

Komimo

nieuwsbrief

België-Belgique
PB
GENT X
3/6904

/ nr. 03 / / juli - augustus - september 2010 /

driemaandelijks nieuwsbrief van KOMIMO vzw, jaargang 19, nr. 03
v.u.: Koepel Milieu en Mobiliteit vzw, Pieter Sellenslagh, Kasteellaan 349a, 9000 Gent, afgiftekantoor: 9032 Gent X - P206740

WOENS
DAG
MET PAPA NAAR

DONDER
DAG
VRIENDJE

VRIJ
DAG
MARIE NAAR
PYJAMAFEESTJE

DINS
DAG
MARIE NAAR

ZATER
DAG
PIETER

MAAN
DAG
NAAR
SCHOOL

ZONDAG
SAMEN NAAR

**ZET JE KINDEREN
OP DE GOEDE WEG**

Naar school of hobby? Kies voor duurzame mobiliteit.

AARDIG-OP-WEG-WEEK

Verkeersveilige wegen, minder luchtvervuiling en geen stress onderweg in de toekomst, daar moeten we vandaag aan werken. Hoe? Door alvast onze kinderen het goede voorbeeld te geven. Voor veel korte verplaatsingen is het niet eens de moeite om de wagen te starten. Stop dus met taxi spelen en geef je kinderen de kans om actief en zelfstandig deel te nemen aan het verkeer. Want ook in het verkeer is jong geleerd, oud gedaan.

Begin eraan tijdens de Aardig-op-weg-week en schrijf je in voor één van onze autoluwe acties. Alle informatie op www.aardig-op-weg-week.be

Komimo Met steun van de Vlaamse overheid

inhoud

Aardig-op-weg-week	1-3
Mobiliteit en evenementen	4
Vervoersarmoede	5
Verkeersveiligheidsbeurs senioren	6
De bedrijfsfiets 120% aftrekbaar	6
Dag van de trage weg	7
Winkel	7
Opinie: Zone 30 in de vijfhoek	8

Komimo vzw

Kasteellaan 349a, 9000 Gent
T: 09 331 59 10 - F: 09 331 59 18
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 duurzame mobiliteit.

Volgende organisaties maken deel uit van Komimo:

Autopia vzw

T: 09 242 32 75 - F: 09 242 32 29
autopia@autodelen.net - www.autodelen.net

Bblv vzw (bond beter leefmilieu vlaanderen)

T: 02 282 17 20 - F: 02 230 53 89
info@bblv.be - www.bondbeterleefmilieu.be

TreinTramBus

T: 09 223 86 12 - F: 09 233 97 29
info@treintrambus.be - www.treintrambus.be

FIETSenWERK vzw

T: 03 475 27 93 - F: 03 218 15 85
info@fietsenwerk.be - www.fietsenwerk.be

Fietsersbond vzw

T: 03 231 92 95 - F: 03 231 45 79
info@fietsersbond.be - www.fietsersbond.be

Mobiel 21 vzw

T: 016 23 94 65 - F: 016 29 02 10
info@mobiel21.be - www.mobiel21.be

Taxistop vzw

T: 070 22 22 92 - F: 09 242 32 19
info@taxistop.be - www.taxistop.be

Trage wegen vzw

T: 09 331 59 20 - F: 09 331 59 18
info@tragewegen.be - www.tragewegen.be

Voetgangersbeweging vzw

T: 03 270 06 31 - F: 03 270 06 39
info@voetgangersbeweging.be
www.voetgangersbeweging.be

Aardig-op-weg-week van 16 tot en met 22 september

Ruim 400 acties zetten kinderen op de goede weg

Langs de snelwegen prijkt al enkele weken het campagnebeeld van de Aardig-op-weg-week. De boodschap is een warme oproep aan alle ouders om hun kroost actiever en zelfstandiger te laten deelnemen aan het verkeer. Deze campagneweek staat dan ook volledig in het teken van kinderen en duurzame mobiliteit. Ruim 400 acties in 97 gemeentes en steden bieden tal van kansen om de voordelen van milieuvriendelijke mobiliteit te proeven. Spring deze week wat meer op de fiets, neem vaker de bus of de trein of steek je licht op over autodelen. Wie de smaak te pakken krijgt, is goed op weg om een heel jaar lang te variëren in het verkeer.

Het officiële startschot van de 15de editie van de Aardig-op-weg-week is alvast gegeven. De leerlingen van het Koninklijk Atheneum Voskenslaan richtten de Tuinwijklaan voor de gelegenheid volledig op kindermaat in. Ze ontvingen er pers en genodigden, gaven er een rondleiding en deelden hun bekommernissen over het verkeer. Ouders, leerlingen, leerkrachten en directie ondertekenden een charter waarmee ze de oproep van de campagne kracht bij zetten en zich bereid verklaarden om mee te werken aan een duurzamer woon-schoolverkeer.

Deel eens een auto



© Autopia

Autodelen bekend maken en mensen overtuigen om zich aan te sluiten bij een autodeelgroep, dat is een kolfje naar de hand van de autodeelmeesters. Sinds deze zomer zijn we 12 autodeelmeesters rijker. Zij kennen het concept autodelen door en door en kunnen geïnteresseerden met raad en daad bijstaan. Dat doen ze tijdens een gezellige autodeelparty, gewoon bij mensen thuis. En met succes. Voor en tijdens van de Aardig-op-weg-week vinden er al negen autodeelparty's plaats die bijna allemaal volzet zijn en binnenkort resulteren in de oprichting van nieuwe autodeelgroepen. Ook gemeentes zien heil in autodelen en richtten verschillende infosessies in. Mechelen organiseert op 19 september zelfs een autodeelsalon met Tom Kestens, bekend van Lalalover en Das Pop, als boegbeeld.

Kinderen vaardiger op de fiets.



© Amsterdamize op Flickr.com

Kinderen houden van fietsen. Eenmaal de techniek onder de knie lonkt de vrijheid en de straat. De verkeersdrukte weerhoudt echter veel ouders om samen met hun kinderen te fietsen. Gouden tips en leuke oefeningen om de fietsvaardigheid van jonge kinderen op peil te brengen moeten ouders meer vertrouwen geven. Op 16 locaties in Vlaanderen vinden er 32 workshops 'Fiets(je) vaardig' plaats. Ze zijn bestemd voor kinderen én ouders. Elke workshop duurt ongeveer een uur. Per workshop worden ongeveer 25 deelnemers toegelaten. Raadpleeg de campagnewebsite om na te gaan waar de workshops plaatsvinden en of er nog vrije plaatsen zijn. De meeste workshops zijn op 18 en 19 september.

Autovrij naar de Autovrije Zondag

Het aantal gemeentes en steden dat een Autovrije Zondag organiseert zit de laatste jaren in de lift.

De positieve media-aandacht, tevreden reacties van bewoners en bezoekers geven aan dat de Autovrije Zondag erg gesmaakt wordt. Dat haalt ook nieuwe steden over om mee op de boot te springen. Sint-Truiden doet voor het eerst mee, en ook Leuven, zij het een weekje later. 35 gemeentes en steden maken straten, pleinen en centra autovrij en maken zo plaats voor tal van aantrekkelijke activiteiten. Leuven en Turnhout geven ook de buurtbewoners de kans om de eigen buurt autovrij te maken. Meer dan 20 buurten gingen in beide steden in op die vraag.



© Lier

De NMBS en De Lijn, beiden partners van de Aardig-op-weg-week, bieden ook dit jaar voordelige vervoersbewijzen. Op 18 en 19 september kan je gebruik maken van het Mobiliteitsbiljet. Daarmee spoor je aan een forfaitaire prijs van 9 euro heen en terug tussen twee Belgische stations. Voor afstanden minder dan 58 kilometer maak je gebruik van het voordelige weekendbiljet. Met deze vervoersbewijzen kan je 4 kinderen, jonger dan 12 jaar gratis laten meereizen. De Lijn geeft op 19 september een voordelige dagpas uit. Voor 2,5 euro (in plaats van 5 euro), maak je een hele dag gebruik van alle bussen en trams van De Lijn.

Strappen in de zone 30

Ook de Strapdag is in heel wat basisscholen vaste prik geworden op de kalender. Op 22 september zorgen 350 basisscholen voor een spetterend einde van de Aardig-op-weg-week. Dan zullen duizenden leerlingen te voet of per fiets naar school gaan. 28 gemeentes gaven specifieke ondersteuning aan de Strapdag door alle

AARDIG-OP-WEG-WEEK

VARIEER IN HET VERKEER.BE

scholen op hun grondgebied in te schrijven en ervoor te zorgen dat een feestelijk materialenpakket bij elke school tijdig ter plaatse kwam. In de voorbereiding van de Strapdag zetten veel scholen hun lessen en activiteiten in het teken van duurzame mobiliteit. Het vijfjarig bestaan van zone 30 in de schoolomgevingen zal daarbij zeker aan bod komen.



© Komimo

Erika Schoonjans uit Sint-Amandsberg: 'Met twee jonge kinderen zijn onze dagen goed gevuld en moeten we ons vaak verplaatsen. De fietskar is ideaal om de kinderen naar school te brengen en boodschappen te doen. Ik werk in Kortrijk en pendelen doe ik met de trein in combinatie met de fiets. We hebben een auto, maar die staat vaak stil. Daarom zijn we op zoek naar mensen uit de buurt die aan autodelen willen doen, een budgetvriendelijke oplossing voor wie de wagen geen dagdagelijkse noodzaak is.'

Dromenwijzer



© Istock

Wat levert duurzame mobiliteit op voor kinderen? De Dromenwijzer licht alvast een tipje van de sluier op. Op www.aardig-op-weg-week.be kunnen kinderen die fameuze Dromenwijzer uittesten. Ze kiezen daarbij uit een waaier aan verplaatsingsmogelijkheden en bestemmingen. Een druk op de hendel zet vervolgens de Dromenwijzer in werking en even later komt er een verrassend resultaat te voorschijn. De Dromenwijzer bestaat ook in de vorm van een knutselpakket, waarmee kinderen creatief aan de slag kunnen, en maakt alvast deel uit van het materialenpakket van de Strapdag.

Tot slot is er nog een teken- en ideeënwedstrijd. De vraag luidt 'Hoe zou jij de straten autovrij maken'. Kinderen kunnen individueel en per klas deelnemen. De vraag kan zowel met een tekening als een tekst beantwoord worden. De leukste en origineelste ideeën kunnen rekenen op een mooie prijs. Indienen kan nog tot 10 oktober.

Alle informatie over de Aardig-op-weg-week is te vinden op www.aardig-op-weg-week.be

De Aardig-op-weg-week is een initiatief van Komimo en Vlaams minister van Mobiliteit Hilde Crevits met de steun van de Vlaamse overheid, De Lijn en de NMBS.

Met steun van de
Vlaamse overheid



Enquête 'Gezinnen over mobiliteit en kinderen'

De helft van de gezinnen kiest elke dag voor de fiets

Tijdens de voorbije zomer vulden 200 gezinnen met inwonende kinderen, jonger dan 18 jaar, de mobiliteitsenquête van Komimo in. De focus van de Aardig-op-weg-week is kinderen en duurzame mobiliteit. Wij waren benieuwd welke vervoerskeuzes ouders maken als het gaat om verplaatsingen naar school, opvang en vrijetijdsbestemmingen van de kinderen. We peilden ook naar het waarom van die vervoerskeuzes en of het mobiliteitsaanbod daar een invloed op heeft.

Fietsen scoort hoog, blijkt uit de bevraging. 95% van de gezinnen gaf aan dat elk gezinslid beschikt over een fiets of een zitplaats op de fiets (fietskar, stoeltje, ...). Ook het gebruik van de fiets is frequent. Ongeveer de helft van de ouders kiest dagelijks voor de fiets. Dat wil zeggen dat ze hun kinderen meenemen op de fiets of met hen meefietsen. Eenmaal kinderen voldoende zelfstandig zijn mogen ze ook alleen fietsen naar hun bestemming. Een haalbare afstand en een verkeersveilige route zijn daarbij belangrijke motivatoren. 90% gebruikt de fiets zo nu en dan.

Alhoewel Vlaanderen over een sterk openbaar vervoersaanbod beschikt, kiezen de ouders uit de bevraging weinig voor verplaatsingen met trein, tram en bus. Meer dan de helft gaf aan dat er een bushalte op wandelafstand is en dat deze bediend wordt door een buslijn die bruikbaar is voor de bestemmingen van kinderen. Toch laat maar 10% van de ouders hun kinderen toe dagelijks zelfstandig met het openbaar vervoer te reizen, 1% van de ouders vergezelt frequent de kinderen op bus of tram.

Alle resultaten en conclusies uit de bevraging zijn gebundeld in een rapport dat je kan downloaden op www.aardig-op-weg-week.be.

Mobiliteitsmanagement voor evenementen (en hun burens)

Cactusfestival, Rock Werchter, Tomorrowland, Sfinx, Maanrock, TW Classic, Mano Mundo ... dit is slechts een greep uit het rijke festivalaanbod van de voorbije zomer. Stuk voor stuk evenementen die veel volk op de been brengen. Om dat allemaal in goede banen te leiden, verkeershinder voor omwonenden te beperken en vooral ook meer festivalgangers op het openbaar vervoer en de fiets te krijgen is een uitgekend mobiliteitsplan aangegeven. Festivalorganisatoren doen een beroep op een professionele organisatie om het komen en gaan van de vele festivalbezoekers te managen. Bart Busschaert van Traject begeleidde, in opdracht van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde, een aantal festivals en evenementen bij het opstellen van een mobiliteitsplan.



© Traject

Komimo: Ervoor zorgen dat iedereen vlot zijn weg vindt naar de festivalwei lijkt een immens werk, zeker als je pakweg 60.000 bezoekers mag verwachten. Hoe begin je aan zo'n opdracht?
Bart: Alles start met een goede analyse van de beginsituatie. Dat houdt vooral in dat de organisator een aantal belangrijke kenmerken van zijn evenement in kaart brengt. Welk type evenement is het? Is het betalende of gratis; geconcentreerd op één tijdstip of verspreid over verschillende dagen; zijn er verschillende piekmomenten, wanneer gaat het juist door? Daarnaast is het belangrijk om zicht te krijgen op het doelpubliek. Verschillende doelgroepen kunnen verschillende verkeersstromen op gang brengen. Zo zullen bijvoorbeeld kinderen die in schoolverband komen meer gebruik maken van het openbaar vervoer en van autocars en weet je van tieners dat ze niet over een eigen auto beschikken. Uiteraard is ook de locatie van het evenement van belang. Zo zal de impact van een evenement zoals de Open Monumentendag dat verspreid is over verschil-

lende plaatsen veel kleiner zijn dan een evenement met evenveel bezoekers op één locatie. Organisatoren zouden bijvoorbeeld in hun locatiekeuze rekening kunnen houden met plaatsen waar reeds een groot aanbod is aan openbaar vervoer. Gegevens over de herkomst van de bezoekers en hun verplaatsingswijze (modal split) ontbreken meestal. Slechts weinig organisatoren verzamelen hierover informatie terwijl deze erg belangrijk is om gerichte maatregelen uit te werken en om naderhand de genomen maatregelen te evalueren.

Als deze analyse goed is gemaakt, kan er gericht gezocht worden naar oplossingen. Deze zullen sterk verschillen voor elk evenement. Een goed voorbeeld daarvan zijn twee festivals die doorgaan in de Schorre in Boom. Mano Mundo trekt veel publiek aan uit de regio. Een groot deel daarvan komt met de fiets of het openbaar vervoer. De organisator van Tomorrowland moet rekening houden met een publiek dat vooral met de wagen komt.

Komimo: Als een organisator die gegevens heeft verzameld wat zijn dan de volgende stappen?
Bart: Dikwijls worden wilde plannen gesmeed over het inleggen van pendelbussen of dergelijke. Maar door vroeg genoeg na te denken over mobiliteit kunnen organisatoren dikwijls met heel eenvoudige maatregelen het gedrag van hun publiek beïnvloeden. Het aanbod van openbaar vervoer is kleiner in het weekend. De festivalcamping openen vanaf vrijdag tot maandag biedt dan de bezoekers de kans om toch makkelijker met het openbaar vervoer te komen. Zelfs de programmatie kan aangepast worden om de bezoekersstromen te beheersen. Als het festival sluit na de hoofdact, zullen alle bezoekers tegelijk het terrein willen verlaten. Nadien nog een DJ of een kleinere act programmeren of gewoon de bar langer open houden is al voldoende om dit te veranderen. Pendelbussen inleggen is meer iets voor de hele grote festivals. Als er in de buurt een bushalte is, kan je meestal wel met De Lijn onderhandelen om de frequentie op dat traject te verhogen binnen de bestaande dienstregeling, al hangt ook daar een prijskaartje aan.

Een belangrijke doelgroep bij het opstellen van een mobiliteitsplan zijn de omwonenden. Frustraties over een te grote parkeerdruk kunnen soms opgelost worden door bewonersparkings in te richten of bepaalde straten in de omgeving enkel open te stellen voor plaatselijk verkeer. In een mobiliteitsplan horen daarom niet alleen bereikbaarheidsmaatregelen thuis,



© Traject

er kunnen ook minder hindermaatregelen uitgewerkt worden voor de omwonenden.

Komimo: Hoe staan organisatoren tegenover mobiliteitsmanagement? Merk je hier een evolutie in? Hoe zie je de toekomst? Zien ze er zelf de voordelen van in?
Bart: Vroeger beperkten veel organisatoren zich tot het inrichten van een parking en het ophangen van de nodige wegwijzers. Het mobiliteitsplan werd beperkt tot een verkeersplan en voor de uitvoering werd vaak enkel op de politie gerekend. De verantwoordelijkheid van de organisator begint echter al veel eerder. De mobiliteitsreflex dient meegenomen te worden van bij de aanvang. Op die manier kunnen heel wat problemen vermeden worden. Stilaan groeit dat besef wel bij veel organisatoren. Een goed mobiliteitsmanagement in combinatie met een doordacht verkeersmanagement tijdens het evenement kunnen het verschil maken. Eens men nadenkt over mobiliteit en merkt hoe men met eenvoudige maatregelen effect heeft, is men snel gewonnen voor een degelijk mobiliteitsplan.

Komimo: Welke specifieke maatregelen kunnen er in het pakket om meer mensen op de fiets en het openbaar vervoer te krijgen?
Fietzers hebben in de eerste plaats nood aan een fietsenstalling. Een bewaakte fietsenstalling is een extra troef. Op verschillende festivals wordt dit aangeboden met een eenvoudig 'vestiairesysteem'. Bij het stallen ontvang je een nummer en wordt er hetzelfde nummer op de fiets gekleefd. Bij het ophalen worden beide nummers gecontroleerd. Fietzers waarderen dit sterk. Bij Mano mundo werd de bewaakte fietsenstalling dit jaar verdubbeld in oppervlakte en was ook nu volledig bezet. Daarnaast kan je ook informatie voor fietzers opnemen in de bereikbaarheidsinformatie. Het dichtstbijzijnde

fietsknooppunt vermelden of een aantal aantrekkelijke fietsroutes opnemen kan een stimulans zijn voor bezoekers om ze meteen ook uit te testen. Het stimuleren van het openbaar vervoer is meestal iets moeilijker. De frequentie is meestal afgestemd op woonwerkverkeer en 's avonds en in het weekend is het aanbod beperkt. Twee eenvoudige tips kunnen wel door elke organisator worden toegepast. Ten eerste kan men bij de bereikbaarheidsinformatie aandacht schenken aan het openbaar vervoer. Welke treinen, bussen kan de bezoeker gebruiken; welke uren en haltes zijn er, enz. Ten tweede zou de organisator het STOP-principe kunnen toepassen door gebruikers van duurzaam vervoer voordelen te bieden: een fietsenstalling vlak bij de ingang, een extra toegang vlak bij de bushalte, enz. De organisator kan er ook op het evenement zelf zorgen voor goede informatie over het openbaar vervoer. Dat kan aan de infostand maar ook door alle medewerkers te brieven over de dichtstbijzijnde bushaltes bijvoorbeeld.

Het valt ons op dat duurzaamheid op zich geen doorslaggevend argument is voor de meeste bezoekers. Je moet hen overtuigen van de voordelen van hun keuze, bv de tijdswinst die men heeft door de files naar Werchter te vermijden.

Komimo: Welk budget voorziet een festivalorganisator om mobiliteitsmanagement te voorzien?
Veel maatregelen die ik net aanhaalde kunnen met weinig middelen. Voor een bereikbaarheidsfiche kan je terecht bij Slimweg of VSV. Een fietsenstalling kan je meestal eenvoudig met nadars inrichten. Die kan je dikwijls lenen of huren bij het gemeentebestuur. Het inleggen van pendelbussen of extra treinen is inderdaad een grotere kost maar dit is meestal enkel voor de zeer grote festivals noodzakelijk. De Lijn vragen om de frequentie op een bestaande buslijn op te voeren tijdens je evenement zal misschien wel mogelijk zijn en meestal ook een stuk goedkoper zijn.

Belangrijk is wel dat de organisator vooraf en tijdens het evenement een duidelijke mobiliteitsverantwoordelijke aanstelt en dat die van bij het begin bij de organisatie van het evenement betrokken is. Tijdens de voorbereidingen kan hij of zij waken over de mobiliteitsreflex. Tijdens het evenement is de mobiliteitscoördinator het aanspreekpunt voor alles en iedereen die met mobiliteit te maken heeft en kan hij ingrijpen als bijvoorbeeld de fietsenstallingen vollopen of er problemen zijn met de doorstroming van het openbaar vervoer of informatie over het openbaar vervoer ontbreekt aan de infostand,... Tijdens het evenement bestaat zijn taak vooral uit monitoring en bijsturen.

Meer info: www.traject.be

Vervoersarmoede: meer verkeersveiligheid leidt tot minder vervoersarmoede

17 oktober:
Werelddag van het
verzet tegen
extreme armoede



Armoede kent (helaas) vele vormen. Een minder gekend aspect is vervoersarmoede. Vervoersarmen hebben geen of beperkte vervoersmogelijkheden en kunnen een aantal bestemmingen die ze willen bereiken, niet of nauwelijks bereiken. Vervoersarmoede versterkt bovendien vaak de andere elementen die samenhangen met een laag inkomen. Beperkte mobiliteit heeft zijn impact op arbeidskansen, het sociale netwerk, de gezondheid, vrijetijdsbesteding. Vervoersarmoede vinden we in Vlaanderen vooral terug in de rurale gebieden en onder ouderen.

Meer verkeersveiligheid verhoogt de mobiliteit
Het verplaatsingsgedrag wordt voor een belangrijk deel bepaald door de algemene verkeersveiligheid. De keuzes voor een verplaatsing en een vervoermiddel worden niet alleen bepaald door kosten en verplaatsingstijd, maar ook door de veiligheid, het comfort, de gezondheid en sociologische aspecten. Door de verkeersveiligheid te verhogen zal ook de mobiliteit worden verbeterd. Zo kan de aanvaardbare fietsafstand (ongeveer 5 km voor een traject) worden verhoogd door veilige fietsvoorzieningen aan te leggen. Bijvoorbeeld non-stop fietsroutes, afgescheiden fietspaden, goede verlichting, goede fietsenstallingen bij halteplaatsen van De Lijn of aan bestemmingen. Ook de omgeving van een verenigingslokaal kan verkeersveiliger worden gemaakt. Bijvoorbeeld door een veilige oversteekplaats te voorzien bij de bushalte.

Rol van de verenigingen
Verenigingen vormen vaak een bestemming voor onze verplaatsingen (meer dan 50% van de Vlamingen is actief in een of meerdere verenigingen). In de strijd

tegen vervoersarmoede kunnen verenigingen dus een belangrijke rol spelen. Als vereniging kan je er mee op toezien dat de omgeving van het verenigingslokaal verkeersveilig is (voldoende veilige oversteekplaatsen, goede fietsenstalling, halte van De Lijn in de nabijheid, ...). Ook bij de keuze van een locatie voor uitstappen of activiteiten kan je er als vereniging op letten dat die plaats voor iedereen gemakkelijk bereikbaar is. Of je zorgt zelf voor extra transportmogelijkheden. Want de keuze voor een vereniging kan sterk beïnvloed worden door de verkeersveiligheid en de mobiliteitsmogelijkheden. Natuurlijk kan je als vereniging niet zelf de weginfrastructuur veranderen. Maar je kan wel als groep gaan aankloppen bij de gemeente. Of je kan als vereniging iets doen rond het gebruik van openbaar vervoer. Zo kan je werken aan de onzekerheid van leden om het openbaar vervoer te nemen, bijvoorbeeld door OV-ambassadeurs in te schakelen. Zij geven leden tips over het gebruik van het openbaar vervoer.

Laat 17 oktober een moment zijn om eens stil te staan bij de mobiliteit in en rond de vereniging.

Meer lezen:
Meert, Henk, Bourgeois, Marie, van Hoof, Krista, Asperges, Tim (2003) . Immobiel op het platteland, Brussel: Koning Boudewijnstichting.
Van Uytven Annemie, Wildiers Kristel (2007). Mobiele Leuvense vrouwen – eindrapport. Leuven: Mobiel21.
Van Vlieden, K., Vesentini, L., Vanrie, J. (2009). Angstgerelateerde uitsluiting van mobiliteit. Deel 2 – onderzoek bij Vlaamse 65-plussers. Diepenbeek: Steunpunt MOW Verkeersveiligheid.

Verkeersveiligheidbeurs voor senioren



©Marion Haenen Photography

Verschillende studies wijzen het aan: mobiliteit is een belangrijk element in het dagelijkse leven, ook voor senioren. Alleen: mobiliteit wordt steeds een complexer gegeven, mede door nieuwe vervoermiddelen, zoals elektrische fietsen, scootmobiel, elektrische wagens enz. Daarnaast merken oudere verkeersdeelnemers vaak dat bepaalde vaardigheden verdwijnen of afnemen. Bijvoorbeeld om te fietsen of om het openbaar vervoer te gebruiken. Verkeersveiligheid is een belangrijk thema, waarbij het opfrissen van de eigen vaardigheden een belangrijke rol speelt. Hoe je deze vaardigheden kan bijschaven, kan je ontdekken tijdens de Verkeersveiligheidbeurs voor Senioren. Die vindt op 19 oktober plaats in de Stadszalen van Sint-Niklaas. Verschillende mobiliteitsorganisaties informeren de bezoekers er over hun aanbod voor senioren. Verder vind je er informatie van de Provincie Oost-Vlaanderen, een verkeerspark met scootmobiel, een rondleiding in de stad Sint-Niklaas met oog voor nieuwe verwezenlijkingen, en veel meer praktische informatie.

De beurs richt zich in eerste instantie op bestuursleden van lokale seniorenafdelingen, ambtenaren die bezig zijn met het seniorenbeleid en leden van seniorenraden, maar ook andere bezoekers zijn van harte welkom.

Neem voor meer informatie en gratis toegangskaarten contact op met ons secretariaat via info@verenigingen-voor-verkeersveiligheid.be of 09 331 59 13.

Meer info: www.verenigingen-voor-verkeersveiligheid.be/beurs

De bedrijfsfiets, 120% aftrekbaar

Met 'ik kyoto' zet Bond Beter Leefmilieu duurzaam pendelen in de kijker. Werknemers worden uitgedaagd om met de fiets, de bus, de trein of al carpoolend naar het werk te gaan. Vanaf het najaar 2010 zet 'ik kyoto' de bedrijfsfiets in de kijker.



© Bond Beter Leefmilieu

ik kyoto 2010

Zo'n 7500 werknemers verplaatsten zich van 1 juni tot 16 juli duurzaam naar het werk. Hun inspanningen leverden een besparing op van maar liefst 800 ton CO₂.

Samen naar het werk is leuker

Het succes van 'ik kyoto' heeft veel te maken met het plezier dat werknemers eraan beleven. Maureen Vanwallghe van het OCMW Brugge vertelt: "Ik beleefde toffe fietsdagen, ik heb er echt van genoten... Anders gebruik ik steeds de wagen, maar fietsen naar het werk kan makkelijk... en de zon was steeds van de partij."

In september zorgt 'ik kyoto' nog voor een extra portie plezier, want dan wordt de prijzenpot, gevuld met o.a. fietsen, busabonnementen en treincques verdeeld.

Werkgevers

Nu de werknemers hun duit in het zakje deden, is het in het najaar tijd voor de werkgevers om een tandje bij te steken. Ingeschreven bedrijven ontvangen nuttige informatie om een duurzaam en financieel interessant mobiliteitsbeleid uit te werken. Ze krijgen korting op verschillende producten die de duurzame pendelaar ondersteunen, en ze krijgen toegang tot belangrijke bedrijfsevents rond mobiliteit.

Wil je dat ook jouw werkgever weet dat een bedrijfsfiets 120% aftrekbaar is? Moedig hem dan aan om zich in te schrijven voor 'ik kyoto'. Bedrijven die zich nu inschrijven zijn meteen ook ingeschreven voor de spetterende lente-actie voor werknemers in 2011.

Meer info: www.ikkyoto.be



© Trage Wegen

Op 23 en 24 oktober 2010 organiseert Trage Wegen vzw het actieweekend 'Dag van de trage weg'. Doel van deze campagne: verwaarloosde of verdwenen trage wegen terug open maken en in gebruik nemen. En daar kan ook jij je voor inzetten.

Trage wegen zijn wegen die niet bedoeld zijn voor gemotoriseerd verkeer: veldwegen, bospaden of doorsteekjes. Trage wegen hebben een natuurlijk karakter en zijn ideaal voor recreatie dicht bij huis. Bovendien staan ze voor duurzame, verkeersveilige mobiliteit. Jammer genoeg gaan veel trage wegen verloren. Niet onderhouden, omgeploegd of afgesloten.

Op de Dag van de trage weg doen we het anders: we ruimen wegen op, stellen ze terug open. Meestal kost het maar een klein beetje moeite. Doe mee aan de dag van de trage weg en schrijf je nu is. De uiterste inschrijvingsdatum is 20 september.

Meer info www.tragewegen.be/dagvandetrageweg

WINKEL

Wedstrijd: Doe meer met verkeer



©Marion Haenen Photography

Verenigingen Voor Verkeersveiligheid daagt je uit. Wat doe jij in je vereniging rond verkeersveiligheid? Organiseer je elk jaar een actie rond snelheid? Staan er expliciete verwijzingen naar verkeersveiligheid in het clubreglement? Natuurlijk wil je beter doen dan de zwemclub op deze foto, maar misschien heb je niet genoeg inspiratie. Verenigingen Voor Verkeersveiligheid helpt je op weg. Informatie en ideeën vind je op de website <http://www.verenigingen-voor-verkeersveiligheid.be> en op een nieuwe gratis poster-folder. Bovendien kan je als vereniging deelnemen aan de fotowedstrijd 'Doe meer met verkeer'. Maak met je vereniging een leuke foto over verkeersveiligheid en win een (mobiliteits)prijs.

Meer info
www.verenigingen-voor-verkeersveiligheid.be

Sam de Verkeerslang



Scholen kunnen zich vanaf september inschrijven. Mobiel 21 vzw organiseert tijdens het schooljaar 2010-2011 opnieuw de campagne Sam de Verkeerslang voor alle Vlaamse basisscholen. Het doel van de campagne is kinderen, ouders, leerkracht

en schooldirecties te stimuleren de auto een week lang thuis te laten en naar school te stappen, fietsen, bussen of carpoolen. De campagne bestaat uit een spel, begeleidingen, verkeersveiligheidsmateriaal, publicaties en Sam rinkelt! Scholen kunnen tot 30 november 2010 inschrijven voor het gratis spel. Dat kan online via www.verkeersslang.be.

Fietzersbond ontmoetingsdag op 9 oktober



De Fietzersbond nodigt alle leden op 9 oktober uit in het Geuzenhuis in Gent, voor een dag boordevol boeiende informatie en interessante ontmoetingen. Leg contact met vrijwilligers uit verschillende afdelingen, wissel ervaringen uit en leer andere fietsers kennen. Tim Asperges, expert fietsbeleid bij het studiebureau Timenco, bespreekt het fietsbeleid in Vlaanderen en Brussel. Kris Peeters, auteur van onder andere 'De file voorbij', brengt een prikkelende lezing over de rol die de Fietzersbond vandaag speelt en in de toekomst kan hebben. De afdelingswerking wordt voorgesteld, je kan deelnemen aan een fietstocht door Gent of een dode hoek demonstratie bijwonen. En uiteraard maken we ook tijd om gezellig bij te praten bij een hapje en drankje. Redenen genoeg om zaterdag 9 oktober alvast aan te kruisen in je agenda. Mis deze boeiende ontmoetingsdag niet!

Meer info: www.fietzersbond.be

OPINIE

Vijfhoek zone 30 ... en dan?



© omnia mutantur

De zone 30 zoals het Brusselse stadsbestuur die met veel bombarie voorstelde, is een staaltje Brusselse politieke folklore in de geest van Manneken Pis: je hoort er veel van, maar als je hem voor de eerste keer ziet, ben je verbaasd over wat het eigenlijk maar voorstelt.

Midden september wordt de Brusselse Vijfhoek een 'zone 30'. Voor Bral gaat het eerder om een goedgeplaatste marketingzet dan om een gedurfde politieke beslissing. Want in de praktijk gaat er weinig tot niets veranderen.

Over de hele Vijfhoek – binnen de kleine Brusselse ring dus, goed voor een oppervlakte van 4,6 km² - zal een snelheidsbeperking gelden van 30 km/u voor gemotoriseerd vervoer. Het stadsbestuur wijdt er een groots opgezette communicatiecampagne aan en lanceerde zelfs een fanpagina op facebook, een wedstrijd in samenwerking met MIVB en een online-enquête waarin je de 'goede redenen' voor een zone 30 te weten komt.

Wij juichen de intentie van het stadsbestuur toe, want de achterliggende bedoeling blijft dat de verkeersveiligheid in en de leefbaarheid van het stadscentrum moet verhogen. Of de Brusselse zone 30 positieve of negatieve resultaten zal behalen, hangt echter helemaal af van het ontwerp en de uitvoering van het plan. Want als een zone 30 slecht ontworpen is - bijvoorbeeld omdat er te veel verkeersdrempels worden ingericht - dan zal de verkeersdoorstroming eerder

gekenmerkt zijn door veel stoppen en accelereren en zal het dus leiden tot verhoogde emissies. En meer lawaai.

Om efficiënt te zijn moet de inrichting van een zone 30 ook 'dwingend' genoeg zijn. Je moet als bestuurder meteen zien dat je in een omgeving bent waar mensen wonen en leven en elkaar ontmoeten. Een goed ingerichte zone 30 kan bijvoorbeeld gebruik maken van asverschuivingen, die bestuurders trager doen rijden. Je kunt gebruik maken van wegversmallingen, visuele poorteffecten, straatmeubilair, planten, etc. Bovendien kan je ook allerhande tijdelijke en goedkope testopstellingen voorzien.

Het is aanbevolen om verkeerslichten en vaste oversteekplaatsen slechts in uitzonderlijke gevallen te gebruiken. Dat moet het oogcontact tussen bestuurders en andere weggebruikers verhogen. En dat maakt het meteen mogelijk dat het verkeer trager en beter doorstroomt.

de case "Brussel"

De zone 30 zoals het Brusselse stadsbestuur die met veel bombarie voorstelde, is een staaltje Brusselse politieke folklore in de geest van Manneken Pis: je

hoort er veel van, maar als je het voor eerste keer ziet, ben je verbaasd over wat het eigenlijk maar voorstelt. De bevoegde schepen van mobiliteit gaf in de pers toe dat "er in de praktijk niet veel zal veranderen, en dat het vooral om het imago gaat".

Er komen verkeersborden, nieuwe zone 30-wegmarkeringen op de weg en een aantal mobiele panelen die bestuurders informeren over hun snelheid. Voor het stadsbestuur blijkt dat ruimschoots voldoende om de gelegenheid van het Belgische voorzitterschap aan te grijpen om de Vijfhoek in een persbericht voor te stellen als "één van de grootste zones 30 van Europa". Er is echter weinig kans dat de grootste zone 30 in Europa Manneken Pis van de troon stoten zal stoten als must-see toeristische attractie.

Brussel verblijfplaats

Aangezien de gemiddelde snelheid in het Brussels Gewest tijdens de spitsuren nu al 27km/u is, zal er vanaf 16 september niet veel veranderen. Ook buiten de spitsuren zal er niet veel veranderen, en zal de snelheidslimiet niet gerespecteerd worden zonder een herinrichting van de openbare weg, als openbare ruimte voor mensen.

Bovendien geldt op de centrale lanen zoals de Adolphe Maxlaan, de Anspachlaan, de Lemonnierlaan en de Diksmuidelaan, de snelheidsbeperking niét - dus toch niet de grootste zone 30 van Europa? - omdat dat de inrichting van de centrale lanen volgens het stadsbestuur niet geschikt is om er een snelheidsbeperking te doen gelden. De centrale lanen blijven dus echte stadsautostrades die veel doorgaand verkeer aanzuigen, terwijl de belangrijkste Brusselse "verblijfszones" er door lopen. Zones die een ontmoetingsplaats zijn voor veel bewoners, toeristen, cafébezoekers, scholieren, winkelende en werkende mensen.

Nochtans is een doelstelling van een zone 30 net om het doorgaande verkeer te weren uit die verblijfszones. Maar het stadsbestuur blijft de plannen voor heraanleg van de centrale lanen op de lange baan schuiven. Halfslachtig beleid dus. Want ondertussen blijft Koning Auto dé draak in de openbare ruimte, en staat Sint-Michiel de drakendoder bovenop op het stadhuis te oxideren in de uitlaatgassen.

Jeroen Verhoeven

Uit Alert, het maandblad van de Brusselse Raad voor het Leefmilieu (Bral vzw)