Op het eerste zicht is goedkope olie een slechte zaak voor het leefmilieu.
05/11/14	Ergens geen stroom, dan nergens een trein (De Morgen). Als het afschakelplan wordt geactiveerd, zal Infrabel geen stroom meer voorzien.
01/11/14	Belg wil beloond worden voor betere mobiliteit (express.be). En liever niet betalen.

[aankondiging - december 2014](#)

05/12/14	Conferentie Luchtkwaliteit 2014 - inhoudelijke sessies en een debat
09/12/14	Olympus slotevent - realisaties en opportuniteiten
11/12/14	De toekomst van Mobiliteit in Vlaanderen - met sessies over gedrag, techniek en governance

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

Verkeersprofessional 2014



Met de verkiezing Verkeersprofessional 2014 wil [Verkeersnet](#) verkeerskundigen die gezichtsbepalend zijn voor het vakgebied in de schijnwerper zetten. De lezers van Verkeersnet konden stemmen op een longlist met 20 kandidaten, waaronder 5 Vlaamse kandidaten. Vlaanderen werd vertegenwoordigd door Evi Dons (VITO), Kris Peeters ([de andere](#)), Willy Miermans (Universiteit Hasselt), Jos Delarbre (politiezone Geel Laakdal Meerhout) en Kobe Boussauw (VUB). **Willy Miermans** belandde als enige Vlaming in de top 10 en verdient zo de **officiële titel 'Vlaams verkeersprofessional 2014'**. Helemaal terecht, als founding father van verkeerskunde en duurzame mobiliteit in Vlaanderen is Willy Miermans onze Hendrik Conscience.

De officiële [verkeersprofessional 2014](#) werd [Karel Martens](#) van de Radboud Universiteit Nijmegen. Als planoloog doorbreekt hij de artificiële grenzen tussen ruimte en mobiliteit. Dat is een hoopgevende evolutie, die we ook in Vlaanderen mogen vaststellen (met de nominatie van Kobe Boussauw voor de longlist van verkeersprofessional).

het Netwerk Duurzame Mobiliteit is een initiatief van Komimo vzw

Afzender:

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



--

This message has been scanned for viruses and dangerous content by [Amsab-ISG](#), and is believed to be clean.