

Bijdragen tot een rationeel verkeersdebat



© Komimo vzw

Enkele politici blijven hardleers verkondigen dat de auto vrije baan moet blijven krijgen. Ze verzetten zich tegen busbanen of tegen bijkomende, door de bevolking gevraagde, bushaltes. De Vlaamse begroting is structureel gezond en de vooruitzichten zijn gunstig. Er komen dan ook vanaf 2006 extra budgetten voor het wegwerken van de “ontbrekende schakels” van het

wegennet. De partners van de Koepel Milieu en Mobiliteit blijven van hun kant onvermoeibaar ijveren voor de milieuvriendelijke, rationele en verkeersveilige verplaatsingswijzen. Zo wenst de Fietzersbond asfalt voor hoger rijcomfort op fietsroutes, en bepleit de Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers extra investeringsmiddelen voor De Lijn.

Ter ondersteuning van deze “slim mobiele” visie nemen de KOMIMO-partners diverse initiatieven tijdens de Week van de Zachte Weggebruiker van 10 tot en met 21 mei 2006. De Fietzersbond staat in voor de publiekscampagne Fietsvriendelijke Steden en Gemeenten. De Voetgangsbeweging zorgt voor een Erewimpel (Feest van de Voetganger) alsook voor de actie SOS, gericht op de participatie van senioren in het plaatselijke beleid. Mobil 21 mikt op de jeugdbewegingen met de actie “Groene Loper” en op woon-school-verkeer met Veilig & Milieuvriendelijk naar School. De Bond Beter Leefmilieu verzorgt – samen met lokale Fietzersbondafdelingen – de acties Met Belgerinkel naar de Winkel (uitgebreid naar het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest) en Fiets naar Kyoto, gericht op woon-werkverkeer. Voor vrijwel alle initiatieven wordt samengewerkt met externe organisaties.

Vlaams minister van Mobiliteit Kathleen Van Brempt ijvert terecht voor lagere snelheden voor vrachtwagens op de autosnelwegen. Het siert vele gemeentebesturen dat zij de jongste jaren hard hebben meegewerkt aan het realiseren van uitgestrekte Zone 30-gebieden. Laten wij ijveren dat de herziening van de verkeerswetgeving, aangekondigd door federaal minister van mobiliteit Renaat Landuyt, niet uitmondt in een verzwakking van de positie van de zwakke weggebruiker.

Luc Desmedt, voorzitter KOMIMO vzw

inhoud

Lokale mobiliteit vraagt lokale partners . . .	2
Fietsvriendelijke steden en gemeenten . . .	3
Erewimpel: 10e editie	4
Met Belgerinkel naar de Winkel 2006 . . .	5
Fietst uw gemeente ook mee naar Kyoto? .	5
Schoolspaaractie 2006	6
De Groene Loper	6
Toen waren ze met 8	7
Opinie	8

komimo vzw

Kon. Maria Hendrikaplein 65B, 9000 Gent
T: 09 242 32 35 - F: 09 242 32 29
contact@komimo.be - www.komimo.be

De Koepel Milieu en Mobiliteit is een overlegforum tussen Vlaamse milieu- en mobiliteitsverenigingen en de drijvende kracht achter twee grote sensibilisatiecampagnes voor zacht en openbaar vervoer. Volgende organisaties maken deel uit van Komimo:

autopia vzw

Kon. Maria Hendrikaplein 65B, 9000 Gent
T: 09 242 32 75 - F: 09 242 32 29
autopia@autodelen.net - www.autodelen.net

bblv vzw (bond beter leefmilieu vlaanderen)

Tweeherkenstraat 47, 1000 Brussel
T: 02 282 17 20 - F: 02 230 53 89
info@bblv.be - www.bondbeterleefmilieu.be

bttb vzw (bond van trein-, tram- en busgebruikers)

H. Frère-Orbanlaan 570, 9000 Gent
T: 09 223 86 12 - F: 09 233 97 29
info@bttb.be - www.bttb.be

fietzersbond vzw

Boomgaardstraat 22 bus 57, 2600 Berchem
T: 03 231 92 95 - F: 03 231 45 79
info@fietzersbond.be - www.fietzersbond.be

mobiel 21 vzw

Vital Decosterstraat 67, 3000 Leuven
T: 016 23 94 65 - F: 016 29 02 10
info@mobiel21.be - www.mobiel21.be

taxistop vzw

Kon. Maria-Hendrikaplein 65B, 9000 Gent
T: 070 22 22 92 - F: 09 242 32 19
info@taxistop.be - www.taxistop.be

trage wegen vzw

Vooruitgangstraat 323/10, 1030 Schaarbeek,
T: 02 204 09 70 - F: 02 204 09 79
info@tragewegen.be - www.tragewegen.be

voetgangsbeweging vzw

Kasteelstraat 26c, 2570 Duffel
T: 015 30 80 40 - F: 015 30 80 49
info@voetgangsbeweging.be
www.voetgangsbeweging.be

Lokale mobiliteit vraagt lokale partners

Mobiliteit begint aan de voordeur: het voet- en fietspad, de bushalte, de parkeerplaats, de fietsenstalling,... En dat zijn (meestal) zaken die lokaal geregeld worden. Het is de lokale overheid die beslist over het parkeerbeleid, die fietspaden aanlegt, die met De Lijn een derdebetaler-regeling treft. De gemeente is dan ook zonder twijfel het meest directe bestuursniveau in het mobiliteitsbeleid.

Veel lokale besturen hebben al heel wat denkwerk verricht over het lokale mobiliteitsbeleid. De mobiliteitsconvenants die sinds 1996 werden afgesloten hebben geleid tot een integrale aanpak van de mobiliteitsproblemen. Op 1 september 2005 had 98% van de 308 Vlaamse gemeenten een moederconvenant afgesloten en had 85% van de steden en gemeenten een conform verklaard mobiliteitsplan. Ook de volgende jaren zullen de convenants een cruciaal onderdeel blijven van het mobiliteitsbeleid.

In de voorbereiding en de uitvoering van het mobiliteitsplan zijn partnerships belangrijk. Vaak wordt er nu al intensief samengewerkt met De Lijn, de Vlaamse en de provinciale overheid en buurgemeenten. Maar andere actoren zoals scholen, bedrijven, lokale verenigingen en belangengroepen worden vaak niet of nauwelijks betrokken bij het uitstippelen en het uitvoeren van het lokale mobiliteitsbeleid. En juist die actoren zijn belangrijke partners omdat ze een goede bron van informatie zijn over waar de pijnpunten zich bevinden en omdat zij een rol kunnen spelen in de uitvoering van de plannen.

Lokale overheden schrikken er soms nog voor terug om onteigeningsprocedures in te zetten voor de aanleg van fietspaden, voetpaden worden vaak nog stiefmoederlijk behandeld, hier en daar wordt het standstill-principe in het parkeerbeleid ter discussie gesteld. Vaak is het grootste knelpunt het (al dan niet terechte) bezwaar dat er voor een bepaalde maatregel niet genoeg draagvlak zou bestaan. Door ook op lokaal niveau werk te maken van samenwerkingsverbanden, kan een lokale overheid sommige van deze knelpunten beter aanpakken.

In de voorbije jaren werd tijdens de weekcampagnes al een aanzet gegeven tot dergelijke samenwerkingsverbanden. In de 'Veilig en Milieuvriendelijk naar School'-campagne werken scholen en oudercomités samen om leerlingen op een duurzame wijze van en naar school te laten komen. Deze campagne kan uitmonden in een schoolovereenkomst waarbij scholen met de lokale overheid een aantal afspraken



© Mobiel 21 vzw

maken rond het woon-schoolverkeer. Lokale handelaars kunnen dan weer met de "Met Belgerinkel naar de Winkel"-campagne op een positieve wijze betrokken worden bij het lokale mobiliteitsbeleid. Ook rond het woon-werkverkeer kunnen lokale overheden met de "Fiets naar Kyoto"-actie een moeilijke doelgroep, met name de bedrijven, bereiken. Bedrijven zijn nu vaak nog de grote afwezigen in het lokale mobiliteitsbeleid, hoewel het woon-werkverkeer een niet onaanzienlijk deel van de mobiliteitsstroom uitmaakt.

Ook voor andere groepen werden in het verleden acties opgezet waarbij de lokale overheid nuttige contacten kon opbouwen. Door de acties van de lokale Fietsersbondafdelingen tijdens de Week van de Zachte Weggebruiker kregen lokale overheden een duidelijker beeld over de fietsknelpunten in hun gemeente. De Voetgangersbeweging heeft met haar straataudits gemeenten een handig werkinstrument aangereikt waarbij bewoners en lokale verenigingen op een gestructureerde wijze kunnen betrokken worden bij het onderzoeken van knelpunten rond voetgangersvoorzieningen.

Door al deze lokale partners (bedrijven, handelaars, scholen, verenigingen) te betrekken, kan iedereen ook op zijn of haar eigen verantwoordelijkheid gewezen worden. Ouderverenigingen kunnen ouders helpen overtuigen om hun kinderen niet op de achterbank neer te ploffen, seniorenverenigingen kunnen hun leden leren om het openbaar vervoer te gebruiken,

bedrijven kunnen aangezet worden om werk te maken van een bedrijfsvervoerplan, ...

Een succesvol lokaal mobiliteitsbeleid is het resultaat van politieke keuzes die gedragen worden door een breed maatschappelijk draagvlak en een gedeelde verantwoordelijkheid. Om een lokaal mobiliteitsbeleid te doen slagen, zijn lokale partnerships daarom onontbeerlijk. De Week van de Zachte Weggebruiker 2006 is een ideale gelegenheid om deze lokale netwerken in beweging te zetten.

Doe mee aan de Week van de Zachte Weggebruiker!

En laat het ons weten.

Misschien hebt u al ideeën of zelfs concrete plannen om tijdens de Week van de Zachte Weggebruiker een actie op touw te zetten om fietsers en voetgangers net dat duwtje in de rug te geven dat ze verdienen. Wij zijn alvast razend benieuwd naar wat uw gemeente, vereniging, school, bedrijf, ... van plan is.

Laat het ons daarom zo vlug mogelijk weten. Zo kunnen wij uw initiatief via onze kanalen zo breed mogelijk bekendmaken. U kunt uw actie ingeven via het elektronische aanmeldformulier op onze website (www.komimo.be) of u kunt het ons door-mailen op contact@komimo.be.

Kunnen we het maken? Fietsvriendelijke steden en gemeenten

Stap voor stap naar een beter fietsbeleid

In 2006 zal de Fietzersbond vzw tijdens de Week van de Zachte Weggebruiker vooral op plaatselijk vlak actie voeren. Gezien de komende gemeente- en provincieraadsverkiezingen zal het hoofdopzet in elke Fietzersbondafdeling hetzelfde zijn: "Wij willen een fietsvriendelijke gemeente".

Het zijn immers niet enkel de federale en de Vlaamse overheid die een sterk fietsbeleid moeten realiseren, **ook de lokale en bovenlokale besturen – gemeenten en provincies – kunnen heel wat (meer) inspanningen doen om meer mensen dagelijks op de fiets te krijgen.** Fietsen (en ook te voet gaan) zijn nu eenmaal verplaatsingswijzen die een ontzettend groot potentieel hebben op lokaal vlak, dus op korte afstanden. Een groter fietsgebruik leidt tot meer verkeersveiligheid en sociale en economische leefbaarheid dichtbij huis, in de eigen stad of gemeente.

De volledige campagne van de Fietzersbond vzw zal 12 maanden duren, met verschillende hoogtepunten (vooral in de Week van de Zachte Weggebruiker en de Week van Vervoering). We startten voor de buitenwereld rond nieuwjaar met een eerste 'teaser' en eindigen op verkiezingszondag 8 oktober 2006 met de wedstrijd 'Met de fiets naar de stembus'.

Rond nieuwjaar kregen de gemeentebesturen van de Fietzersbond vzw een wenskaartje in de brievenbus met daarop de eenvoudige boodschap "We wensen je een fit en gezond 2006 en ... je hoort nog van de Fietzersbond dit jaar". Dit als opwarmertje om de nieuwsgierigheid te prikkelen. 2006 wordt voor de gemeentebesturen immers een belangrijk jaar waarin sowieso geluisterd zal moeten worden naar de noden van de bevolking en van de verschillende maatschappelijke belangenorganisaties (inclusief de Fietzersbond).

Een volgende stap in de campagne zijn de enquêtes. Door middel van een enquête wordt aan steden en gemeenten (de politieke meerderheid) gevraagd wat ze op het vlak van lokaal fietsbeleid, m.b.t. technische fietsvoorzieningen in het bijzonder, gerealiseerd hebben de voorbije zes jaar en hoe ze het toekomstige fietsbeleid tijdens de volgende legislatuur gestalte willen geven.

Tegelijkertijd wordt op lokaal niveau een enquête onder de bevolking gehouden. Wat van hogerhand binnen de gemeente verkondigd wordt, moet immers op zijn waarheidsgehalte gecontroleerd worden. Het



© Fietzersbond vzw

zou de eerste keer niet zijn dat de gemeenten hun beloften niet nakomen of de waarheid rond de uitvoering van hun beleid rooskleuriger voorstellen dan het in werkelijkheid is.

Op zaterdag 8 april 2006 (de week voor Pasen) nemen we de lokale fietspaden onder de loep. Op die dag zullen we nagaan of de paashaas wel veilig met de fiets zijn paaseieren kan rondbrengen. De precieze inhoud van deze actie is nog geheim, maar het belooft de moeite waard te worden.



© Fietzersbond vzw

Dit jaar bouwen we ook een vervolg aan onze honing- en azijnfietsochten van tijdens de WZW 2005 en halen we onze smiley's en grumpy's opnieuw boven.

Elke deelnemende Fietzersbondafdeling zal een plaatselijke fietstocht of fietsactie organiseren. Afhankelijk van het resultaat, met name de tevredenheidsgraad over 'wel-punten' (smiley's) en niet gerealiseerde oplossingen voor 'kwelpunten' (grumpy's), worden het honing- of azijnfietsochten.

Secundaire scholen krijgen net zoals vorig jaar opnieuw de kans om een gelijkaardige actie op touw te zetten. Waar het vorig jaar om een pilootproject ging (met ongeveer een twintigtal scholen), willen we dit jaar meer scholen laten deelnemen. We richten ons terug op leerlingen van de tweede graad middelbaar onderwijs (15-16-jarigen).

Alle Fietzersbondleden krijgen samen met de nieuwsbrief begin september de affiche 'Stem Fiets' in hun bus. Die nieuwsbrief geeft ook een globaal overzicht van de enquêteresultaten. De kwaliteit van het fietsbeleid tussen de verschillende steden en gemeenten kan vergeleken worden. Met de affiche 'Stem Fiets' kunnen leden anderen (de buurt, voorbijgangers, niet-leden, ...) aanmoedigen om in het stemhokje eens na te denken over hun stemgedrag in functie van het gewenste verkeersveiligheids- en mobiliteitsbeleid.

Rond de verkiezingsdatum zal de Fietzersbond vzw via diverse media oproepen om met de fiets naar het kiesbureau te rijden. Om de kiezers extra te motiveren om met de fiets te gaan stemmen organiseren we een wedstrijd. Wie op de verkiezingsdag zelf een digitale foto van zichzelf met zijn fiets bij het kiesbureau op de wedstrijdsite zet, maakt kans om een schitterende prijs te winnen.

De Fietzersbond wil met al deze acties doelgericht naar het verkiezingsmoment toe werken en wil er alles aan doen om zoveel mogelijk stemmen pro fiets te verzamelen. We achten het immers nodig om zowel kiezers als besturen wakker te schudden en te engageren voor een fietsvriendelijk(er) beleid.

Meer info: Fietzersbond vzw

Erewimpel: 10e editie



© Komimo vzw

Wat de kwaliteit van onze openbare ruimte betreft zijn we in Vlaanderen nog lang niet waar we moeten zijn. We hoeven dan ook niet ver te zoeken naar voorbeelden van hoe het allemaal mis kan lopen. Positieve voorbeelden zijn iets moeilijker te verzamelen, al is dit de laatste jaren sterk aan het veranderen. Kijk maar naar de vele sterke initiatieven die op lokaal niveau worden genomen en de talrijke projecten waarin wordt geïnvesteerd om onze buitenruimte leefbaarder en veiliger te maken. Het omvormen van marktplaatsen als parkeerplaatsen tot ademruimtes, een trend die in Vlaanderen aan sneltempo om zich heen grijpt, is daarvan een treffend voorbeeld. Door systematisch te tonen hoe het wel moet, kunnen we het kwaliteitsniveau in het algemeen positief beïnvloeden.

Het is met deze filosofie in het achterhoofd dat de Voetgangersbeweging sinds 1997 jaarlijks haar erewimpel toekent aan een Vlaamse gemeente die zich door haar bijzondere inspanningen op het vlak van kwaliteit van de openbare ruimte onderscheidt van de anderen. In 2006 zijn we alweer toe aan de 10e editie.

Het Steunpunt Straten, het overkoepelend project waaronder de Voetgangersbeweging haar communicatie naar en ten behoeve van lokale besturen coördineert, begint op kruissnelheid te komen. Het

Steunpunt zal op termijn uitgroeien tot een vertrouwd aanspreekpunt voor zowel gemeenten als bovenlokale overheden, met onder meer een centrale gegevensbank en een bibliotheek. Bovendien zal het op korte termijn mogelijk zijn voor gemeenten om een beroep te doen op ons advies inzake ruimtelijke planning en kwaliteitstoetsing van de publieke ruimte. Voor dit laatste is onder meer de inmiddels gekende straatauditmethode van belang, maar wat nieuw zal zijn is de ondersteuning die we zullen bieden bij het planologische proces.

Met de tiende editie van de erewimpel voor de boeg is het tijd om deze traditie nog eens extra in de verf te zetten. Zo is er onder meer gezorgd voor een gloednieuwe aanmeldingsprocedure voor de gemeenten. Waar het in de voorbije jaren de gewoonte was dat er een enquêteformulier werd opgestuurd, zal de aanmelding vanaf 2006 volledig elektronisch verlopen. Gemeenten ontvangen een gebruikersnaam en een paswoord waarmee ze kunnen inloggen op een speciaal daartoe bestemd gedeelte van onze website: www.steunpuntstraten.be. Vervolgens worden ze automatisch door de verschillende stappen geleid om één of meerdere projecten in te voeren en hun dossiers te publiceren. Op deze manier kunnen bezoekers van de website meteen alle dossiers inkijken en kunnen gemeenten ook bij elkaar hun licht opsteken

over recente vernieuwingen in de openbare ruimte. Uit de verschillende kandidaten worden vervolgens de kanshebbers geselecteerd voor de erewimpel. Er zal ook rekening gehouden worden met de reacties die onze bezoekers en leden uitbrengen na het bekijken van de dossiers.

Bij de samenstelling van hun dossier kunnen gemeenten kiezen om één of meerdere afgeronde projecten uit de vorige legislatuur in te dienen. Via een beknopte wordt met gerichte vragen gepeild naar het kwaliteitsniveau van het project en de mate waarin werd rekening gehouden met de voornaamste aspecten voor voetgangers.

Tijdens de Week van de Zachte Weggebruiker wordt, samen met de winnende gemeente, het Feest van de Voetganger georganiseerd, waarop de wimpel plechtig wordt gehesen. In 2006 zal de uitreiking plaatsvinden op zaterdag 13 mei.



© Voetgangersbeweging vzw

Meer info: Voetgangersbeweging vzw

Met Belgerinkel naar de Winkel 2006



© BBLV vzw

In 2005 namen 148 gemeenten en meer dan 13.000 handelaars deel aan de campagne 'Met Belgerinkel naar de Winkel'. Samen fietsten de klanten maar liefst 151 keer rond de wereld. Zij leverden ook ca 37.000 suggesties voor het fietsbeleid in hun gemeente.

Editie 2006

Van 6 mei tot 24 juni 2006 vindt de vijfde editie plaats. Bond Beter Leefmilieu en UNIZO nodigen alle steden en gemeenten graag uit tot deelname aan deze feesteditie. De campagne gaat van start in het kader van de 'Week van de Zachte Weggebruiker' (6-14 mei '06). Steden en gemeenten kunnen terug rekenen op de nodige ondersteuning bij het organiseren van deze fietscampagne. De campagne past perfect in het thema van de Week van de Zachte Weggebruiker: lokaal beleid en mobiliteit.

Met de campagne 'Met Belgerinkel naar de Winkel' willen UNIZO, de Unie van Zelfstandige Ondernemers en Bond Beter Leefmilieu vzw mensen stimuleren hun boodschappen met de fiets te doen. Fietsende klanten krijgen bij de deelnemende handelaars een spaarkaat waarop bij elke winkelbeurt met de fiets

een stempel komt. Uit alle volle spaarkaarten worden aan het einde van de actie duizenden mooie prijzen verloot. Zo stimuleren we de mensen een ander verplaatsingsgedrag uit te proberen.

Schrijf nu in!



Inschrijven kan, tot 24 februari 2006, via de website www.belgerinkel.be. In februari organiseert Komimo een infosessie voor lokale besturen waar u ook over deze campagne meer informatie krijgt.

Met algemene vragen kunt u alvast contact opnemen met BBL, Lieselotte Van der Donckt, tel. 02 282 17 46, lieselotte.van.der.donckt@bblv.be of surfen naar www.belgerinkel.be.

Met vragen over de samenwerking met de handelaars in uw gemeente kunt u terecht bij UNIZO, Mia Vancompennolle, Spastraat 8, 1000 Brussel, tel. 02 238 05 72, mia.vancompennolle@unizo.be.

Fietst uw gemeente ook mee naar Kyoto?

Van september tot november 2005 namen ca 70 lokale besturen en 5.000 werknemers deel aan de campagne "Fiets naar Kyoto", een initiatief van Bond Beter Leefmilieu ter promotie van het fietsgebruik in het woon-werkverkeer. Naast de lokale besturen namen 94 privé-bedrijven deel aan de campagne, waaronder 36 entiteiten van de Vlaamse Gemeenschap (VDAB, UZ Gent ...). De werknemers fietsten samen 1,5 miljoen km bijeen.

"Fietsen is milieuvriendelijk, gezond en bovendien goedkoop" was de slogan. De campagne zorgde voor een duurzaam effect: 25% van de werknemers geeft aan dat ze effectief vaker of voor het eerst hebben gefietst naar het werk en 90% van deze groep is van plan dit ook na de campagne te blijven doen.

Dit jaar zal de campagne van start gaan tijdens de "Week van de Zachte Weggebruiker" en eindigen in de "Week van Vervoering" (11 mei – 22 september 2006). BBL nodigt alle Vlaamse steden en gemeenten uit om deel te nemen aan de campagne. Gemeenten



© Stad Tienen

kunnen hun eigen personeel aanzetten om vaker de fiets te nemen, maar kunnen ook de bedrijven op hun grondgebied warm maken om aan dit initiatief mee te werken. Bedoeling is om nog meer werknemers de overstap van de auto naar de fiets te laten maken.

Door autokilometers uit te sparen dragen steden en gemeenten een steentje bij aan het halen van onze klimaatdoelstellingen. Deelnemen is eenvoudig: Bond Beter Leefmilieu bezorgt het campagnemodel en -materiaal. Inschrijven kan via de website www.fietsnaarkyoto.be. In februari organiseert Komimo een infosessie voor lokale besturen, waar ook deze campagne wordt toegelicht.

Info: BBL, Lieselotte Van der Donckt,
tel. 02 282 17 46,
lieselotte.van.der.donckt@bblv.be of
www.fietsnaarkyoto.be,

SCHOOLSPAARACTIE 2006

Oproep tot samenwerking voor veilige en milieuvriendelijke verplaatsingen



© Mobiel 21 vzw

In mei 2006 organiseert Mobiel 21 vzw met steun van KBC Verzekeringen en het Levenslijn Kinderfonds voor de zesde keer de Schoolspaaractie 'Veilig en milieuvriendelijk naar school'. 76.827 leerlingen, 55.587 ouders, 5.572 leerkrachten, 3.979 klassen zullen zich tijdens de Week van de Zachte Weggebruiker zoveel

mogelijk veilig en milieuvriendelijk naar school verplaatsen. Leidraad is een ludiek spel en begeleiding bij het uitwerken van inhoudelijke mobiliteitsprojecten. Een overzichtskaart van gemeenten waarin scholen deelnemen, is te vinden op de campagnewebsite.

Veilige en milieuvriendelijke woon-schoolverplaatsingen realiseren vereist samenwerking. En vermits verkeers- en mobiliteitsproblemen verder reiken dan de schoolmuren is samenwerking met externe partners zoals de gemeente belangrijk. Samenwerken leidt tot een groter draagvlak en tot meer en betere resultaten.

Naar aanleiding van de gemeenteraadsverkiezingen van 2006 waait er een frisse, misschien nieuwe wind door uw lokaal mobiliteitsbeleid. Mobiel 21 wilt in het voorjaar van 2007 tien gemeenten begeleiden bij het uitwerken van een samenwerkingsovereenkomst voor meer veilige en milieuvriendelijke woon-schoolverplaatsingen. Ze zal dit doen binnen de actie 'Veilig en milieuvriendelijk naar school'. Gemeenten die gebruik willen maken van dit aanbod, kunnen Mobiel 21 vanaf nu al contacteren.

Info: Mobiel 21 vzw
www.milieuvriendelijkenaarschool.be,
tel. 016 31 77 02, Veerle De Bent.

DE GROENE LOPER

Mobiel 21 stimuleert ook interactie tussen gemeenten en jongerenorganisaties. Het jaarthema 'Verdraaide wereld' van de jeugdbewegingen over duurzame ontwikkeling vormt een ideaal aangrijpingspunt om samen te werken voor een veilige en milieuvriendelijke mobiliteit.

Via gemeentelijke jeugdconsulenten wilt Mobiel 21 lokaal georganiseerde jongeren stimuleren om inspirerende mobiliteitsinitiatieven -de zogenaamde 'groene loper-acties'- uit te werken. Hoe jongeren een 'groene loper-project' concreet invullen, bepalen ze zelf. Mobiel 21 kan hen inspireren met voorbeelden, bv. een groene loper creëren door duurzame en veilige route naar het jeugdhuis in de kijker te zetten met kunstwerken.

Groene loper-zondag

Mobiel 21 wil zoekt jeugdbewegingen, jeugdorganisaties of jeugdhuisen in vijf Vlaamse gemeenten die



© Mobiel 21 vzw

mobiliteitsinitiatieven willen uitwerken tegen 7 mei 2006. Dan is het de 'groene loper'-zondag. De inhoudelijk sterkste en meest creatieve ideeën stellen we dan voor en belonen we met een 'groene loper-label', uitgereikt op een... groene loper.

Gemeenten die rond mobiliteit samenwerken met jeugdorganisaties en een 'groene loper-label' in de

wacht willen slepen of geïnteresseerde jongerenorganisaties contacteren Mobiel 21 graag zo snel mogelijk

Info: Mobiel 21 vzw, tel 016 31 77 00,
info@mobiel21.be, Sara Vandycck

Komimo heeft er twee nieuwe lidorganisaties bij. Twee organisaties die nog relatief jong zijn, maar die nu al hun sporen hebben verdiend in het mobiliteitswereldje: Autopia vzw en Trage Wegen vzw.

Autopia vzw is het Vlaams Steunpunt voor Particulier Autodelen. Autopia heeft als doel duurzame, mens- en milieuvriendelijke mobiliteit te bevorderen, meer specifiek via het particulier autodelen. Autopia promoot hiertoe het concept van particulier autodelen en ondersteunt lokale particuliere autodeelinitiatieven. Ten aanzien van officiële instanties treedt Autopia daarom op als spreekbuis en belangenbehartiger van het particulier autodelen. Autopia bouwt daarnaast een kenniscentrum rond particulier autodelen uit en biedt een forum aan voor ervaringsuitwisseling rond particulier autodelen.

Autodelen is een systeem waarbij meerdere mensen om beurten gebruik maken van één of meerdere gezamenlijke auto's. Je gebruikt een auto als je die nodig hebt; wanneer jij hem niet gebruikt, kan een ander hem gebruiken. Je hoeft dus niet noodzakelijk een auto te hebben om er gebruik van te kunnen maken.

Autodelen kan aangeboden worden door een professionele organisatie of kan op eigen initiatief door particulieren opgestart worden. Autopia richt zich tot



deze laatste groep. In Nederland is autodelen al een groot succes en ook in Vlaanderen maken steeds meer mensen gebruik van gedeelde auto's. Autopia heeft hierin een belangrijke trekkersrol.

Autodelen gaat uit van het standpunt dat een auto een bijzonder nuttig en praktisch vervoermiddel is dat doordacht, efficiënt en selectief gebruikt moet worden. Een auto is immers niet voor elke verplaatsing het meest geschikte vervoermiddel. Autodelen maakt

het mogelijk om voor elke verplaatsing het meest geschikte vervoermiddel te kiezen. Dit leidt automatisch tot een doordachter autogebruik en minder autokilometers. Autodelen levert zo een bijdrage tot een schoner leefmilieu, minder gezondheidsproblemen door het gebruik van de wagen en een duurzame en doordachte mobiliteit.

Meer info over Autopia vind je op
www.autodelen.net.

Vlaanderen is bezaaid met trage wegen: verbindingen voor niet-gemotoriseerd verkeer zoals veldwegen, kerkwegels, jaagpaden, vroegere treinbeddingen, holle wegen, bospaden,... Veel van die trage wegen zijn in het verleden verdwenen of dreigen verloren te gaan. Heel wat veldwegen verdwenen door de aanleg van nieuwe verkavelingen of industrieterreinen. Andere trage wegen werden verhard en ingeschakeld in het autowegennet, waardoor ze hun functie verloren. Nog andere trage wegen werden (en worden) wederrechtelijk afgesloten door aanpalende eigenaars of omgeploegd door landbouwers. Tot slot worden heel wat trage wegen niet of nauwelijks onderhouden en dreigen daardoor te verdwijnen. En dat is een spijtige zaak. Trage wegen bieden immers heel wat mogelijkheden en voordelen, niet in het minst voor een duurzame mobiliteit.

Om de verdere verdwijning van trage wegen tegen te gaan en te ijveren voor een betere bescherming en een beter beheer van deze wegen, werd in 2002 door verschillende verenigingen de vzw Trage Wegen opgericht. Hun bedoeling is vooreerst om het teloor-



gaan van trage wegen onder de aandacht van het grote publiek te brengen en te wijzen op de voordelen die trage wegen bieden. Trage Wegen streeft daarom naar een multifunctioneel gebruik van trage wegen in Vlaanderen: voor recreatieve doeleinden, natuurontwikkeling, veilige verbindingsweg... De werkingsdoelstellingen van de vereniging zijn het inventariseren van trage wegen, het opzetten van sensibiliserende acties, beleidsvoorstellen uit te werken, ... Sinds kort maakt de vzw Trage Wegen als erkende mobiliteitsvereniging deel uit van Komimo en wil de vzw Trage Wegen via Komimo ook haar stem luider doen klinken.

De vzw Trage Wegen groepeerst een bonte verzameling aan verenigingen, actiegroepen en zelfs regionale landschappen die allemaal één bekommernis delen: onze trage mobiliteit. In die 3 jaar sinds het ontstaan van de vereniging, groeide het aantal partners trouwens gestaag.

Een overzicht van de activiteiten van Trage Wegen
en van de verschillende leden vind je op
www.tragewegen.be.

O P I N I E

Een rationeel verkeersdebat? Graag!

In enkele kranten van 12 december 2005 trokken de VLD-parlementsleden Annick De Ridder en Jean-Marie Dedecker van leer tegen het voorstel om de snelheid van vrachtwagens op de snelwegen tot 80 km/uur te beperken. Dedecker en De Ridder keerden zich tegen profileringsdrang en eisten een “rationeel” en “rechtvaardig verkeersdebat”. In één adem sleurden ze ook het openbaar vervoer door het slijk.

Het verband tussen vrachtwagens en openbaar vervoer ligt niet meteen voor de hand? Toch wel. Volgens de VLD-ers kampt het vrachtvervoer over de weg met “het Colruytcomplex: elke dag verse producten aanvoeren om funshoppers te bedienen die gebracht worden met gratis lijnbussen.” Is het minder erg of filegevoelig om producten aan te voeren voor klanten die hun busrit zelf betalen of met de auto komen? Beweren Dedecker en De Ridder dat een supermarkt voor hen niet hoeft, omdat zij de bus niet nemen? Of ontwaren we hier een opdeling van de maatschappij in volwaardige burgers die met de auto rijden en tweederangsneusjes die de bus nemen?

Het gaat nog verder. Volgens beide VLD-ers is het fileleed een gevolg van een tekort aan wegen, een teveel aan vrije busbanen, de superboetes en te hoge accijnzen. Dat busstroken verantwoordelijk zijn voor de files is onwaarschijnlijk: tussen 2002 en 2004 is er in Vlaanderen 20 km busbaan aangelegd. In het licht van de 5.372 km Vlaamse gewestwegen is dat een druppel op een hete plaat. Is er niet gewoon té veel verkeer? België telt nu 580.000 auto's en 190.000 vrachtwagens meer dan 10 jaar terug. In 2003 legden we in België met zijn allen 93 miljard voertuigkilometer af, 13 miljard meer dan in 1995. Daar wringt het schoentje, niet bij een gebrek aan weginfrastructuur.

Omdat De Lijn 5,4 % van het woon-werkverkeer voor zijn rekening neemt en de NMBS 10 %, is volgens de VLD-ers 80 % van de werkende bevolking aangewezen op “het monster van de Wetstraat, de automobiel.” Een vreemde redenering. 80 % van de bevolking gebruikt het openbaar vervoer niet, ondanks het bestaande aanbod. Soms hebben ze daar goede redenen voor: de aard van hun werk laat het niet toe of het openbaar vervoer biedt geen alternatief. Maar er zijn ook andere redenen: de bedrijfsauto, gewoonte of gemakzucht. Mevrouw De Ridder b.v. woont op loopafstand van Berchem station, werkt op loopafstand van Brussel-Centraal en heeft 4 treinen per uur (rittijd 40 minuten). De heer Dedecker kan met een frequente en volle(!) bus naar het station van Oostende en staat 1u15 later in Brussel. Als ze dus zouden willen, zijn ze niet aangewezen op de auto.

Volgens beide politici is er nog meer aan de hand: “Ieder bedrijf onderwerpt zijn productie en verwerkingsprocessen op regelmatige basis aan een evaluatie, zodat waar nodig bijgestuurd kan worden. Niet zo bij De Lijn. Die evalueert en meet met de losse vinger.” Fout! Ieder project basismobiliteit wordt vóór de invoering beoordeeld en jaarlijks geëvalueerd. De BTB is één van de strenge en kritische adviseurs in die evaluatie, die niet zelden leidt tot aanpassingen en bijstellingen. Dat het stads- en streekvervoer zonder verantwoording onbeperkt in het Vlaams belastinggeld graait, is een mythe.

“Ons verkeersbeleid is momenteel alleen afgestemd op de promotie van het openbaar vervoer”, beweren Dedecker en De Ridder. Was het maar waar! Dan zouden er geen doorstromingsproblemen meer zijn, een fikse besparing in de exploitatiekosten. En dan zou het wegverkeer volledig opdraaien voor de kosten die het veroorzaakt. Een studie van Transport & Mobility wees uit dat het wegverkeer maar één derde betaalt van de externe kosten die het veroorzaakt. Wat Dedecker en De Ridder een belastingopbrengst van 12 miljard euro noemen, is dus een uitgavepost van 24 miljard euro, bijna 33 maal zoveel als de jaardotatie voor De Lijn.

Laten we het debat correct voeren. De tijd dat auto en vrijheid synoniemen waren, is voorbij. Ook (het recht op) mobiliteit is een schaars goed. Onze maatschappij gaat alleen een duurzame toekomst tegemoet als we met de consumptie van ruimte, energie en milieu zuinig omspringen. Eén voorbeeld: vanaf Aalst vervoert het spoor in de ochtendspits op een breedte van 5 m de helft meer mensen naar Brussel dan de E40 op een breedte van 15 m. Wie nadenkt, komt dus automatisch bij het openbaar vervoer terecht, omdat het per reiziger minder vervuult (slechts een kwart van het autoverkeer), minder verbruikt en minder ruimte nodig heeft dan het geïndividualiseerd verkeer.

Peter MEUKENS

(De auteur is actief lid van de Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers)



© BTB vzw

Het opiniestuk wordt geschreven door een lidorganisatie over een actueel thema. De inhoud is voor rekening van de auteur.