

Nieuwsbrief Duurzame Mobiliteit 1

Komimo [info@komimo.be]

Verzonden: maandag 5 maart 2012 11:49

Aan: Veerle Solia

[Is de nieuwsbrief onleesbaar?](#)



Nieuwsbrief Duurzame Mobiliteit

Nummer 1

05/03/2012

Opinie

Snoeien in het aanbod van De Lijn treft vooral de gebruikers

Het is ondertussen wel duidelijk dat iedereen moet besparen. De Lijn is een van de grootste slachtoffers van de besparingsneurose van de Vlaamse Overheid en moet in 2012 zo'n 70 miljoen euro besparen. Eerst het "goede" nieuws: er vallen geen naakte ontslagen (bij De Lijn), de normen voor basismobiliteit blijven gelden, functioneel verkeer (woon-werk en woon-school) wordt zo veel mogelijk gespaard en aan de tariefpolitiek mag niet wezenlijk geraakt worden.

Palliatieve zorgen voor basismobiliteit

Door het aanbod in verschillende regio's te verminderen tot het minimumaanbod van het decreet basismobiliteit is De Lijn voor veel gebruikers niet langer een valabel alternatief. Daardoor krijg je twee effecten. De eerste is modal shift. Reizigers kiezen voor een ander vervoermiddel en dat is meestal een terugkeer naar de auto. Het andere effect is vervoersarmoede: wie zich geen wagen kan veroorloven, kan bepaalde verplaatsingen niet meer maken.

Door de eerdere besparingen van 2010 zijn er nu al gebieden in West-Vlaanderen en Limburg waar het aanbod niet meer voldoet aan de normen voor basismobiliteit. Dat leidt tot 'schaduwkosten' die we vergeten in rekening te brengen volgens [de andere Kris Peeters](#): meer mobiliteitsarmoede, meer autogebruik, meer verontreiniging, meer parkeerproblemen en meer files.

Openbaar vervoer is veel meer dan functioneel vervoer

In de steden wordt vooral gesnoeid in het (laat)avondaanbod, weekenddiensten en vakantieperiodes. Het afschaffen van het laatavondvervoer wil zeggen dat ook overdag meer auto's in de stad zullen rijden (als je niet meer thuis geraakt, kies je niet meer voor de bus). Door de bediening 's avonds op een andere manier te organiseren als overdag, wordt het voor de gelegenheidsreiziger (die de recreatieve reiziger meestal is) ook veel minder aantrekkelijk.

Geen rekening houden met recreatief avond- en weekendverkeer is een rechtstreekse aanval op de leefbaarheid van de Vlaamse centrumsteden en kan de stadsvlucht versterken die al een zware aanslag op ons mobiliteitssysteem is.

Gratis-verhaal moet herbekeken worden



“Openbaar vervoer moet voor iedereen betaalbaar blijven en zelfs gratis zijn voor de minstbedeelden, maar niet alle 65-plussers behoren tot die categorie,” stelt [Stefan Stynen, voorzitter van TreinTramBus](#). De Vlaamse netabonnements zijn in vergelijking met onze burens spotgoedkoop. De Omnipas (voor reizigers tussen 25 en 64 jaar) kost 232 euro per jaar en je kunt er bij wijze van spreken van Oostende naar Hasselt mee reizen. Het MIVB-abonnement kost 487 euro per jaar, meer dan het dubbele en dat voor een veel kleiner bedieningsgebied.

Een redelijke bijdrage van 65-plussers en een beperkte tariefverhoging mogen geen taboe zijn in de besparingsbesprekingen, zeker als je daardoor het bestaande aanbod kunt behouden. Voorts zou het afstemmen van tarieven (en vervoerbewijzen) over modi (ook de trein) en grenzen heen voor de gebruiker een extra troef zijn.



Doorstroming als belangrijke efficiëntiewinst

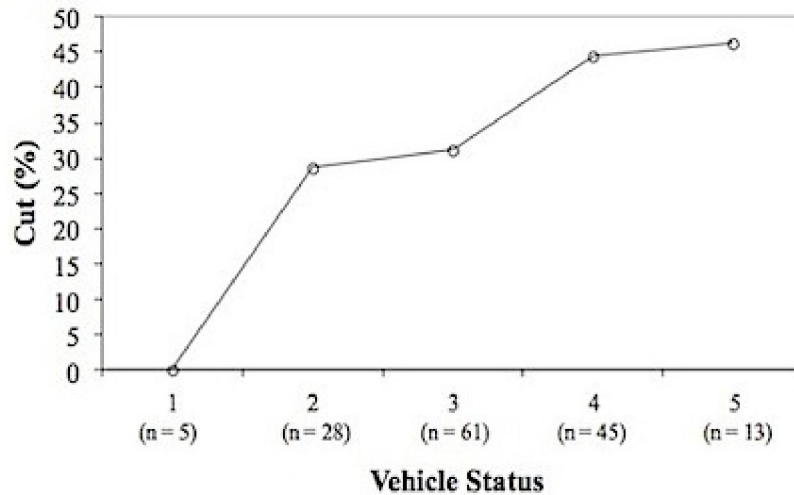
Betere doorstroming betekent niet alleen een betere service voor de reizigers, maar ook een besparing op materieel, personeel en energiekosten. Al jarenlang wordt geïnvesteerd in verkeerslichtenbeïnvloeding, maar de effecten zijn te beperkt. Mensen haal je niet uit de auto als de bus en tram in dezelfde file stilstaan.

Mobiliteit curatief voor ruimtelijke wanorde

De Vlaamse ruimtelijke ordening, gekenmerkt door lintbebouwing en baanwinkels, zorgt ervoor dat bereikbaarheid met openbaar vervoer ons handenvol geld kost. Nog altijd moet het mobiliteitssysteem een oplossing uitdokteren wanneer overheden of bedrijven met nieuwe ontwikkelingen (bijvoorbeeld Uplace) komen aandragen. Vlaanderen kan pas echt gaan besparen als ruimtelijke ontwikkelingen afgestemd worden op het bestaande mobiliteitssysteem.

Actueel

- 20/02/12: [Fietsstraat nu ook officieel erkend in wet](#) (*Nieuwsblad*). De fietsstraat is sinds kort opgenomen in het verkeersreglement. Gent startte al met 2 fietsstraten en wil nu nog meer fietsstraten inrichten.
- 21/02/12: [Het ene fietspad is het andere niet](#) (*Komimo*). 200 km nieuwe fietspaden in 2011 zijn een stap in de goeie richting, maar dat betekent nog 40 jaar werken aan het vervolledigen van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk.
- 21/02/12: [Geen geld meer voor controles vrachtwagens](#) (*De Morgen*). Er rijden elke dag zo'n 100.000 vrachtwagens op onze wegen, jaarlijks worden er slechts 36.654 gecontroleerd.
- 23/02/12: [Mobile Viking vervangt bedrijfswagens door ligfietsen](#) (*De Standaard*). Het telecombedrijf Mobile Vikings laat werknemers kiezen tussen ligfiets en bedrijfswagen.
- 23/02/12: [Onverzekerde automobilisten hypothekeken de verkeersveiligheid](#) (*Komimo*). Jaar na jaar stijgt het aantal ongevallen met onverzekerde bestuurders. Maatregelen zijn noodzakelijk.
- 24/02/12: [Win een fiets en steun een goed doel](#) (*Fietzersbond*). Neem een fiets van de Fietzersbond mee op reis en steun een goed doel in het land van je bestemming.
- 27/02/12: [Hogere sociale klassen begaan meer verkeersovertredingen](#) (*PNAS*). Een studie toont aan dat hogere sociale klassen zich vaker onethisch gedragen, ook in het verkeer.



On the X-axis, the vehicle status of cars from low (left) to high (right).
On the Y-axis, the percentage of drivers who cut off pedestrians at a San Francisco crosswalk. Image: Piff et al./PNAS

- 01/03/12: Nieuwe BIV treedt in werking. Meteen steeg het aantal inschrijvingen van dure personenwagens.
- 02/03/12: [Brusselse regering verwerpt studie bredere Ring](#) ([brusselnieuws.be](#)). “Het rapport vertoont mankementen, soms zelfs fouten,” zegt Brussels minister-president Charles Picqué (PS).
- 05/03/12: [Aantal verkeersdoden stijgt opnieuw in ons land](#) ([deredactie.be](#)). De stijging zou verklaard worden door de zware regenval en zachte temperaturen in december 2011.
- Heb je een interessant nieuwtje dat je wil delen? Stuur het naar de [redactie](#)!

Aankondiging

- 06/03/12: [Joint Airquality Initiative Launch Conference](#): een Europees project dat een beleid gericht op betere luchtkwaliteit ondersteunt.
- 07/03/12: [Tunnelcongres 2](#): overkapte snelwegen zijn de toekomst. Straten-Generaal organiseert een 2e tunnelcongres.
- 08/03/12: [Studiedag Spoor 2020 - Rail2020](#): TreinTramBus organiseert een studiedag over het toekomstig treinaanbod in België.
- 13/03/12: [MO*debat: Klimaat: wie betaalt de factuur?](#)
- Heb je zelf iets aan te kondigen, stuur het naar de [redactie](#)!

History repeating...

Onlangs riep Touring-woordvoerder Danny Smagghe de automobilisten op om een front te vormen tegen de ondemocratische afpersing door de overheid.

the DO-GOODERS are killing your car

WITH HYSTERICAL IDEAS & LAWS

FOREIGN CARS VIRTUALLY BANNED IN 1975

AUTO INDUSTRY TO BE PUBLIC UTILITY

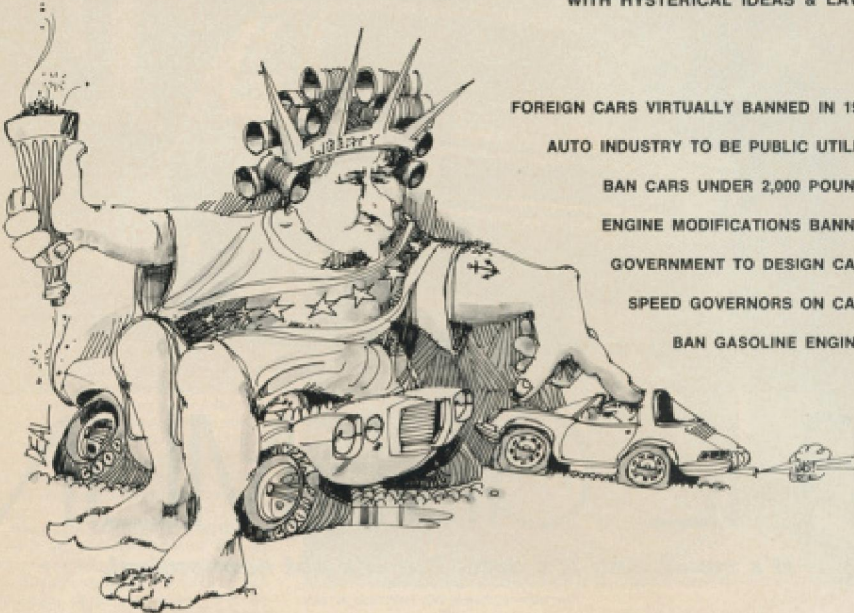
BAN CARS UNDER 2,000 POUNDS

ENGINE MODIFICATIONS BANNED

GOVERNMENT TO DESIGN CARS

SPEED GOVERNORS ON CARS

BAN GASOLINE ENGINES



FACTS:
 2/3 of smog is not from cars.
 1968 and newer cars already emit 70% less fumes.
 These controls cost \$50 per car, 1/2 BILLION DOLLARS annually from YOUR pockets. Controls for 1975 standards will cost \$200 per car, TWO BILLION DOLLARS annually from YOUR pockets. This money would buy MORE CLEAN AIR by controlling factory emissions.
 1/2 of highway deaths are caused by drunks. Most other accidents are caused by bad driving. Little is being done in emergency driving training, better driver tests, getting drunks off the highway.
 Safety gadgets cost \$100 per car. Some

of them are not worth the money. Shoulder straps are so inconvenient that only a few per cent of YOU wear them. More convenient shoulder restraints are available.
 Better vehicle inspection is needed to reduce smog from older cars, to prevent accidents caused by mechanical defects, and to provide quality checks on automotive service.
 Yes, there are problems, but these can be handled with reason, not hysteria.

MOTORISTS UNITED is a new ENTHUSIAST-ORIENTED motoring organization whose purpose is to SPEAK for motorists and influence the government for the benefit of motorists and the public.

MOTORISTS UNITED are FOR safe, fast, enjoyable transportation, clean air, water and roadsides. Panic programs in Washington, D.C., and Detroit are NOT the answer. They cost YOU BILLIONS OF DOLLARS and cause problems on YOUR cars.

Directors of **MOTORISTS UNITED** are leaders in engineering, advanced driving, safety, smog control and automotive service; subjects neglected by the other auto clubs. Directors are paid minimum consulting fees. Frequent polls of the membership are taken so YOUR views can be presented.

SEND NO MONEY

Yes, I want to know more about **MOTORISTS UNITED**.
 Fill out, clip and mail to:

MOTORISTS UNITED or: **MOTORISTS UNITED**
 Box 384 Box 2042
 Washington, D.C. 20044 Palos Verdes, Ca. 90274

name _____
 street _____
 city _____ state _____ zip _____




Geen nieuw verhaal, in 1970 publiceerde het front van Amerikaanse automobilisten een advertentie om medestanders te winnen in de strijd tegen hysterische maatregelen zoals de autokeuring en de gordel. Je zou denken dat we ondertussen al beter weten.

Afzender:

Komimo
 Kasteellaan 349a - 9000 Gent
 09 331 59 10

Redactie
 Uitschrijven

Met steun van de
 Vlaamse overheid



- This E-mail Message was Processed by Virtual AutumnTECH: Standard Edition -

<http://www.AutumnTECH.com>