

[Is de nieuwsbrief onleesbaar?](#)



Nieuwsbrief Duurzame Mobiliteit

Nummer 5

30/04/2012

Opinie

There's still no place like Uplace

Het is ondertussen meer dan een maand geleden dat de Gewestelijke Milieuvergunningscommissie een negatief advies afleverde voor Uplace. Afgelopen week waren alle ogen gericht op Joke Schauvliege, Vlaams minister van leefmilieu, om definitief de knoop door te hakken. Een beslissing is er niet gevallen, wel de garantie om op 'relatief korte termijn' een beslissing te nemen. Vlaams minister-president Kris Peeters concretiseerde de beslissingstermijn een beetje: 'zeker voor de gemeenteraadsverkiezingen van oktober'.



Brownfield

Uplace ontstond als brownfieldconvenant, een overeenkomst tussen de overheid en private partners met het doel nieuwe activiteiten te ontwikkelen op vervuilde industriële sites. Deze overeenkomst werd ondertekend op 5 juni 2009, de allerlaatste vergadering van de vorige Vlaamse regering, wanneer traditioneel een karrenvracht dossiers wordt doorgeworsteld.

Hoewel een brownfieldconvenant geen garantie is om alle vergunningen te bekomen, staat er wel in dat de Vlaamse regering bereid is om het project te verdedigen tegen 'lokale stakeholders, belangengroeperingen, belastingadministraties op federaal, regionaal en lokaal niveau'. De provincie Vlaams-Brabant weigerde dit convenant te ondertekenen en door het weigeren van de milieuvergunning kwam de bal (na beroep van Uplace) in het kamp van Joke Schauvliege, Vlaams minister van leefmilieu. Het is nu aan haar om te kiezen tussen het advies van de Gewestelijke Milieuvergunningscommissie of om de beleidskeuze van de vorige Vlaamse regering te volgen.

BANANA-land

"Ondernemen in België is onmogelijk", klinkt het bij de projectontwikkelaars. Het acroniem BANANA staat voor Build Absolutely Nothing Anywhere Near Anything. Wie kan er iets op tegen hebben om het desolate terrein in de schaduw van het viaduct van Vilvoorde, waar ooit de roemrijke Renaultfabriek stond, om te toveren in een [bruisende, verrassende 'all in one' ervaringsbestemming?](#)

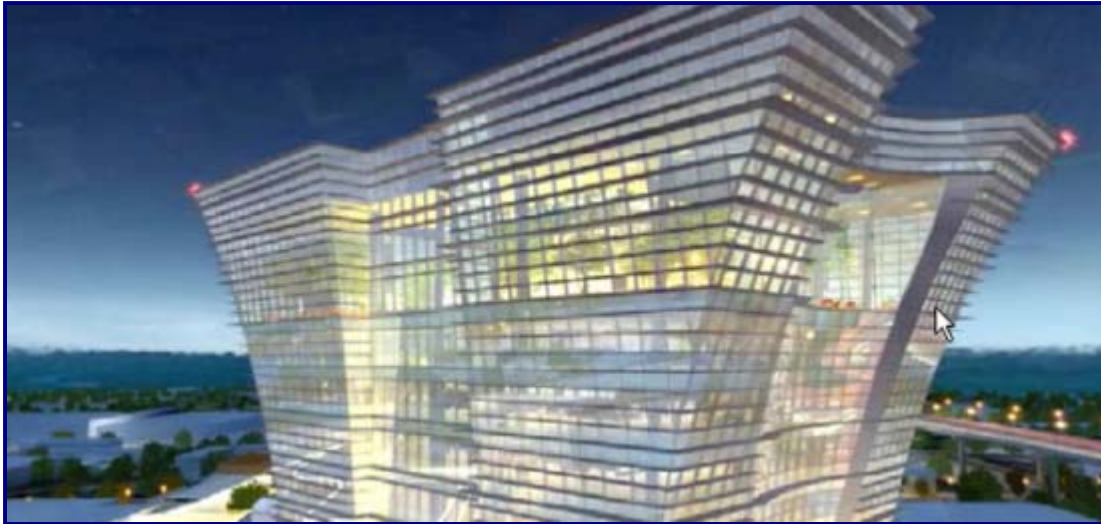


De keuze voor een shoppingcenter is logisch vanuit het standpunt van de projectontwikkelaar: retail brengt een veelvoud op in vergelijking met een industriële ontwikkeling. Maar beantwoordt dit ook aan een [maatschappelijke nood](#)? Werkgeversorganisaties

klagen al jaren over een [tekort aan industrieterreinen in Vlaams-Brabant](#).

Zware impact op milieu en mobiliteit

Uplace vergt ook een veelvoud van inspanningen voor de mobiliteit. De ontwikkelaar rekent op [8 miljoen bezoekers per jaar](#), ofwel 25.000 extra voertuigbewegingen per dag en dat op een van de grootste congestiepunten van België. Het kostenplaatje zal navenant zijn: 60 miljoen euro voor de wegenwerken voor de [ontsluiting van Uplace](#) en 200 miljoen euro voor werken in de bredere omgeving. We weten allemaal dat deze schatting nog zal oplopen bij de uitvoering. Ook de noodlijdende De Lijn zal jaarlijks 2,5 miljoen euro moeten vinden om pendelbussen naar Uplace te organiseren en dat wanneer overal in Vlaanderen ritten moeten sneuvelen. Als klap op de vuurpijl blijkt net deze locatie nu al een van de [meest vervuilde van België](#).



Kernversterkend beleid?

Vlaanderen heeft een sterke beleidsvisie met betrekking tot de detailhandel ontwikkeld: [de Winkelnota](#). Speerpunt van de Winkelnota is om te kiezen voor een kernversterkend beleid: "detailhandel wordt maximaal verweven met de stads- en dorpskern en de open ruimte wordt minimaal aangetast". Voor ons is het duidelijk: de keuze voor Uplace is niet te verantwoorden vanuit maatschappelijke, economische, ecologische doelstellingen. Het druist in tegen het Vlaams beleid voor ruimtelijke ordening en mobiliteit.

Actueel

- ⌄ 17/04/12: [Kaart geeft elektrische wagens in België weer](#) (*mobimix.be*). [Registreer](#) je elektrisch voertuig op de site van ASBE en zet zo je e-mobiel op de kaart.
- ⌄ 17/04/12: [Beerse krijgt eerste educatieve stoeptegels](#) (*nieuwsblad.be*). Met de educatieve stoeptegels van de Voetgangersbeweging worden kleuters wegwijs in het verkeer.
- ⌄ 19/04/12: [Nog geen kwart van boetes naar verkeersveiligheid](#) (*hbvl.be*). Slechts 23% van de opbrengsten van verkeersboetes gaat naar projecten voor verkeersveiligheid.
- ⌄ 19/04/12: [Meer verkeersdoden, vooral onder fietsers](#) (*fietsberaad.nl*). Ook in Nederland vielen in 2011 meer doden in het verkeer, de stijging was het sterkst bij fietsers.
- ⌄ 19/04/12: [Spoorbaas wil af van Holding](#) (*standaard.be*). Marc Descheemaeker, ceo van de NMBS, wil dat NMBS-Holding verdwijnt.
- ⌄ 20/04/12: [Gentse voetgangerszone krijgt slimme camera's](#) (*standaard.be*). Nummerplaatherkenning herkent de overtreders die zich aan een proces-verbaal mogen verwachten.
- ⌄ 24/04/12: [De Lijn kan slechts 3 boetes op 4 innen](#) (*hln.be*).
- ⌄ 24/04/12: [Fabriekssluitingen zijn onafwendbaar](#) (*knack.be*). Ondanks de recente zegebulletins van Europese luxeautomerken: Europa produceert te veel auto's en dat probleem kan enkel worden opgelost door fabrieken te sluiten.

- ε 25/04/12: [Investering in bestaande spoorinfrastructuur kost 25 miljard euro](#) (*express.be*). Dit bedrag is exclusief de noodzakelijke infrastructuurwerken om de capaciteit van het netwerk te verhogen.
- ε 26/04/12: [De onveiligheid van onze ongevallenstatistieken](#) (*demorgen.be*). Het Belgische ongevallenregistratiesysteem is hopeloos verouderd en verhindert een degelijk verkeersveiligheidsbeleid.
- ε 26/04/12: [Fietspaden voldoen vaak niet aan de eisen](#) (*derelectie.be*). 63% van de fietspaden is niet conform de inrichtingsprincipes, 90% is wel 'in goede staat'.
- ε 28/04/12: [Brouwerij Duvel-Moortgat neemt een deel van de exploitatiekosten voor zijn rekening](#) (*express.be*).
- ε 28/04/12: [Welles-nietes over verjaring verkeersboetes](#) (*derelectie.be*). De meeste verkeersboetes verjaren na een jaar. Advocaten rekken de procedure vaak tot die termijn overschreden is, wat leidt tot een gevoel van straffeloosheid.

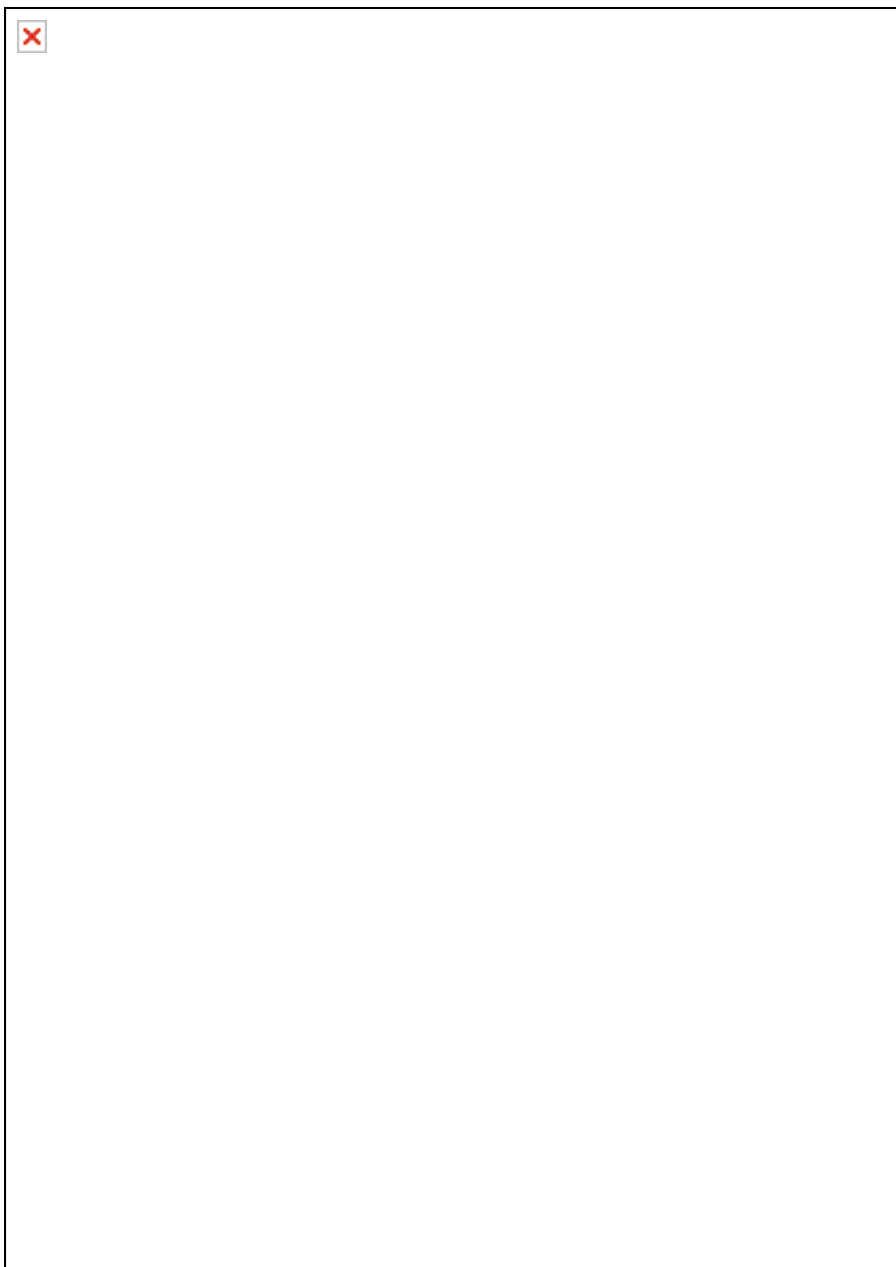
Aankondiging

- ε 05/05/12 tot 09/06/12: [Met belgerinkel naar de winkel](#). BBL, Unizo en CM zetten ons op de fiets naar de winkel.
- ε 07/05/12 tot 11/05/12: [Sam de Verkeersslang](#). Mobiel 21 stimuleert kinderen en ouders om veilig en milieuvriendelijk naar school te gaan.
- ε 08/05/12: [De fiets\(er\) als maat voor het mobiliteitsbeleid](#). Enkel zo worden onze steden veiliger, gezonder en makkelijker bereikbaar voor iedereen.
- ε 14/05/12: [Workshop Fietsmobiliteit](#). Olympus organiseert een interactieve workshop waarin de toekomst van de fiets in de steden Gent, Hasselt, Leuven en Antwerpen wordt bekeken.

Fietshelmen zijn altijd nuttig!

Er kwam nogal wat positieve en negatieve feedback binnen over het opiniestuk in de [Nieuwsbrief Duurzame Mobiliteit 2](#). Zeker de stelling dat fietshelmen eigenlijk nuttiger zijn voor voetgangers of automobilisten is controversieel.

In Denemarken is men al langer overtuigd.



Vrij vertaald:

Verkeersveiligheid is niet enkel belangrijk voor fietsers.
De Deense voetgangers zijn eigenlijk kwetsbaarder voor letsels aan het hoofd.
De Verkeersveiligheidsraad raadt helmen aan voor voetgangers en andere mensen in risicogroepen.



Afzender:
Komimo
Kasteellaan 349a - 9000 Gent
09 331 59 10

Redactie
Uitschrijven

Met steun van de
Vlaamse overheid

