

Mobiliteit:

veilig,

gezond,

sociaal,

ecologisch



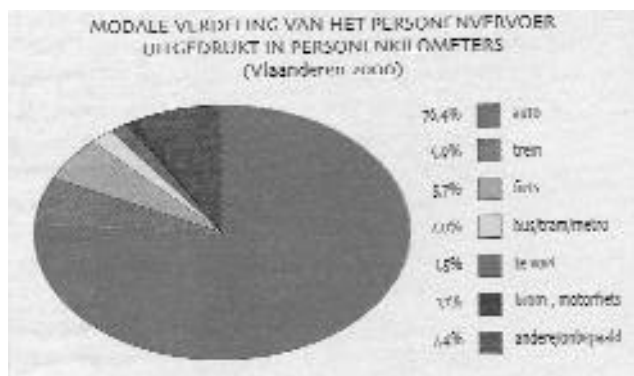
Een programma



Deze katern is samengesteld door Sigrid Vermaercke, met de medewerking van de milieuwerggroep van Voor Moeder Aarde

leiding

In 2000 legde de Vlaming gemiddeld zowat 12.000 km af, meer dan drievierde daarvan met de auto. Bus, trein, tram, metro... scoren maar pover met 942 km. De fiets doet het dan weer wel tamelijk goed. Er wordt nagenoeg evenveel gefietst (682 km) als getreind (701 km). De trein deed het door een aangepaste prijzenpolitiek in 2001 iets beter dan in 2000. Te voet werd in 2000 zo'n 179 km afgelegd.



Maar voor de voertuigen kwam er steeds minder ruimte: de lengte van het wegennet bleef tussen 1990 en 2000 ongeveer gelijk, op de snelwegen kwamen er in dezelfde periode 43% voertuigen bij, op de andere wegen 31%.

Om mobiel te zijn hebben de Vlamingen veel over, bijvoorbeeld ruimte. Over heel België genomen bedraagt de gemiddelde grootte van de oppervlakte, die niet door verkeersinfrastructuur wordt versneden, 20 vierkante kilometer, een lapje ruimte van 4 bij 5 km. In dat gemiddelde zijn begrepen de Waalse bossen en weiden, zodat de lapjes in Vlaanderen nog kleiner uitvallen. En de kans is groot dat op datzelfde lapje huizen of bedrijven staan.

Voor Moeder Aarde heeft een programma van maatregelen op korte en lange termijn, waar we naar de politici mee gaan, om het verkeer veilig, gezond, ecologisch en sociaal te maken.

Wat we op korte termijn willen realiseren is: nultolerantie tov alle overtredingen en praktijken die slachtoffers maken, rechtstreeks en onrechtstreeks (door bijvoorbeeld vervuiling). Dit is heel ambitieus, maar we vinden de situatie ernstig genoeg om hier duidelijk de aandacht op te vestigen en we willen bekomen dat hier op korte termijn ernstig werk van gemaakt wordt. Verder, uitbreiding en verbetering van het openbaarvervoersnet (het toegankelijk maken van het openbaar vervoer), verminderen van de autoafhankelijkheid en het autogebruik, verbeteren van de infrastructuur voor zachte weggebruikers, ontwikkelen en aanbieden van niet-vervuilend gemotoriseerd (individueel en collectief) vervoer.

Op langere termijn willen we het volgende bekomen: toepassing van het principe de vervuiler betaalt, leefbare steden voor iedereen, invoeren van autovrije steden, fiscale voordelen voor niet-vervuilers en nadelen voor vervuilers.

Uitbreiding en verbetering van het openbaarvervoersnet. Het toegankelijk maken van Het openbaar vervoer

Gratis openbaar vervoer voor mensen met een handicap.

Vorig jaar ontvingen 58.000 personen met een handicap die een uitkering krijgen van het Vlaams Fonds een gratis pas voor openbaar vervoer in Vlaanderen met De Lijn. In november 2003 zullen ook Vlamingen die alleen een tegemoetkoming genieten van het federale ministerie van Sociale zaken een gratis pas krijgen. Daarom zullen in Vlaanderen bijkomend 30.000 personen met een handicap gratis van het openbaar vervoer van De Lijn kunnen gebruik maken.

De regeringscommissaris beseft dat het onmogelijk is om op korte termijn alle stations, bussen en treinen toegankelijk te maken, maar zij nodigt de betrokken gewestministers van mobiliteit toch uit om na te denken over hoe ze nog meer rekening willen houden met de mobiliteitsproblemen van personen met een handicap. Er moet overlegd worden over het feit dat nieuwe materialen en gebouwen moeten aangepast zijn aan de noden van personen met een handicap.

Iedereen moet zich gemakkelijk kunnen verplaatsen.

Als we ons beperken tot toegankelijkheid in het kader van de mobiliteit, dan is voor het ACW het recht op basismobiliteit prioritair. Verplaatsingsongelijkheid en -armoede nemen nog altijd toe. Niet iedereen beschikt over dezelfde mogelijkheden om zich te verplaatsen.

Ondanks de vele auto's die er rondrijden in Vlaanderen beschikken toch nogal wat gezinnen of personen niet over een eigen wagen. Vaak zijn het ouderen, jongeren of gezinnen in armoede. Maar het kan ook iemand zijn uit een gezin waarvan een ander gezinslid de auto gebruikt. Blijkt ook dat nogal wat gepensioneerden en werklozen, maar ook vele (thuiswerkende) vrouwen zelfs geen rijbewijs hebben. Daarnaast zijn er ook milieubewuste mensen die bewust kiezen om geen auto te hebben.

Al deze mensen zijn dus aangewezen op de alternatieven: te voet gaan, fietsen of het openbaar vervoer nemen. Deze alternatieven zijn jarenlang verwaarloosd en weggedrukt door 'afgod' auto.

Iedereen kent de gevolgen: de slechte staat van voet- en fietspaden of het ontbreken ervan, allerlei obstakels op voetpaden, slechte signalisatie... En het openbaar vervoer kampt ook met problemen. Want de perronchefs zijn maar al te bereid om iemand met een rolwagen op de trein te helpen, maar wat als je eerst 20 trappen moet doen om het perron te bereiken?

De Bond Beter Leefmilieu (BBL) en het Algemeen Christelijk Werknemersverbond (ACW) willen basismobiliteit voor iedereen, zonder dat daarvoor een auto nodig is. Om die garantie waar te maken zijn hoge minimumnormen nodig voor voetgangers- en fietsvoorzieningen en is er ook vooral een voldoende minimumaanbod aan openbaar vervoer noodzakelijk. Rond dit laatste thema werd in de Week van de Vervoering (van 13-22 september 2003) extra aandacht besteed.

Naar een andere visie op mobiliteit: gratis openbaar vervoer.

De privatiseringtendens illustreert nog eens de perverse logica van het kapitalisme: wat geen winst oplevert, moet weg. Vanuit een sociaal en milieubewust standpunt is dit pure waanzin. Voor menselijke behoeften zoals mobiliteit, gezondheidszorg, onderwijs en vele andere geldt dat de productie ervan zelf de winst is. Stel je voor dat men morgen het onderwijs privatiseert. Het resultaat zou zijn dat het onderwijs voor de lagere sociale klassen wordt afgeschaft bij gebrek aan koopkracht. Iedereen moet gelijke en dus gratis toegang krijgen tot degelijk onderwijs. De financiering moet bijgevolg door de collectiviteit gebeuren. Dezelfde redenering kan men opzetten voor

openbaar vervoer. Openbaar vervoer biedt aan iedereen gelijke kansen om zich te verplaatsen. In de huidige situatie zijn mensen met een klein budget geneigd om hun mobiliteit in te krimpen door bijvoorbeeld minder te participeren aan culturele evenementen, weekend-uitstapjes met het gehele gezin, sollicitaties, betogingen, nationale acties, stedelijke acties etc. Dit terwijl de middenklasse zich een auto kan permitteren die zich al vlug als alternatief aandient op het relatief dure en momenteel zwak functionerende openbaar vervoer. Als we daarbij ook de ecologische overwegingen in beschouwing nemen moet je de tegenargumenten ver gaan zoeken.

Toch is het goed om ook stil te staan bij het feit dat het niet de bedoeling dat de gratis bus de mensen tegenhoudt om te voet of met de fiets te gaan. Er zou een systeem moeten worden gezocht om wel een basismobiliteit te verzekeren, maar toch ook een zekere grens in te bouwen. Bussen zijn wel milieuvriendelijker dan de wagen, maar ze vervuilen ook.

Verminderen van de autoafhankelijkheid en het autogebruik.

Autobezit is duur: de aanschaf, benzine, reparaties, wegenbelasting en verzekeringen... Je bent al gauw 250 euro per maand kwijt aan je persoonlijke mobiliteit. Niet iedereen kan of wil dat betalen.

Bij Autopia vzw worden de aankoopprijs en een aantal vaste autokosten (belasting, verzekering, weghulp, controle) verdeeld onder 5 à 6 huishoudens. Andere kosten (brandstof, onderhoud en herstel) worden aangerekend in verhouding tot het aantal gereden kilometers.

Een concreet voorbeeld. De eerste Autopia-wagen werd in 1999 door 6 huishoudens gedeeld en reed in totaal 18.348 kilometer.

Er bestaat een initiatief in Aken dat het autodeelsysteem wordt genoemd. In een vijftigtal Duitse steden en ook in Oostenrijk en Zwitserland is er een alternatief: de 'Stadtteilauto'. Een speciaal daarvoor opgerichte vzw koopt auto's aan die ze door al haar leden laat gebruiken. In de steden waar de organisatie al goed is uitgebouwd, hebben enkelingen op die manier in feite de beschikking over een heel wagenpark terwijl de vaste kosten toch heel draaglijk blijven omdat ze door zovelen worden gedeeld. In grootsteden als Berlijn en Bremen maar ook in echte provincienesten bewijzen succesvolle autodeel-organisaties intussen al enkele jaren lang dat het systeem werkt. In totaal kan je in Duitsland nu al in meer dan zestig steden terecht voor zo'n auto die je met andere gebruikers

deelt.

Sinds 1 november 1998 is een kleine groep Gentse enthousiastelingen begonnen met een plaatselijk systeem van autodelen. Momenteel worden twee auto's gedeeld door een groep van een vijftiental mensen. Dit autodelennetwerk is spontaan gegroeid, aanvankelijk met informele afspraken. Het is niet de bedoeling om winst te maken met dit systeem.

In Vlaanderen bestaat ook een andere organisatie: de Vlaamse carpoolbank.

De Vlaamse carpoolbank is een databank waarin alle aanvragen en aanbiedingen van kandidaat-carpoolers uit heel Vlaanderen gecentraliseerd worden. Er valt heel wat te winnen met dit systeem.



Rekening houdend met alle kosten betaal je voor het gebruik van je wagen gemakkelijk 20 tot 50 cent per kilometer. Bij het carpoolen betaalt de meerijsende passagier gemiddeld 5 cent per kilometer aan de chauffeur. Dit is een richtprijs en geen bindend bedrag. Als de chauffeur bijvoorbeeld een omweg moet maken om de persoon in kwestie op te pikken, kan dat bedrag bijvoorbeeld stijgen tot 15 cent. Rijden er meerdere mensen mee dan kan het bedrag verminderen. Carpoolers doen er goed aan bij voorbaat duidelijke afspraken te maken over de vergoeding. Wanneer 4 mensen met elk een auto afspreken om beurtelings naar het werk te rijden, rijden ze drie weken per maand gratis. Tijdens die weken is de auto ook beschikbaar voor het gezin en kan de tweede auto eventueel van de hand gedaan worden. Naast het materiële voordeel, vermindert carpoolen het aantal wagens op de weg en creëert rechtstreeks (minder files) en onrechtstreeks (ontspannen vervoer) een comfortmeewarde. Over de onmiskenbare voordelen voor het milieu hoeven we niet verder uit te breiden.

Nultolerantie t.o.v. alle overtredingen die slachtoffers maken, rechtstreeks of onrechtstreeks (door bijvoorbeeld vervuiling).

Verkeersonveiligheid is een wereldwijde plaag. Verkeersongevallen hebben in de twintigste eeuw al 30 miljoen slachtoffers geëist. Per jaar sterven wereldwijd een half miljoen mensen aan de gevolgen van het verkeer, waarvan 45.000 in de Europese Unie. 1.600.000 mensen raken gewond. Jaarlijks verdwijnt er dus een middelgrote stad van de aardbol.

Als binnenkort meer dan de helft van de wereldbevolking in stedelijke gebieden zal wonen, dreigen vooral de kleine en middelgrote steden voor problemen te zorgen. Tegen het jaar 2020 zal het verkeer tot de derde belangrijkste doodsoorzaak uitgroeien, belangrijker dan oorlog, aids of andere besmettelijke ziekten, aldus het Rode Kruis. Vooral de zwakke - en minder gegoede - weggebruiker moet het daarbij ontgelden.

Voor Moeder Aarde stelt een nultolerantiebeleid voor van praktijken die verkeersslachtoffers en doden veroorzaken. Hiervoor zijn er onder andere meer onbemande camera's in de bebouwde kom nodig. Deze camera's moeten nultolerantie hebben voor overtredingen. Dat wil zeggen dat die camera's altijd moeten registreren en dat iedere overtreding automatisch tot een boete moet leiden. Overtredingen in de bebouwde kom moeten strenger aangepakt worden dan overtredingen op autosnelwegen. Kortom: 60 in de bebouwde kom is erger dan 130 op de autosnelweg.

Om te komen tot nultolerantie heb je onder andere een streng handhavingsbeleid nodig, maar ook een andere aanleg van wegen, ISA (intelligente snelheidsbeperking en openbaar vervoer).

Impact van de verkeersveiligheid op de volksgezondheid

De grote impact van verkeersveiligheid op de volksgezondheid blijkt duidelijk uit de hoge positie wanneer verkeersongevallen gerangschikt worden tav andere gezondheidsaandoeningen en/of ziekten. Toekomstvoorspellingen geven aan dat de impact van de verkeersonveiligheid op de volksgezondheid nog eerder zal toenemen dan afnemen bij een ongewijzigd beleid.

Literatuuronderzoek naar letselpatroon geeft aan dat letsels aan de

onderste ledematen het meest frequent voorkomen wanneer alle verkeersslachtoffers beschouwd worden. Hoofdletsels bezetten de tweede plaats en zijn bij de meeste vervoerswijzen ook het meest ernstig. Rompletsels die over het algemeen zeer ernstig zijn, komen vooral voor bij auto-inzittenden en motorrijders. Nekletsels zijn voornamelijk bij auto-inzittenden belangrijk.

Indirecte schade aan de gezondheid door vervuiling

Fijne stofdeeltjes zijn afkomstig uit de uitlaat van auto's, hierbij brengt het verkeer dus schade toe aan mensen op een indirecte manier. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen de fijne deeltjes geproduceerd door de uitlaat van dieselmotoren of van gecondenseerde damp van industrieën en grove deeltjes afkomstig van wegen en industriële afvalstoffen (verbranding en procédés).

Het fijnste stof kan toxische deeltjes in de onderste luchtwegen brengen (sulfaten, zware metalen, koolwaterstoffen...). Het versterkt aldus het effect van de zure vervuilende stoffen, met name zwaveldioxide en zwavelzuur. Het draagt tevens bij tot de vorming van wintersmog.

De grootste stofdeeltjes worden door de bovenste luchtwegen tegengehouden. De fijnste kunnen al in relatief lage concentraties, vooral bij kinderen, de luchtwegen irriteren of de longfunctie veranderen. Sommige deeltjes, zoals bepaalde polycyclische aromatische koolwaterstoffen (PAK's) zijn mutageen of carcinogeen.

Verbeteren van de infrastructuur voor zachte weggebruikers

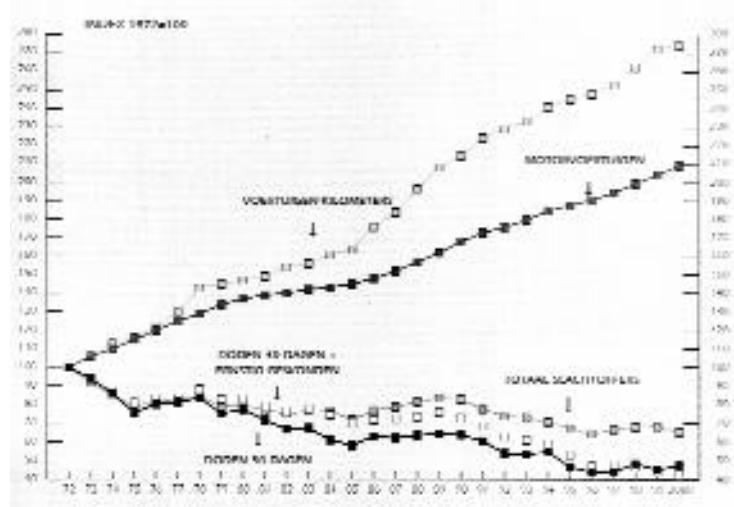
Er is bewijs dat de regering verdere inspanningen moet doen om de openbare ruimte leefbaarder te maken. Ex-minister Isabelle Durant was er ten stelligste van overtuigd dat de Belgen klaar zijn te evolueren en om samen te werken om de verkeersonveiligheid aan te pakken en om zo de levenskwaliteit te verhogen.

De situatie is al fors verbeterd. Dankzij de inspanningen van de regering en diverse verenigingen gaan de Belgen steeds meer beseffen dat zij de openbare weg moeten delen met de andere weggebruikers, en dat hiervoor een correct verkeersgedrag nodig is. Zo is het aantal gedode voetgangers en fietsers de voorbije 20 jaar respectievelijk gedaald van 2.913 naar 763 (-73.8%) en van 2.427 naar 1.105 (-54.5%), afnamen die hoger liggen dan het globale gemiddelde voor alle weggebruikers (-49.3%). Deze cijfers illustreren de forse vooruitgang inzake de bescherming van de zachte weggebruikers op verschillende niveaus (infrastructuur, wetgeving, sensibilisering, voertuigen,...).

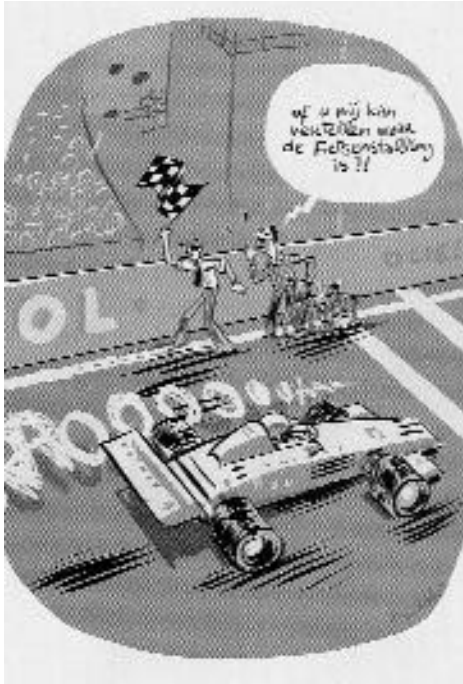
Voetgangers en fietsers moeten zich nog al te vaak tevreden stellen met een plaatsje in de schaduw van de ruimte voor de automobilisten, maar zelfs daar zijn ze niet noodzakelijk veilig. Om deze situatie te verbeteren, moeten drie bepalende factoren voor de veiligheid van de zachte weggebruikers worden aangepast: de plaats die de andere weggebruikers (de automobilisten in dit geval) hun geven, het bestaan van een aangepaste infrastructuur en de voertuigen (bijvoorbeeld de voorkant van de wagens minder gevaarlijk maken).

Op zich is het niet de zachte weggebruiker die zwak is maar het is vooral de auto die hen bedreigt.

In 2000 werden 3.642 voetgangers en 6.789 fietsers het



Evolutie van het aantal slachtoffers van verkeersongevallen, het aantal motorvoertuigen en het aantal voertuigen-kilometers.



slachtoffer van een verkeersongeval, dat is in totaal 10.431 zachte weggebruikers. Dit houdt in dat dagelijks gemiddeld 10 voetgangers en 19 fietsers het slachtoffer worden van een ongeval. Omdat er geen beschermende koets voorhanden is, hebben ongevallen met zwakke weggebruikers doorgaans zeer ernstige gevolgen. 15% van de verkeersslachtoffers zijn fietsers en

voetgangers, maar deze categorie maakt ongeveer 19% uit van de verkeersdoden (276 op een totaal van 1470). Dit houdt in dat bijna 1 op 5 gedode weggebruikers een zachte weggebruikers is!

Een grondiger ongevallenanalyse wijst uit dat 3 op de 4 gedode of zwaargewonde voetgangers aangereden worden binnen de bebouwde kom. Voor fietsers bedraagt dit cijfer 1 op de 2. Alarmerend is dat bijna 1 op de 3 ongevallen met voetgangers gebeurt op een (al dan niet) beschermende oversteekplaats en dat 4 op de 10 fietsers worden gedood wanneer zij op het fietspad rijden (of het fietspad verlaten). Deze voorzieningen zijn nochtans juist bedoeld om hen te beschermen!

De zachte weggebruikers blijven bijzonder kwetsbaar: ze beschikken over geen enkel beschermingsmiddel zoals een koetswerk, ze nemen minder plaats in dan een auto of een vrachtwagen en vallen dus minder op, de snelheid van motorvoertuigen ligt vaak hoger dan de die van de zachte weggebruiker, wat kan

negen maal erger dan bij een snelheid van 30 km/u. Dit bewijst, voor zover nog nodig, het nut van de invoering van zones 30 in schoolomgevingen en bepaalde wijken.

Ontwikkelen en aanbieden van niet-vervuilend gemotoriseerd (individueel en collectief) vervoer

Eindelijk is er een auto waar lucht schoner uitkomt dan hij er in gaat!! Sinds 1999 draait in het Zuid-Franse Carros, bij Nice, een fabriek waar auto's gemaakt worden die een verademing zijn. Ze stoten geen schadelijke stoffen uit en u kunt ze thuis voltanken voor slechts een enkele euro! De auto is bedacht door uitvinder Guy Negre.

Op dit moment is deze auto nog niet in Nederland of België te koop. Om dit toch voor elkaar te krijgen en deze auto voor iedereen bereikbaar te maken, is de grootste zorg op dit moment om genoeg fabrieken neer te zetten of te reconverteren die de productie verzorgen.

Negre's eerste schone motor draait in stadsverkeer op samengeperste lucht en buiten de stad op benzine: le moteur bi-energie, de bi-energetische motor heeft Negre hem genoemd. 'We hebben een Citroen AX met mijn motor uitgerust en hij doet het als voorzien. In de stad rijdt onze AX zuiver op lucht en op de snelweg verbruikt hij 2 liter benzine per honderd kilometer. In principe voldoet ook deze auto aan de nulemissienorm. Maar voor onze stadstaxi hebben we het benzinegedeelte achterwege gelaten, zodat de TOP (Taxi 0 Pollution) uitsluitend op lucht rijdt en geen enkele vervuiling met zich meebrengt. Buiten de stad is volledig op lucht rijden helaas niet haalbaar. De hoeveelheid energie die je onder de vorm van samengeperste lucht in een tank kunt opslaan, blijft beperkt. Als je op de snelweg constant 100 per uur zou rijden met ons autootje, is je enorme tank van 300 liter na 100 kilometer leeg. Dat is oninteressant voor de consument.

Voor dichtbevolkt en sterk vervuild stedelijk gebied, zoals alle grote wereldsteden, is Negre's auto een geschenk uit de hemel.

Jaar	1980	1990	1998	1999	2000	00/80 (%)	00/90 (%)
voetgangers	2.913	1.964	976	930	763	-73.8	-61.2
fietsers	2.427	2.063	1.239	1.235	1.105	-54.5	-46.4
TOTAAL zwakke weggebruikers	5.340	4.027	2.215	2.165	1.868	-65.0	-53.6
TOTAAL alle weggebruikers	22.325	19.455	12.409	11.818	11.317	-49.3	-41.8

De evolutie van het aantal doden volgens de aard van de zachte weggebruiker.

leiden tot ernstige ongevallen. Wat wel eens vergeten wordt, is dat de snelheidsbeperking ook een rechtstreekse impact kan hebben op de veiligheid van de zachte weggebruikers. Zo bedraagt het risico op overlijden 5% bij voetgangers die door een voertuig met een snelheid van 30 km/u worden aangereden. Bij 50 km/u stijgt dit risico tot 45%, bij een aanrijding met een snelheid van 80 km/u hebben ze praktisch geen overlevingskansen meer. De gevolgen van een botsing bij een snelheid van 50 km/u zijn dus gemiddeld

'Niemand staat erbij stil dat luchtdruk een vorm van energie is, maar in de praktijk wordt het allang gebruikt voor drillboren en breekhamers. De toepassing van perslucht is alledaagse kost. In principe achtte ik het mogelijk om

samengeperste lucht in een cilinder te brengen waar die, door uitzetting, voldoende energie oplevert om een motor te laten draaien. Op dat onderzoek heb ik me gestort en mijn proeven waren hoopvol. Et voilà, nu hebben we dus verschillende prototypes: een motor die volledig op luchtdruk werkt en eentje die zowel op luchtdruk als benzine kan draaien. Onze taxi heeft een autonomie van 200 kilometer, wat overeenkomt met een stadsrit van ongeveer tien uur, en een maximumsnelheid van 110 kilometer per uur.'

Er is ook nog een andere oplossing voor minder vervuiling en niet-vervuilend gemotoriseerd vervoer, namelijk auto's op waterstof. Waterstof zal ongetwijfeld een nieuwe en belangrijke energievector worden, zoals elektriciteit dat was aan het eind van de vorige eeuw. Een energievector, maar geen energiebron, omdat de waterstofproductie op zich andere energie behoeft. Indien wij erin slagen om waterstof vlot via hydrolyse te produceren met gebruik van hernieuwbare elektrische energie (bv. zonne-energie), zullen wij in belangrijke mate de CO₂-emissie kunnen verminderen. De chemie zal op diverse vlakken bijdragen tot een efficiënte omzetting van fossiele brandstof in waterstof de ontwikkeling van technologieën voor het omzetten van afvalstoffen, die waterstoffen bevatten en het ontwikkelen van veilige opslag- en transportmogelijkheden voor waterstof. Algemeen wordt er van uitgegaan dat deze innovaties rond 2020 operationeel kunnen worden.

De vervuiler betaalt

Het Vlaamse mobiliteitsbeleid staat voor keuzes. Indien het beleid de invloed van het verkeer op mens en milieu wil terugdringen, zal er gekozen moeten worden voor instrumenten die de verplaatsingsweerstand (tijd en geld) doet toenemen. Dit vraagt duidelijke keuzes waarbij investeringen in nieuwe infrastructuur worden afgewogen tegenover instrumenten zoals toerekening van de kosten aan de mobiliteit, kernverdichting, uitbouw van stadsverkeer, afschaffen of vermindering van fiscale aftrek van woon-werkverplaatsingen met de wagen, hogere milieueffingen op het platteland. Dit vraagt betrokkenheid van maatschappelijke geledingen bij dit beslissingsproces.

De BBL kan niet anders dan gelukkig zijn met het voorstel van Vlaams parlements lid Carl Decaluwé (CD&V) begin 2002, om in een eerste fase alle verkeersbelasting te bundelen in een wegvignet, om dan in een tweede fase te komen tot kilometerheffing! De Caluwé heeft dus de politieke moed te pleiten voor duurzame



maatregelen die nog werden geweerd uit het mobiliteitsplan Vlaanderen.

Voor een goed begrip, het gaat om het volgende: op dit moment betalen we éénmalig een taks wanneer we een voertuig op de weg brengen en daarnaast betalen we jaarlijks wegentaks. Vrachtwagens betalen ook nog een eurovignet om in bepaalde Europese landen te mogen rijden. Bond Beter Leefmilieu is reeds jaren vragende partij om ook de externe kosten van het wegverkeer door te rekenen aan de consument. Het Vito becijferde de milieukost veroorzaakt door het autoverkeer in ons land op 4,5

miljard euro per jaar! Bovendien is er nu in Nederland en Duitsland verregaand onderzoek aan de gang, en worden er stappen ondernomen om al deze kosten op elektronische wijze, per kilometer, te kunnen aanrekenen. In Duitsland werd dit voor het vrachtvervoer ingevoerd vanaf 2003. Dit systeem heeft het voordeel dat je een beter zicht krijgt op wat een rit met de auto kost en dat in functie van tijd (spits versus daluren) en plaats (congestieweg of niet) kan worden gedifferentieerd. Bovendien is dit systeem goedkoper voor wie verstandig met de auto omspringt, maar duurder voor wie veel kilometers doet.

CD&V volgt nu de eis van de BBL en doet een voorstel in het Vlaams Parlement om een eerste stap te zetten op weg naar kilometerheffing.

Is het niet logisch dat de vele buitenlandse toeristen en het economische transitverkeer dat nu gratis door Vlaanderen rijdt en o.a. op de Antwerpse ring 50 % van het geheel uitmaakt, mee betalen in de kosten? Dit betekent een meeropbrengst voor Vlaanderen. Ten slotte betalen ook wij mee in andere landen wanneer we op reis gaan. Met de extra opbrengst zou een serieuze inspanning kunnen worden geleverd om te komen tot een duurzaam mobiliteitssysteem, bijvoorbeeld door te investeren in het openbaar vervoer en moderne fietsinfrastructuur.

Leefbare steden voor iedereen.

We kunnen er niet om heen, het gemotoriseerd verkeer is in hoge mate verantwoordelijk voor de aantasting van ons leefmilieu. Het gemotoriseerd verkeer stoot koolmonoxide, poliaromatische koolwaterstoffen, stikstofoxiden, fijn stof, zware metalen, koolstofdioxide en vluchtige organische stoffen als benzeen uit. Al deze stoffen geven aanleiding tot luchtverontreiniging met schade voor mens en natuur. Dan denken we in de eerste plaats aan klimaatverandering, fotochemische luchtverontreiniging (smog) en verzuring.

Het gemotoriseerd verkeer is verantwoordelijk voor lawaai, geurhinder en energievervalsing in de gemeenten. Het gemotoriseerd verkeer tast de leefbaarheid van onze steden en gemeenten ernstig aan.

Een belangrijk deel van deze problemen wordt veroorzaakt door het sterk groeiend vrachtverkeer. Heel wat gemeenten hebben te maken met doorgaand vrachtverkeer dat nodeloos in de gemeente rijdt. Vooral gemeenten waarvan de kern gelegen is op gewestwegen worden geteisterd door colonnes vrachtwagens die geen bestemmingsverkeer zijn. Om files te vermijden zoeken ook vrachtwagens alternatieve routes met alle gevolgen van dien voor de leefbaarheid in onze gemeenten. Verkeersveiligheid is een belangrijk aspect als we het hebben over verkeer. Maar maatregelen met betrekking tot veiligheid raken zelden aan de leefbaarheidsproblemen die op korte en lange termijn een bijzondere bedreiging zijn voor de gezondheid van onze bevolking en de algemene levenskwaliteit.

Leefbare gemeenten waren en zijn voor Agalev, nu Groen!, een topprioriteit. Gemeentebesturen kunnen heel wat maatregelen nemen. De gemeentelijke bevoegdheden zijn groot. Toch is er een flankerend beleid nodig.

Nu het initiatief van de Hasseltse burgemeester Steve Stevaert (SP.A) een overdonderend succes blijkt, klinkt de eis voor gratis openbaar vervoer luider dan ooit.

De wenselijkheid daarvan werd onlangs zelfs bevestigd door Jos

Geuens (voorzitter van De Lijn) die pleitte voor gratis bus- en tramvervoer in gans Vlaanderen. Dit project zou van de overheid slechts 12,5 miljoen euro extra subsidies vragen bovenop de huidige 15 miljoen euro. Volgens Geuens kan dit gefinancierd worden met een extra belasting van + 50 euro per gezin per jaar.

Het voorbeeld van Hasselt bewijst nogmaals dat dit een noodzakelijke stap is in de richting van een ecologisch en sociaal rechtvaardige mobiliteit. Ecologisch omdat door het gratis karakter minder mensen met de auto rijden waardoor de luchtvervuiling aanzienlijk afneemt.

Mobiliteit is net zoals onderwijs en gezondheidszorg een basisrecht voor iedereen. Maar er is meer! Uit verschillende studies blijkt dat stadsbewoners verkeersoverlast ervaren als één van de belangrijkste factoren die de stad onleefbaar maken. De meer begoede stadsbewoners trekken dan ook massaal naar de groene rand waar de prijzen voor bouwgrond de pan uitrijzen. Het zijn de armere bevolkingsgroepen die in de stank blijven zitten.

En dit zal de komende 15 jaar niet verbeteren wanneer het autoverkeer voor personenvervoer met 40% zal toenemen. Als schaaamlap voor dit sociaal onrecht ontwikkelen sommige stadsbesturen zogenaamde mobiliteitsplannen. In Gent bevat dit o.a. de bouw van ondergrondse parkings onder zowat het hele historische centrum. De middenstand in de kuip van Gent wil langs een kleine binnenring bereikbaar blijven voor de auto. Dat wandelstraten en een vlot en gratis openbaar vervoer e middenstand nochtans ook geen windeieren leggen, dringt bij sommigen slechts traagjes door.

Bovendien staat op het prijskaartje voor de Belfort-parking alleen al een slordige 6,25 miljoen euro, en dit zou kunnen oplopen tot 25000 euro per parkeerplaats. Medegefinancierd dus door de bewoners van de wijken buiten de binnenring.

Volgens planologen verlegt het mobiliteitsplan de huidige verkeersdrukte juist naar die woonwijken rond de invalswegen. Hier zal de leefbaarheid verder afnemen, pech dus voor wie zich geen lapje bouwgrond en een fermette in de groene rand kan permitteren. Ziedaar een staaltje sociaal beleid van de Gentse SP.A en coalitie!

Een alternatief is nochtans mogelijk. Het park-and-ride-systeem bestaat erin dat stadsbezoekers en pendelaars hun wagen aan de buitenrand van de stad parkeren en met het openbaar vervoer naar de binnenstad komen. Hierdoor is er minder verkeersdrukte in de woonwijken en ondervinden bussen of trams geen hinder van files. Maar wie zal zijn auto aan de rand van de stad parkeren als in het centrum zoveel parkeerplaatsen zijn en als het openbaar vervoer zo duur is én bovendien toch in de file staat? De enige consequente manier om dit systeem door te voeren is dus gratis en degelijk openbaar vervoer.

Groen! en de Bond van Trein- Tram- en Busgebruikers leggen vooral de nadruk op de frequentie en de kwaliteit van de dienstverlening. Volgens hen is de slechte kwaliteit de belangrijkste factor waarom mensen toch naar de auto blijven grijpen. Groen! en de verbruikersbond staan bijgevolg ook niet op de gaspedaal voor gratis openbaar vervoer.

Prijs en kwaliteit moeten als eis aan elkaar blijven gekoppeld worden. Realpolitica Mieke Vogels vindt het project in Hasselt niet haalbaar voor Antwerpen wegens 'te duur'.

Invoeren autovrije steden

In het kader van de week van de mobiliteit is de autoloze dag uniek. Het is natuurlijk de gelegenheid om bewust te worden van het belang van de transportmogelijkheden, maar ook een dag om de stad op een andere manier en vanuit een ander oogpunt te ont-

dekken. Het leven op straat of in het openbaar transport geeft zelfs opnieuw het soms vergeten gevoel van nabuurschap en burgerschap.

Op 22 september 2002 was naar aanleiding van Europese dag 'Zonder auto mobiel in de stad!' het hele grondgebied van het Brussels hoofdstedelijk gewest afgesloten voor het autoverkeer.

De autoloze zondagen uit de jaren '70 roepen bij velen herinneringen op. De Europese autovrije dag is gegroeid uit de vaststelling dat het overmatige autoverkeer onze steden onleefbaar maakt. Minder auto's en meer plaats voor fietsers, wandelaars en het openbaar vervoer zijn niet langer de droombeelden waarop naïeve wereldverbeteraars het alleenrecht hebben. Steeds meer politici, ambtenaren en burgers zien de bittere noodzaak voor een meer duurzame mobiliteit in, zoniet rijden we ons hopeloos vast in een verstikkende monsterfile. De Europese autovrije dag op 22 september wil dan ook meer zijn dan een ééndagsactie. Het is een signaal dat het autoverkeer, zeker in stedelijke centra, moet teruggedrongen worden.

Het beleid gaat de goede kant op. De investeringen in het openbaar vervoer en in fiets- en voetpadeninfrastructuur zitten in stijgende lijn en in mobiliteitsplannen en -convenanten worden duidelijke keuzes gemaakt voor een meer duurzame mobiliteit. Maar ondanks het succes van De Lijn blijft het autoverkeer in Vlaanderen ontzagwekkende proporties aannemen en blijven we vaak nog steeds auto-matisch denken. Mensen moeten zich meer bewust worden van de nood aan verandering en van hun eigen verantwoordelijkheid hierin. Onze geesten hebben misschien een kleine revolutie nodig voor we nieuwe denkwegen durven inslaan.

Een autovrij Vlaanderen op 22 september roept onvermijdelijk vragen op. Eén zaak staat echter vast: rond mobiliteit zal flink gedebatteerd worden. Een debat waarin we niet langer rond de pot kunnen blijven draaien, maar waarbij iedereen wordt verplicht in eigen boezem te kijken. Een debat waar we op lange termijn de vruchten van zullen plukken, omdat het ons voor duidelijke keuzes zal plaatsen.

Een autoloze maandag betekent dat iedereen zijn of haar verantwoordelijkheid moet opnemen. In de eerste plaats zal de overheid samen met de openbaarvervoersmaatschappijen ervoor moeten zorgen dat mensen zo comfortabel en zo snel mogelijk (gratis) op hun bestemming geraken. Ten tweede zullen scholen en bedrijven zelf de nodige inspanningen moeten leveren om alles in goede banen te leiden. De zo vaak genoemde of verguisde burger zal het heft in eigen handen moeten nemen en terug nadenken over hoe hij/zij op zijn/haar bestemming zal geraken zonder de vertrouwde auto.

Een van de sleutelcomponenten van autovrije steden is een transportsysteem dat sneller en goedkoper transport verschaft dan de auto.

Er is al voor een groot deel onderzoek gedaan naar vormen van menselijk transport in de voorbije jaren, een relatief gestandaardiseerde vorm van transport is de metro. Het metrosysteem verschaft frequent passagierstransport naar alle delen van de stad. Metrotreinen kunnen dan elke vier minuten rijden tot laat in de nacht.

Fiscale voordelen voor niet-vervuilers en nadelen voor vervuilers

De industrielanden leggen een veel groter beslag op de milieugebruiksruimte dan hen toekomt. Hun consumptiepatroon is niet duurzaam, en zeker niet voor wereldwijde veralgemening vatbaar. Dit werd reeds zo'n tien jaar geleden erkend tijdens de UNCED-conferentie in Rio. Een belangrijke vereiste voor duurzame ontwikkeling is dan ook dat de industrielanden hun economieën heroriënteren, zodat die veel minder beslag leggen op het milieu. Dat betekent een radicale verschuiving naar productie- en consumptiepatronen die veel minder grondstoffen en materialen gebruiken, minder energie-intensief zijn, en minder afval en emissies produceren. Industrielanden hebben zich als eerste ertoe verbonden op termijn duurzame consumptiepatronen te ontwikkelen. Tien jaar na Rio blijkt echter dat milieuwaarden zich niet gemakkelijk laten vertalen in gedragsveranderingen. In die context kan vergroening van de fiscaliteit een belangrijke hefboom zijn om het gedrag te veranderen. In de beleidsplanning werd het principe reeds uitvoerig opgenomen, maar de praktische uitvoering ervan gebeurt slechts aarzelend.

In België is de vergroening van de fiscaliteit in het Federaal Plan inzake Duurzame Ontwikkeling opgenomen als één van de 'midde-len ter implementatie'. In het federaal Plan zijn de maatregelen vastgelegd, die op federaal vlak de doelstellingen van duurzame ontwikkeling moeten verwezenlijken. Het plan heeft echter geen verordende kracht, maar geeft wel de beleidslijnen weer die de regering zich voornemt uit te voeren. In het Plan richt de regering zich specifiek tot de groene aspecten van de fiscaliteit. De regering zal de duurzame ontwikkelingsdoelstellingen beter integreren in het fiscale stelsel. Dat vertaalt zich in volgende krachtlijnen:

1. Het herzien van de belastingbasis door het wegwerken van bestaande fiscale gunstregimes voor milieuvervuilende producten en productieprocessen, het invoeren van een (bijkomende) belasting op sociaal of ecologisch onwenselijke productie- en consumptiewijzen en/of het uitbouwen van gunstregimes voor wenselijke productie- en consumptiewijzen, en
2. het verschuiven van de belastingbasis van een belasting op arbeid naar een belasting op het gebruik van milieufuncties. Deze wijziging van de belastingstructuur moet ook bijdragen tot het realiseren van de doelstellingen inzake duurzame ontwikkeling waartoe ons land zich internationaal heeft verbonden.

Vanuit sociaal oogpunt acht de regering het noodzakelijk om rekening te houden met de effecten van milieubelastingen voor de mensen met lagere inkomsten, en om in aanmoedigings- en consumptiemaatregelen te voorzien. Wegens het open karakter van de Belgische economie kunnen soortgelijke correcties eveneens noodzakelijk zijn voor bedrijven die intensief gebruik maken van de zwaarder belaste producten en onderworpen zijn aan internationale concurrentie. Het invoeren van nieuwe belastingen zal mee bepaald worden door de mogelijkheid om deze hervormingen te realiseren binnen de Europese Unie of coalitie met de buurlanden.

Ook overwegingen omtrent de stabiliteit van de overheidsinkomsten komen aan bod in het plan. Milieubelastingen kunnen namelijk leiden tot gedragswijzigingen, waardoor de belastbare basis daalt en de stabiliteit van de overheidsontvangsten in gevaar komt. De regering stelt dat ze bij de vergroening van het fiscale stelsel, erover zal waken

dat er een evenwicht is tussen financierende en op gedragswijziging gerichte milieubelastingen. Financierende milieubelastingen kunnen dan gebruikt worden om elders belastingen te verlagen. Sturende heffingen, waarvan de opbrengst afneemt in de tijd indien ze effectief zijn, kunnen gebruikt worden voor de financiering van tijdelijke projecten binnen hetzelfde beleidskader. Tenslotte wordt ook gesteld dat er moet gestreefd worden naar complementariteit tussen de federale maatregelen en de gewestelijke. De gewesten hebben nl. in het kader van hun milieubevoegdheden allerlei milieuheffingen ingevoerd. Dat belet niet dat de federale overheid haar ruimere fiscale bevoegdheden ook kan aanwenden om doelstellingen op het vlak van duurzame ontwikkeling na te streven.

Het ontbreekt het Federaal Plan dus niet aan een algemene visie rond vergroening van fiscaliteit. Maar zijn er ook concrete voorstellen en een timing opgenomen in het plan? Dit wordt doorverwezen naar een interdepartementale werkgroep die voorstellen moet formuleren en een aantal problemen moet bestuderen. Deze voorstellen moeten aan de regering ter beslissing worden voorgelegd en vervolgens verder uitgewerkt door de Minister van Financiën. Maar deze minister heeft het niet zo voor ecofiscaliteit. De werkgroep moet zich o.a. toeleggen op het inventariseren van alle vrijstellingen en verminderingen die binnen het bestaande fiscale stelsel bestaan en strijdig zijn met duurzame ontwikkeling. De werkgroep moet ook volgende fiscale voorstellen onderzoeken:

1. het introduceren van een energie-CO₂-belasting, met inbegrip van een kerosineheffing
2. een verschuiving van de belasting van het bezit van een wagen naar het gebruik ervan
3. een differentiatie van het BTW-stelsel in functie van de milieulast die producten teweeg brengen

Verder zal de werkgroep de mogelijkheden bestuderen van

1. een algemene variabelisering van het prijsbeleid voor nutsgoederen zoals water en energie
2. het fiscaal stimuleren van ethische beleggingsfondsen
3. milieubelastingen als instrument van een geïntegreerd productiebeleid
4. vormen van internationale fiscaliteit zoals de Tobintaks op speculatieve kapitaalstromen

Het plan vermeldt ook nog dat onderzocht moet worden wat de concrete gevolgen van de fiscale hervorming zijn voor de derdewereld-landen. Die zijn voor hun exportinkomsten soms afhankelijk van de verkoop van een beperkt aantal producten die in het kader van de hervorming in aanmerking komen voor een hogere belasting, wat de exportinkomsten van deze landen kan beperken. Het Plan stelt dat eventuele negatieve gevolgen voor de ontwikkelingslanden via een flankerend beleid vanuit de internationale samenwerking moeten opgevangen worden.

Belangrijke bronnen:

De Koevoet 85
 Jaarverslag verkeersveiligheid 2000 uitgegeven door het Belgisch Instituut voor de verkeersveiligheid vzw.
 De Koevoet 10
 Argus 1

Belangrijke websites:

www.fedichem.be
 www.wereldwijd.be
 nl.prevent.be
 www.environment.fgov.be
 www.geocities.com/militantarchief
 www.lin.vlaanderen.be
 www.groen.be