

EERSTE BURGERCONVENTIE IN HET VLAAMS PARLEMENT

**THEMA :
AUTO & GEZONDHEID
SMOG**



INHOUDSTAFEL

Inhoudstafel	2
1. Inleiding	3
2. Resultaten van de burgerconventie	6
2.1. Waarden	6
2.1.1. Waarom spreken over waarden?.....	6
2.1.2. Overzicht van de waarden.	6
2.1.3. Resultaten van de stemming over de waarden	6
2.2. Twaalf concrete beleidsmaatregelen.....	8
2.2.1. Overzicht van de maatregelen.....	8
2.2.2. Resultaten van de stemming over de beleidsmaatregelen	11
2.3. De vier beleidsmaatregelen die tijdens de Burgerconventie verder uitgewerkt werden..	12
2.3.1. Selectie van de vier beleidsmaatregelen voor verdere bespreking	12
2.3.2. Verdere bespreking van de vier geselecteerde maatregelen	13
2.3.3. Gouden idee: Innovatieve schone technologieën stimuleren.....	18
2.4. Resultaten van de evaluatiestemming	19
3. Wat er nog gaat volgen.....	21
4. Dankwoord.....	21

1. INLEIDING

Smogalarm

Eén van de meest verspreide technologische vindingen is de auto en de laatste jaren konden we niet naast de effecten van ons autogebruik kijken. Het woord 'smogalarm' is intussen een hit geworden in de Nederlandse woordenschat. Hoe kleiner de deeltjes fijn stof, hoe schadelijker, blijkt nu. Maar het gaat om veel meer: files, verkeersslachtoffers, uitstoot van CO₂ en de klimaatopwarming, energiegebruik,... Al deze gevolgen hebben – rechtstreeks of onrechtstreeks – ook een effect op de gezondheid van elk van ons. Politici zijn dan ook meer en meer bezig met maatregelen om de negatieve gezondheidseffecten van ons transport te milderen. De Europese regelgeving wordt met de dag strenger en Vlaanderen – qua auto- en vrachtverkeer één van de drukste regio's van Europa – heeft het nu al danig moeilijk om aan de Europese normen en wetten te voldoen. Zeker in de toekomst zal een strenger beleid nodig zijn om de normen te halen.

Maar welke combinatie van beleidsmaatregelen is nodig? Waar ligt de goede balans tussen efficiëntie en haalbaarheid? Kunnen we ook positieve effecten verwachten als het beleid rond mobiliteit en auto strenger wordt? Voor het viWTA – Samenleving & Technologie vormden deze vragen een goede aanleiding om in 2007 te starten met het project 'Auto en gezondheid'.

Een voorstudie

In een eerste fase van dit project voerde de onderzoeksgroep Transport and Mobility Leuven (verbonden aan de KULeuven), in samenwerking met de faculteit geneeskunde van de KULeuven, een omvangrijke voorstudie uit. Op basis van een literatuurstudie en interviews met deskundigen werd een stand van zaken opgemaakt, zowel wat de wetenschappelijke kennis ter zake betreft als wat betreft het gevoerde beleid.

Uit de voorstudie bleek al snel dat het thema 'Auto en gezondheid' niet beperkt mocht blijven tot het gemotoriseerd vervoer van personen en goederen langs de weg. Een strikte afbakening is immers niet vol te houden. Bij het vergelijken van privé en openbaar vervoer kan de trein niet achterwege blijven. Voor het goederenvervoer dringt de confrontatie met spoor en binnenvaart zich op. Bij de gezondheidsimpact gaat het niet alleen om de uitlaatgassen maar bijvoorbeeld ook over het fijn stof dat niet via de uitlaatpijp komt. Of over het effect van fysieke inspanning en het gebrek aan beweging, verkeersongevallen,... Ook het positief effect van een CO₂-beperkend klimaatsbeleid werd meegenomen in de voorstudie.

Twaalf mogelijke beleidsmaatregelen

De voorstudie vormde de basis voor een workshop met vertegenwoordigers van organisaties en deskundigen die zich bezig houden met thema's zoals mobiliteit, autogebruik, milieu, gezondheid,... (BBL, Febiac, diverse overheidsdiensten,...). Op

basis van hun inspanningen werd een lijst opgesteld van twaalf mogelijke beleidsmaatregelen, met telkens een afweging van voor- en nadelen.

En hier zitten we uiteraard op een delicaat punt. Hoe zwaar wegen de voordelen en hoe zwaar de nadelen? Hoe weeg je efficiëntie tegen haalbaarheid af? Leggen de voorgestelde maatregelen wel de juiste klemtonen? Houden de maatregelen voldoende rekening met wat de Vlamingen zelf vinden? Gaan ze te ver of - net omgekeerd - lang niet ver genoeg?

En wat denkt de Vlaming hierover?

Dit zijn belangrijke vragen en de enige manier om hierop een antwoord te krijgen, is het aan de Vlamingen zelf te vragen. Niet door de zoveelste enquête of vragenlijst rond te sturen en vervolgens wat tabellen en een rapport te produceren. Neen, het viWTA koos resoluut voor een aanpak die hen in staat stelde een grote groep van driehonderd mensen te betrekken bij de discussie over de gezondheidsaspecten van gemotoriseerd vervoer. Een aanpak die deze groep mensen toelaat rustig na te denken, onderling van gedachten te wisselen, pro en contra's af te wegen, nieuwe ideeën en pistes te formuleren,... Ze kozen voor een burgerconventie, een methode gebaseerd op de in de Verenigde Staten veel gebruikte '21st Century Townhall Meeting'.

De essentie van deze aanpak is dat deelnemers in kleine groepjes van een tiental personen onder leiding van deskundige gespreksbegeleiders nadenken en discussiëren over vooraf gedefinieerde thema's (de reeds vermelde 12 mogelijke beleidsmaatregelen). Op geregelde tijdstippen wordt de output van al deze tafeldiscussies verzameld en verwerkt tot voorstellen waar vervolgens heel de zaal over kan stemmen. Aan het eind van de dag wordt een rapport opgesteld dat een overzicht geeft van het collectief geleverde werk.

Het resultaat van een dag hard werken

Het viWTA-Samenleving en Technologie nodigde half april 500 Vlamingen uit om op zaterdag 24 mei gedurende een volle dag (van 9.30u tot 21.30u.), in het Vlaams Parlement deel te nemen aan de eerste Vlaamse Burgerconventie getiteld 'Auto en gezondheid'. 224 mensen namen effectief deel.

Het beknopte resultaat van deze dag ligt voor u. We presenteren u inde komende bladzijden met trots het resultaat van de inhoudelijke discussies en de eraan verbonden stemmingen. Deze tekst werd op het einde van de Burgerconventie 'Auto en gezondheid' plechtig overhandigd aan mevrouw Marleen Vanderpoorten, de voorzitter van het Vlaams Parlement.

Wordt vervolgd

Het project 'Auto en gezondheid' eindigt echter niet met deze Burgerconventie. Ten eerste biedt dit rapport maar een heel beknopte samenvatting van al het werk dat gepresteerd is door de burgers. Alle voorstellen, ideeën en argumenten die tijdens de Burgerconventie zijn doorgegeven, opgelijst, gegroepeerd,... worden in een uitgebreid rapport opgenomen. Ze zullen worden geanalyseerd en door experts geëvalueerd en besproken. In het najaar van 2008 zal nog een bijeenkomst worden georganiseerd waarop alle betrokken en belanghebbende organisaties hun reactie kunnen geven op de resultaten van de Burgerconventie. Ook hun reacties zullen aan het Vlaams Parlement overhandigd worden.

2. RESULTATEN VAN DE BURGERCONVENTIE

2.1. Waarden

2.1.1. Waarom spreken over waarden?

Ook al zijn er wel degelijk objectieve redenen waarom de ene manier van zich verplaatsen te verkiezen is boven de andere, toch hanteren gebruikers ook andere argumenten bij hun keuze van transport. Bij hun uiteindelijke beslissing over de manier waarop ze zich zullen verplaatsen, spelen heel wat onderliggende waarden een rol.

2.1.2. Overzicht van de waarden.

1. Solidair zijn met andere mensen (hier en elders)
2. Alle mensen gelijk behandelen
3. Zorg dragen voor de omgeving waarin jij en anderen nu en in de toekomst leven en duurzaam omgaan met de natuurlijke bronnen van de aarde
4. De vervuiler betaalt
5. Mogen tonen dat het financieel goed met je gaat
6. Ervoor zorgen dat de economie goed draait en dat er welvaart is
7. Je job zo goed mogelijk kunnen uitvoeren, en je hiervoor vlot kunnen verplaatsen
8. De dingen in het leven zo eenvoudig mogelijk houden
9. Recht hebben op privacy
10. Zorgen voor de gezondheid van jezelf en je familie nu en in de toekomst
11. Je comfortabel en ontspannen kunnen verplaatsen
12. Als een goed huisvader/moeder omgaan met het financiële budget van je gezin
13. De mogelijkheid hebben om de mensen te bezoeken die je dierbaar zijn
14. De vrijheid hebben om invulling te geven aan je vakantie, ontspanning en vermaak
15. Vertrouwen kunnen hebben in de overheid
16. Veilig op je bestemming geraken
17. De vrijheid hebben om je vervoersmiddelen zelf te kunnen kiezen
18. Respect tonen voor de natuur en de medemens en discipline hebben in het verkeer
19. Waken over sociale rechtvaardigheid, onder meer door het verdelen van de kosten en baten van het wegverkeer

2.1.3. Resultaten van de stemming over de waarden

Omdat deze waarden een invloed hebben op de verdere discussies, werden ze ter stemming voorgelegd aan de burgers. De aanwezige deelnemers werd gevraagd om drie waarden uit te kiezen die voor hen belangrijk zijn in het dagelijkse leven wanneer ze nadenken over auto en gezondheid. Hieronder vindt u het resultaat van de elektronische stemming.

"Welke drie waarden van deze lijst zijn voor u persoonlijk het belangrijkste?"

Aantal uitgebrachte stemmen: 640

1. solidariteit: 3.8%
2. gelijke behandeling: 3.3%
3. duurzaam omgaan: 18.9%
4. vervuiler betaalt: 4.4%
5. financiële welvaart tonen: 0.0%
6. goede economie en welvaart: 2.8%
7. vlotte verplaatsing job: 5.2%
8. eenvoudig leven: 4.1%
9. recht op privacy: 0.9%
10. gezondheid: 10.0%
11. comfortabel verplaatsen: 8.0%
12. financieel budget gezin: 2.7%
13. op bezoek bij dierbaren: 2.3%
14. vrijheid invulling vrije tijd: 4.5%
15. vertrouwen in de overheid: 0.9%
16. veiligheid: 6.7%
17. keuzevrijheid vervoersmiddel: 5.3%
18. respect & discipline: 7.0%
19. sociale rechtvaardigheid: 9.2%

2.2. Twaalf concrete beleidsmaatregelen

2.2.1. Overzicht van de maatregelen

De voorstudie vormde de basis voor een workshop met stakeholders en experts. Tijdens deze voorgaande onderzoeksactiviteiten werden de onderstaande beleidsmaatregelen als prioritair aangeduid.

MAATREGEL 1: Telewerk aanmoedigen

Om het transportvolume te verlagen, hoeft men niet noodzakelijk op de prijs van het transport in te spelen. Het kan al volstaan om de dingen zo te organiseren dat mensen niet langer bereid zijn om die prijs te betalen. Zo kunnen werkgevers de werkorganisatie aanpassen zodat werknemers - één of verschillende keren per week - thuis kunnen werken.

MAATREGEL 2: Mensen dichterbij hun werk doen wonen

Een andere organisatie van de ruimtelijke ordening kan ervoor zorgen dat mensen niet langer bereid zijn om zich voor een lange afstand te verplaatsen. Door woonplaatsen en attractiepolen zoals kantoren en winkels, met elkaar te verweven, moeten mensen zich logischerwijze minder en vooral minder ver gaan verplaatsen. Door werk-, winkel- en woonzones te mengen, kan men het fenomeen van slapende voorsteden, administratieve stadswijken en winkelcentra aan stadsranden vermijden.

MAATREGEL 3: Rijden met onderbezette privéwagens ontmoedigen en carpoolen aanmoedigen

Bedoeling is hier het aantal personenkilometers te behouden, maar het aantal voertuigkilometers te verminderen. Door ervoor te zorgen dat auto's meer passagiers hebben, zorg je ervoor dat nog steeds evenveel mensen zich verplaatsen, maar dat het aantal voertuigen waarmee ze dat doen, daalt.

Mogelijke maatregelen zijn:

- Autodeelprojecten verder uitbouwen.
- Bedrijfsplannen uitwerken om werknemers aan te zetten om te carpoolen.

MAATREGEL 4: Het openbaar vervoer aantrekkelijker maken en het privévervoer minder aantrekkelijk

Door het aanbod aan openbaar vervoer beter uit te bouwen en aantrekkelijker te maken, zullen meer mensen er gebruik van maken. Natuurlijk moet dit wel gepaard gaan met maatregelen die het privévervoer minder aantrekkelijk maken. Zo niet, gaan gewoon meer mensen zich verplaatsen.

Mogelijke maatregelen zijn:

- Gratis of voordelig woon-werkverkeer voor werknemers als ze gebruik maken van het openbaar vervoer.
- Woon-werkverkeer niet vergoeden als dit met de auto gebeurt.
- Mobiliteitsconvenants afsluiten tussen alle partijen die openbaar vervoer aanbieden om zo te zorgen voor een uitgebreid aanbod.
- Ervoor zorgen dat het openbaar vervoer aantrekkelijke en eenvoudige abonnementen aanbiedt.
- Zorgen dat bedrijventerreinen beter met het openbaar vervoer te bereiken zijn.
- Optrekken van parkeertarieven.
- Beperken van parkeermogelijkheden.

MAATREGEL 5: Mobiliteitsplannen ingang doen vinden bij bedrijven, scholen en overheden

Mogelijke maatregelen zijn:

- Het systeem van bedrijfswagens vervangen door een mobiliteitspakket.
- Carpoolen bij werknemers verder ondersteunen.
- Carpoolparkings aanleggen aan de oprit van hoofdwegen.

MAATREGEL 6: Maatregelen die het fietsgebruik bevorderen

Mogelijke maatregelen zijn:

- Een kilometervergoeding geven aan wie met de fiets pendelt.
- De fietsinfrastructuur (fietspaden...) veiliger maken.
- Fietspaden beter onderhouden.
- Gevaarlijke verkeerspunten voor fietsers wegwerken.

MAATREGEL 7: De verschillende brandstoffen fiscaal gelijkstellen

Als de overheid het huidige fiscale voordeel van dieselwagens wegwerkt, zullen mensen er geen voordeel meer bij hebben dieselwagens te kopen. Ze zullen dan eerder kiezen voor wagens met schonere brandstoffen, zoals benzine, LPG en aardgas. De schadelijke uitstoot van het voertuigenpark zal verminderen.

MAATREGEL 8: Een verkeerstaks invoeren op basis van milieukwaliteit

Deze maatregel zorgt ervoor dat voertuigen die meer emissies veroorzaken, ook meer verkeersbelastingen betalen. Mensen die kiezen voor een minder vervuילend voertuig, zullen minder verkeersbelastingen betalen.

Mogelijke maatregelen zijn:

- Burgers ertoe aanzetten wagens te kopen die al aan de meest verregaande EURO-norm beantwoorden.
- Voor bestaande wagens het monteren van een roetfilter promoten of verplicht maken.
- De overheid verplichten om enkel nog wagens aan te schaffen met een goede ecoscore.
- De promotie van milieuvriendelijk openbaar vervoer.
- Een ecologiepremie voor zware voertuigen voor de installatie van roetfilters en de aankoop van propere vrachtwagens.
- Te zware voertuigmotoren ontmoedigen.

MAATREGEL 9: De infrastructuur aanpassen

Mogelijke maatregelen zijn:

- De doorstroming van het verkeer bevorderen via de groene golf.
- Een zone 30 instellen op plaatsen die zich daartoe lenen.

MAATREGEL 10: Een aangepaste rijstijl stimuleren

Mogelijke maatregelen zijn:

- Via campagnes de Rustig op de Baan-principes promoten.
- Deze principes integreren in rijscholen en examencentra.
- Rijopleidingen voor vrachtwagens en personenwagens bij bedrijven stimuleren.

MAATREGEL 11: Vervuilende wagens toegang tot steden verbieden

Mogelijke maatregelen zijn:

- Een toegangsprijs tot de stadscentra instellen.
- Sterk vervuilende wagens de toegang tot gevoelige gebieden ontzeggen.

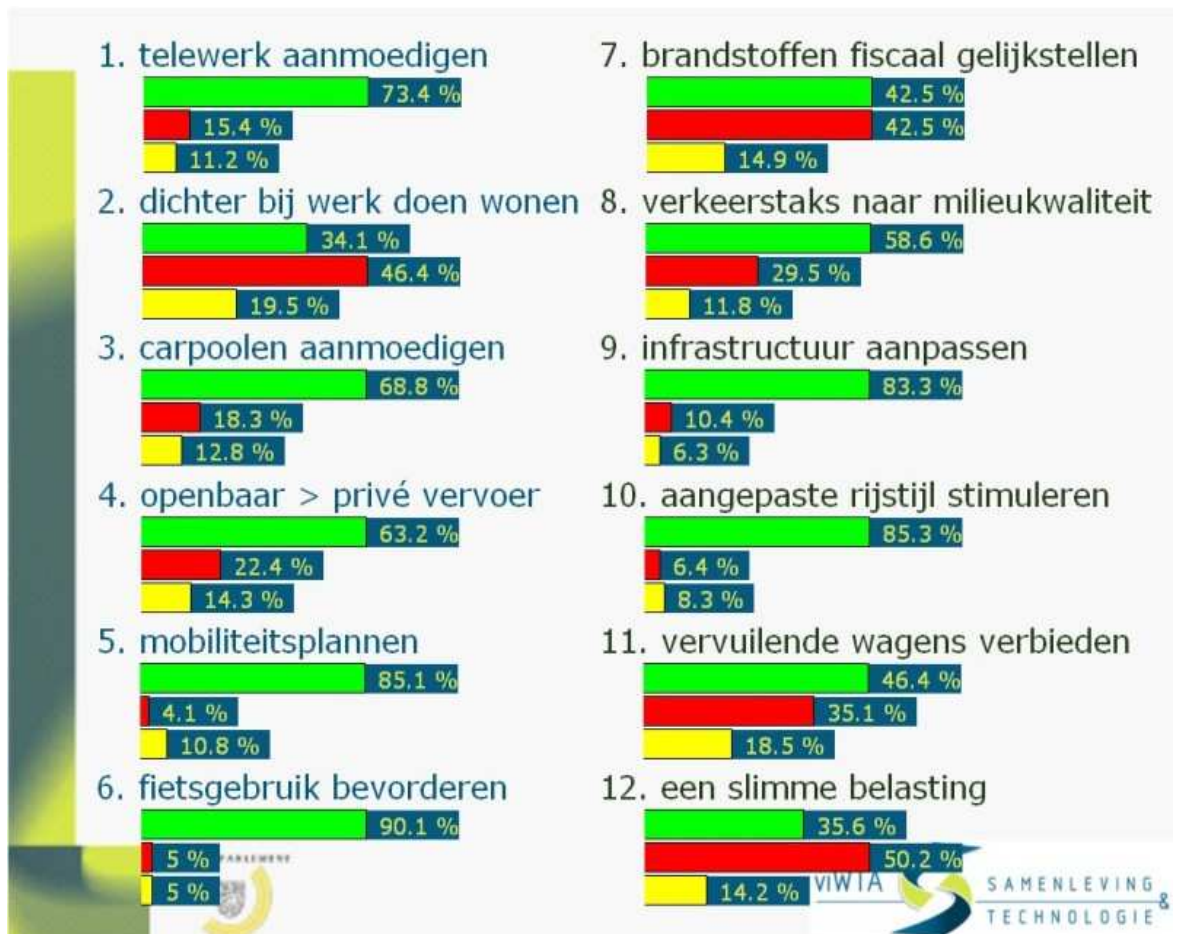
MAATREGEL 12: Een slimme belasting invoeren die rekening houdt met de plaats, het tijdstip en de graad van vervuiling of een combinatie hiervan

De kostprijs van ons autogebruik verschilt duidelijk al naargelang welk voertuig we waar en wanneer gebruiken. Om de optimale prikkel te geven aan de verkeersgebruikers, moet een optimale belasting geheven worden afhankelijk van het ogenblik, de plaats en het type vervoermiddel. Een systeem van rekeningrijden waarbij men per kilometer betaalt, rekening houdend met de plaats, het tijdstip en het voertuigtype, zal dit het best benaderen. Dit noemt men een 'slimme kilometerheffing'.

Een maatregel die daarmee samenhangt, is een tolcordon rond een stad, rekening houdend met het type van voertuig.

2.2.2. Resultaten van de stemming over de beleidsmaatregelen

De voorstudie en de workshop met deskundigen en stakeholders leverden een lijst van twaalf maatregelen op, die tijdens de Burgerconventie aan de deelnemers werd voorlegd. Zij werden gevraagd om per maatregel een antwoord te geven op de vraag: "Moet de overheid deze maatregel realiseren?" De antwoordmogelijkheden waren: ja/nee/onthouding. Het resultaat van de elektronische stemming vindt u hieronder.



2.3. De vier beleidsmaatregelen die tijdens de Burgerconventie verder uitgewerkt werden

2.3.1. Selectie van de vier beleidsmaatregelen voor verdere bespreking

Door middel van elektronische stemming werden vier beleidsmaatregelen geselecteerd die de burgers de moeite waard vonden om verder uit te diepen. Het resultaat van de stemming vindt u hieronder.

“Kies uit de lijst van de twaalf beleidsmaatregelen de vier maatregelen waarvan u vindt dat we ze deze namiddag meer in detail moeten bespreken.”

Aantal uitgebrachte stemmen: 870

1. telewerk aanmoedigen: 6.4%
2. dichter bij werk doen wonen: 5.1%
3. carpoolen aanmoedigen: 7.1%
- 4. openbaar vervoer meer, privé vervoer minder: 17.9%**
- 5. mobiliteitsplannen: 12.0%**
6. fietsgebruik bevorderen: 6.1%
7. brandstoffen fiscaal gelijkstellen: 4.7%
8. verkeerstaks naar milieukwaliteit: 6.8%
- 9. infrastructuur aanpassen: 11.6%**
10. aangepaste rijstijl stimuleren: 6.7%
11. vervuilende wagens verbieden: 7.4%
- 12. een slimme belasting: 8.3%**

De volgende maatregelen werden geselecteerd:

- Maatregel A: Het openbaar vervoer aantrekkelijker maken en het privévervoer minder aantrekkelijk
- Maatregel B: Mobiliteitsplannen ingang doen vinden bij bedrijven, scholen en overheden
- Maatregel C: De infrastructuur aanpassen
- Maatregel D: Een slimme belasting invoeren die rekening houdt met de plaats, het tijdstip en de graad van vervuiling of een combinatie hiervan

2.3.2. Verdere bespreking van de vier geselecteerde maatregelen

Tijdens besprekingen in kleine groepen gaven de burgers verdere aanvullingen bij de vier geselecteerde maatregelen. Deze aanvullingen zijn extra ideeën, concretisering, opties of suggesties voor beleidsinitiatieven. Hieronder vindt u de vier maatregelen, aangerijkt met de ideeën van de 224 deelnemers. Elk van de vier geselecteerde maatregelen met alle aanvullingen werden opnieuw ter stemming voorgelegd aan de burgers.

Maatregel A: Het openbaar vervoer aantrekkelijker maken en het privévervoer minder aantrekkelijk

De kwaliteit van het openbaar vervoer verhogen

- Vervoer goedkoper maken
- In aparte busbanen voorzien tijdens de spits
- Betere informatie geven over de reisplanning
- Zorgen voor een hogere frequentie
- Toegankelijk maken voor iedereen, ook mensen met een handicap
- Telewerk mogelijk maken op het openbaar vervoer
- De eerste klasse afschaffen, het algemene comfort verhogen
- De sociale veiligheid bevorderen
- Combinatietickets aanbieden (trein, bus)

Het aanbod van het openbaar vervoer uitbreiden

- Voorzien in openbare fietsen
- Netwerk verfijnen, met inbegrip van toegang tot kmo-zones
- Taxi's inschakelen via dienstencheques

Openbaar en privévervoer beter op elkaar afstemmen

- De parkeermogelijkheden uitbreiden (fiets, auto)
- De kans geven om de fiets mee te nemen
- Voorzien in vrij te besteden mobiliteitscheques

Twee meningen over het minder aantrekkelijk maken van het privévervoer

*** Maatregelen om het privévervoer minder aantrekkelijk te maken**

- Vrachtwagens weren tijdens spitsuren
- Parkeerplaatsen duurder maken
- Bedrijfswagens minder aantrekkelijk maken
- Het privévervoer zwaarder belasten

*** Schrap de zinsnede 'Het privévervoer minder aantrekkelijk maken' in de oorspronkelijke maatregel**

- Het is beter iets positief te stimuleren, dan iets te verbieden.

Resultaat van de stemming:

Vindt u dat de overheid deze maatregel met de suggesties, verbeteringen, toevoegingen,... moet realiseren? Maatregel A

Aantal uitgebrachte stemmen: 218

1. Ja: 87.2%
2. Neen: 6.9%
3. Onthouding: 6.0%

Maatregel B: Mobiliteitsplannen ingang doen vinden bij bedrijven, scholen en overheden

Het stimuleren van een andere manier om zich te verplaatsen

- Carpooling bevorderen door aangepaste parkings, verzekering, premies
- Fietsgebruik aanmoedigen door premies, fietsen in groep, bedrijfsdouches
- In mobiliteitscheques voorzien, als alternatief voor bedrijfswagens
- Gezamenlijke plannen uitwerken voor bedrijvenzones en scholengroepen (ook voor goederenverkeer)
- Collectief busvervoer uitwerken voor industriezones en scholengemeenschappen
- Mobiliteitsopvoeding geven op school, zowel theorie als praktijk

Het ontraden van bepaalde vervoerswijzen

- Het gebruik van de auto voor woonwerk- en schoolverkeer afraden door het fiscaal en praktisch minder aantrekkelijk te maken
- (Het gebruik van) bedrijfswagens aan voorwaarden onderwerpen

De noodzaak tot verplaatsing verminderen

- Satellietkantoren inrichten
- Diverse functies groeperen in één attractiepool

De verplaatsingspatronen aanpassen

- Meer flexibiliteit mogelijk maken in werkroosters en beginuren van scholen

Resultaat van de stemming

Vindt u dat de overheid deze maatregel met de suggesties, verbeteringen, toevoegingen,... moet realiseren? Maatregel B

Aantal uitgebrachte stemmen: 217

1. Ja: 84.3%
2. Neen: 9.2%
3. Onthouding: 6.5%

Maatregel C: De infrastructuur aanpassen

De wegkwaliteit optimaliseren

- Verkeersdrempels vervangen door asverschuiving, rotondes, bloembakken,...
- Wegenwerken beter op elkaar afstemmen (onder andere met centraal meldpunt)

De doorstroming verbeteren

- Auto's in groene golven laten rijden, blokrijden opleggen bij druk verkeer
- Slimme verkeerslichten installeren (rood bij hoge snelheid)
- Dynamisch verkeersmanagement met elektronica (variabele snelheidslimiet)
- Een eenvoudigere en transparante signalisatie (Bewust Borden Beheer)
- Weginrichting aanpassen (stroken voor carpoolers en bussen, variabele rijstroken)

De fietsinfrastructuur veiliger maken

- Gescheiden fietspaden en fietstunnels, veiligere rotondes, fietssnelwegen aanleggen
- Het kruisen van zwakke en sterke verkeersgebruikers zoveel mogelijk vermijden

De verkeersregels beter doen naleven

- Pakkans verhogen
- Permanente snelheidsregistratie installeren in elke auto
- Gebruik van ISA (Intelligente Snelheidsaanpassing) invoeren

Het goederenverkeer van de wegen houden

- Zorgen voor een betere afstemming met spoor- en binnenvaart
- Via de gps onaangepast verkeer vermijden (sluipverkeer door woonzones)

De stad autoluw maken

- Met snelheidsverlagers, autovrije straten, perifere parkeerplaatsen, park en ride

Resultaat van de stemming:

Vindt u dat de overheid deze maatregel met de suggesties, verbeteringen, toevoegingen,... moet realiseren? Maatregel C

Aantal uitgebrachte stemmen: 218

1. Ja: 78.4%
2. Neen: 13.8%
3. Onthouding: 7.8%

Maatregel D: Een slimme belasting invoeren die rekening houdt met de plaats, het tijdstip en de graad van vervuiling of een combinatie hiervan

De kilometerheffing kan de volgende vormen aannemen:

- Wegenvignet (al dan niet enkel voor buitenlanders, vrachtwagens)
- Heffing op basis van de brandstof (via accijnzen)
- Heffing op basis van aantal gereden kilometers
- Heffing in functie van milieuvriendelijkheid van het voertuig
- Iedereen heeft jaarlijks recht op gratis kilometers (al dan niet verhandelbaar)
- Bonus voor gebruikers van openbaar vervoer en fiets

Wat moet er gebeuren met de opbrengst van de heffing?

- De mobiliteit optimaliseren
- Het wagenpark milieuvriendelijker maken

De heffing moet aan de volgende voorwaarden voldoen:

- Gepaard gaan met een sociale correctie (prijs moet sociaal zijn)
 - Gepaard gaan met voldoende keuzemogelijkheden
 - Mag de algemene belastingsdruk niet doen stijgen (door afschaffen LPG-taks, fiscale aftrekbaarheid)
 - Moet (gedeeltelijk) gecompenseerd worden door de werkgever
 - Moet het recht op privacy respecteren
 - Moet zich op Europees niveau situeren
- De invoering moet geleidelijk gebeuren

Vindt u dat de overheid deze maatregel met de suggesties, verbeteringen, toevoegingen,... moet realiseren? Maatregel D

Aantal uitgebrachte stemmen: 213

1. Ja: 45.1%
2. Neen: 42.7%
3. Onthouding: 12.2%

2.3.3. Gouden idee: Innovatieve schone technologieën stimuleren

Tijdens het bediscussiëren, uitwerken en aanvullen van de voorgaande maatregelen, werden heel wat ideeën geproduceerd. Tijdens het proces werd op voorhand besloten om ruimte te maken voor 1 gouden idee. Dit idee is moeilijk te klasseren binnen de vorige maatregelen, maar meer dan de gemiddelde aandacht waard. Innovatieve schone technologieën stimuleren, werd gekozen als gouden idee.

Twee voorbeelden:

- Auto op waterstof
- Elektrische auto

De overheid moet:

- In kaart brengen of en hoe lobbywerk de doorbraak van deze nieuwe technologieën verhindert
- Het wetenschappelijke onderzoek stimuleren en financieren
- Autoconstructeurs ertoe aanzetten om schone wagens te produceren
- Maatregelen nemen om deze nieuwe wagens betaalbaar te maken voor het grote publiek

Ook dit gouden idee werd ter stemming aan de 224 Vlamingen voorgelegd.

Vindt u dat de overheid deze maatregel moet realiseren?

Gouden idee: Innovatieve schone technologieën

Aantal uitgebrachte stemmen: 214

1. Ja: 93.9%
2. Neen: 3.7%
3. Onthouding: 2.3%

2.4. Resultaten van de evaluatiestemming

“Ik wist niet goed wat te verwachten, maar ik vond het echt leuk om met respect voor ieders mening van gedachten te kunnen wisselen rond de tafel”. “Ik ben met het openbaar vervoer vanuit het verre Limburg naar hier gekomen en bijna drie uur onderweg geweest om hier te raken. Maar ik vond het zeker de moeite waard!” Dit zijn enkele van de reacties van de burgers, die een hele vrije zaterdag besteedden aan het nadenken over auto en gezondheid en met veel enthousiasme aan dit evenement deelnamen.

Een goede evaluatie leert het viWTA-Samenleving en technologie niet alleen in welke mate de huidige Burgerconventie in zijn opzet geslaagd is, maar ook wat we hieruit kunnen leren voor volgende projecten. Daarom legden we een aantal evaluatievragen aan de burgers voor. Bijgevoegd vindt u de resultaten van deze evaluatie.

Ik ben tevreden over de manier waarop onze tafelbegeleider vandaag de besprekingen aan onze tafel geleid heeft.

Aantal uitgebrachte stemmen: 217

1. volledig mee eens: 92.2%
2. eerder mee eens: 7.8%
3. eerder niet mee eens: 0.0%
4. niet mee eens: 0.0%

Ik heb het gevoel dat ik vandaag voldoende aan bod ben kunnen komen en mijn mening heb kunnen delen met anderen.

Aantal uitgebrachte stemmen: 217

1. volledig mee eens: 83.4%
2. eerder mee eens: 14.3%
3. eerder niet mee eens: 1.8%
4. niet mee eens: 0.5%

De organisatie van deze eerste Vlaamse Burgerconferentie is vlot verlopen (informatieverstrekking, eten/drinken,...)?

Aantal uitgebrachte stemmen: 215

1. volledig mee eens: 57.7%
2. eerder mee eens: 38.1%
3. eerder niet mee eens: 4.2%
4. niet mee eens: 0.0%

Mijn deelname aan deze dag (en mijn voorbereiding ervan) zal een invloed hebben op de manier waarop ik de wagen gebruik.

Aantal uitgebrachte stemmen: 215

1. volledig mee eens: 20.0%

2. eerder mee eens: 32.1%
3. eerder niet mee eens: 24.2%
4. niet mee eens: 23.7%

Ik ben tevreden over het inhoudelijke resultaat van deze burgerconventie.

Aantal uitgebrachte stemmen: 214

1. volledig mee eens: 40.7%
2. eerder mee eens: 46.7%
3. eerder niet mee eens: 8.9%
4. niet mee eens: 3.7%

Ik vind dat dit soort raadplegingen van burgers in de toekomst meer moeten gebeuren.

Aantal uitgebrachte stemmen: 219

1. volledig mee eens: 84.0%
2. eerder mee eens: 9.6%
3. eerder niet mee eens: 3.7%
4. niet mee eens: 2.7%

3. WAT ER NOG GAAT VOLGEN

Na afloop van de Burgerconventie zullen de voorstellen, ideeën en argumenten die gedurende die dag zijn doorgegeven, opgelijst, gegroepeerd maar niet konden worden behandeld binnen het dagprogramma, verder verwerkt worden. Ze zullen worden geanalyseerd en door experts geëvalueerd en besproken. Het bijkomend rapport komt dan ook op de website. In het najaar wordt tenslotte een stakeholdersforum georganiseerd, waarop de grote probleembetrokken organisaties van het middenveld hun reacties kunnen geven over de resultaten en het proces van de eerste Burgerconventie.

4. DANKWOORD

Deze Burgerconventie is gerealiseerd dankzij de inzet van velen. In eerste instantie dankt het viWTA-Samenleving en technologie de 224 burgers wiens waardevolle meningen in dit document gevaloriseerd werden. Zij waren de ster van dit gebeuren. Wij danken ook alle mensen die bijgedragen hebben aan het succesvol verlopen van dit proces: de vrijwilligers tafelfacilitatoren, de deskundigen die de meningen van de burgers samenbrachten, het schrijversduo dat alles neerpende in klare taal, de technici die voor de elektronische stemming en de projecties zorgden, het ondersteunend personeel en keukenpersoneel van het Vlaams Parlement, de medewerkers van Momentum die voor de logistiek zorgden en de cameraman. Wij danken tot slot ook in het bijzonder de Vlaamse Parlementsleden die de burgers een hart onder de riem kwamen steken en de vele anderen die bijdroegen aan de realisatie van deze eerste Vlaamse Burgerconventie.