

KOMIMO

nieuwsbrief

België-Belgique
PB
GENT X
3/6904

/ nr. 04 / oktober - november - december 2009 /

driemaandelijke nieuwsbrief van KOMIMO vzw, jaargang 18, nr. 04
v.u.: Koepel Milieu en Mobiliteit vzw, Ilse Fannes, Kon. Maria Hendrikaplein 65B, 9000 Gent, afgiftekantoor: 9032 Gent X - P206740



Fiets en openbaar vervoer

 sandcastlematt op Flickr.com

Het ideale vervoermiddel voor korte afstanden is ontegensprekelijk de fiets. De fiets is op korte afstanden sneller dan al zijn concurrenten en neemt veel minder plaats in, zowel bij het gebruik als bij het stallen. Ook economisch is de fiets op alle vlakken voordeliger.

Hoe verder de verplaatsing, hoe kleiner de concurrentiekracht van de fiets. Op langere afstanden kan de fiets enkel in combinatie met het openbaar vervoer een alternatief vormen voor de auto. Het belang van de fiets in het voor- en natransport is vanzelfsprekend voor de openbaarvervoermaatschappijen. Op 17 november organiseerde Komimo een geslaagde studiedag rond de complementariteit van fiets en openbaar vervoer. Het thema werd vanuit verschillende invalshoeken en met praktijkvoorbeelden voorgesteld.

inhoud

Fiets en Openbaar Vervoer	1 - 2
Aardig-op-weg-week	3 - 4
Beleidsnota Crevits	5
Business Mobility Awards	6
Fietsvriendinnen	6
Winkel	7
Beleidscafé	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 duurzame mobiliteit. 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

TreinTramBus

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

fietsersbond vzw

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

voetgangersbeweging vzw

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

/ 01 / oktober - november - december 2009 /

Fiets en openbaar vervoer

Bram Van den Bulcke van TreinTramBus gaf een korte uiteenzetting over hoe je de fiets kan meenemen op het openbaar vervoer. Deze uiteenzetting werd onderbouwd door verschillende voorbeelden met een overvloed aan foto's over hoe men deze zaak aanpakt in andere landen. Enkele voorbeelden zijn bijvoorbeeld een fietshouder aan de buitenkant van de voorzijde van de bus of hetzelfde principe achteraan de bus. Een hekel punt van een fietshouder aan de voorzijde is dat de verkeersveiligheid in gedrang komt en daarom wordt het idee gebannen in Europa, terwijl het in de VS een bekend werkmiddel is. Verder in de uiteenzetting werd vooral verduidelijkt wat er in België wel kan aan complementariteit fiets en openbaar vervoer. Uit het publiek kwamen opmerkingen over het gebruik van de "front side carriers". Lieve Vermoere (federaal fietsambtenaar) vindt dit systeem te gevaarlijk zeker als een zwakke weggebruiker betrokken zou zijn bij een ongeval. Frederik Depoortere (Brussels fietsmanager) stelt dat als uit de evaluatie van de bestaande systemen zou blijken dat er geen verkeersveiligheidsprobleem is, hij zeker voorstander is om dit in Brussel in te voeren.



 VeloBusDriver op Flickr.com

Plooi-fietsen bij TEC



 Komimo Flickr.com

De presentatie van Jérôme Leclef (ConSideR Group) sloot hier goed op aan. In opdracht van de TEC (Transport En Commun en Wallonie) voerde hij een onderzoek uit naar het gebruik van de plooi-fiets om de afstand tussen deur en halte te overbruggen. Voor de TEC is dit logisch vanuit zijn rol als algemene mobiliteitsmanager.

60 personen deden mee aan het onderzoek, waaruit zeer vruchtbare cijfers volgden. TEC is daarom ook van plan om de plooi-fietsen zelf aan te bieden in een abonnement. Vooral de resultaten van het onderzoek en concrete plannen van TEC om plooi-fietsen te gaan aanbieden kwamen aan bod in deze uiteenzetting.

Uit het publiek kwamen enkele bedenkingen:

- Het prototype is zonder versnellingen, dit vooral om het project betaalbaar te houden, en uit de analyse bleek dit ook geen prioriteit.
- De prototypes kosten tussen de 450 en 500 euro, het is niet de bedoeling dat het aanbod volledig kostendekkend is.
- De gebruiker is verantwoordelijk voor noodzakelijk herstel van de plooi-fiets.

Fietsparkeerbeleid Antwerpen

De volgende twee sprekers, Hannah Schelhaas en Mathieu Dubois, vertegenwoordigen GAPA (Gemeentelijk Autonoom Parkeerbedrijf Antwerpen). Zij bespraken de rol van een parkeerbedrijf in het mobiliteitsaanbod, hier met oog op Antwerpen. Het fietsbeleid in Antwerpen steunt op 3 pijlers: 1. Rijden 2. Stilstaan 3. Sturen. Gezien fietsgebruik sterk beïnvloed wordt door de mogelijkheid om fietsen te stallen, is er een belangrijke rol weggelegd voor het parkeerbedrijf. Daarom werd ook een Fietsparkeerplan uitgeschreven. Het Fietsparkeerplan is echter veel meer dan fietsstallingen alleen, ook het aanbod van publieke fietsen en het luik handhaving en sensibilisering komt erin aan bod. De publieke fietsen zijn een ambitieus project: 1.800 fietsen en 144 fietsstations binnen de Antwerpse Singel. Het bestek is uitgeschreven en toewijzing gebeurt in januari 2010.

De financiering van het project lokt enkele vragen uit bij het publiek: in het bijzonder de keuze om geen financiering uit reclame te halen, maar wel door langparkeerders, is een nieuwe benadering.

Project Gent Sint Pieters

Greet Riebbels vertelde over het Project Gent St-Pieters. Deze lezing begon met een filmpje van een 10-tal minuten waarin een overzicht werd gegeven van de planning van het Project Gent St.-Pieters en de fasering die hierin gehanteerd zal worden. Greet lichtte hierna het project uitgebreid toe en stond vooral stil bij de voordelen voor het gebruik van openbaar vervoer, maar vooral ook voor fietsers. Uitgebreid aan bod kwamen stallingsplaatsen en fietshellingen waardoor fietsers gespaard blijven van gevaarlijke conflicten met auto's, trams en bussen.

Fiets en Openbaar Vervoer in Brussel

Tot slot was er Roel De Cleen van de Fietsersbond die de 4 raakvlakken tussen fiets en openbaar vervoer in Brussel besprak. Door fietsers toe te laten op busbanen moeten fietsers niet langer laveren tussen het drukke autoverkeer. Ondertussen is 80% van de totale lengte van busbanen in Brussel opengesteld voor fietsers en werden er nog maar weinig problemen vastgesteld. De fiets meenemen op metro of (lage vloer)tram kan gratis, maar enkel buiten de spitsuren. Zeker in bepaalde gevallen, zoals om de bovenstad te bereiken, is dit zeer handig. Sinds 1 december is er, naast de twee operationele fietspunten, een derde fietspunt van start gegaan aan het station Brussel-Luxemburg. Zeker de kleine "espresso" herstellingen zijn een enorme troef. Met Villo, het fietsverhuursysteem, met 70 stations en 1000 fietsen, werden ondertussen 460.000 kilometer afgelegd door 3.900 abonnees en 15.000 korte duurgebruikers. Roel is ervan overtuigd dat betere afspraken tussen gewest en gemeenten nog betere resultaten tot gevolg zouden hebben.



 Eisenheim op Flickr.com

Aardig-op-weg-week kent groeiend succes

AARDIG-OP-WEG-WEEK
VARIEER IN HET VERKEER.BE

De organisatoren van de Aardig-op-weg-week blikken tevreden terug op deze succesvolle 14de editie. Door het enthousiasme en de inzet van talrijke gemeentebesturen, scholen, verenigingen en buurtbewoners vonden meer dan 450 autoluwe acties in heel Vlaanderen plaats. Zij maakte het campagnemotto 'Gun je buur een zuurstofkuur' meer dan waar. Voor de winnaars van diverse acties had Komimo aantrekkelijke prijzen in petto. Ook de Aardig-op-weg-trofee werd voor de tweede maal uitgereikt. Dat alles gebeurde tijdens de prijsuitreiking op 28 oktober in het Gentse stadhuis.



Minister Crevits staat AVS te woord op de startactie (© Komimo)

Wervelende start

Op 16 september gaven Komimo en Vlaams Minister van Mobiliteit Hilde Crevits de Aardig-op-weg-week een knallende start aan de Gentse Heuvelpoort. Onder ruime persbelangstelling werd duurzame mobiliteit op beeldende wijze onder de aandacht gebracht. Ondertussen verweende Kortrijk de gebruikers van de G-route, het Guldenspoorpad met een ontbijtpakket. Ook Turnhout wijdde zijn eerste G-route in. Een dag later kende De Pinte zijn eerste betoging voor milieuvriendelijk en veilig woon-schoolverkeer. Bijna duizend kinderen trokken met hun eisen in een indrukwekkende stoet door het dorpscentrum richting burgemeester. Ook in Sint-Amandsberg was buurtcomité Sa Va? creatief met zuurstof: daar werden fietsende voorbijgangers getraakteerd op een drankje, versnapering en een stel vers opgepompte banden.



Genieten van een fietstocht door autovrij Gent (© Yel Ratajczak)

Autovrij genieten

Zondag 20 september werd opnieuw een ware feestdag voor voetgangers en fietsers. 32 steden en gemeenten maakten straten en centra autovrij. Ook buurtbewoners konden deelnemen aan de Autovrije Zondag door hun eigen buurt of woonstraat autovrij te maken. Koning Auto ruimde er plaats voor talrijke geanimeerde activiteiten, informatiestanden, optredens, enz. Tevreden reacties van bewoners en bezoekers en de positieve berichtgeving in de pers zijn een echte opsteker voor de steden en gemeenten die dit initiatief ter harte namen.



Verkeersactiviteiten in een autovrije schoolstraat (© SBS Octopus in Roeselare)

Strappen, strapt, gestrapt

Strappen, ofwel stappen en trappen, is een woord dat al in vele scholen ingeburgerd is. Logisch, want deze tweede editie van de Strapdag kon ruim 350 basisscholen overtuigen om op 22 september leerlingen, ouders en leerkrachten aan te moedigen met de fiets of te voet naar school te komen. Scholen konden individueel inschrijven. In 36 gemeentes nam het gemeentebestuur het voortouw en zorgden ervoor dat vrijwel alle scholen op hun grondgebied deelnamen aan de Strapdag. In heel wat gevallen genoten de deelnemende scholen van een autovrije schoolomgeving. Heel wat meer ruimte dus om op straat verkeersactiviteiten te organiseren. Bij het slot van de Aardig-op-weg-week werd ook Verlucht de stad, de promotiecampagne voor autodelen en carpoolen afgesloten. 20 steden en gemeenten voerden informatieve acties om hun bewoners te overtuigen van de voordelen van carpoolen en autodelen. Op dit momenten noteren we in diverse van die deelnemende gemeenten nieuwe autodeelgroepen en wordt er verder samengewerkt om bewust autogebruik op de rails te krijgen. Operatie geslaagd dus.



Een kleurrijke terugblik op de Aardig-op-weg-week (© Komimo)

Prijzen en trofeeën

Door mee te doen aan de Aardig-op-weg-week, konden de deelnemers ook mooie prijzen in de wacht slepen. Komimo organiseerde daarom een prijsuitreiking op woensdag 28 oktober in het stadhuis van Gent. Bij aankomst kregen de genodigden alvast een terugblik op de Aardig-op-weg-week via een fototentoonstelling, opgeluisterd met fijne jazzdeuntjes. Paul Schrijvers, seriewoordenaar en ceremoniemeester, leidde de prijsuitreiking in goede banen. De prijzen voor de Strapdag gingen naar de gemeente Tielt en Stedelijke Basisschool de Octopus in Roeselare. De stad Kortrijk en de provincie West-Vlaanderen werden beloond met een mand vol lekkers voor hun originele G-route-actie. Ook de Vrije Basisschool Meerbeke kreeg 25 waardebonnen voor een B-dagtrip naar keuze voor hun ludieke deelname aan 'G-route in de kijker'. Dendermonde kreeg 20 reischeques ter waarde van 10 euro om uit te delen aan nieuwe carpoolers en autodelers in het kader van Verlucht de stad. Buurtcomité 't Blokske Rond en de Vilvoordse Fietsersbond kregen een pakket Rail Passen voor hun acties op de Autovrije Zondag. Het gemeentebestuur van De Pinte was het meest Creatief met zuurstof en kreeg daarvoor een fairtrade-waardebon.



Paul Schrijvers in gesprek met de burgervader van De Pinte (© Komimo)

Aardig op weg in Lier, Turnhout en Mechelen

Namens minister van Mobiliteit Hilde Crevits kregen drie steden de Aardig-op-weg-trofee overhandigd. Lier maakt voor de tweede maal aanspraak op deze trofee. Net als in 2008 trok de Pallieterstad alle registers open en schreef zich in voor niet minder dan vier acties. Heel wat stadsdiensten en lokale verenigingen sloegen de handen in elkaar voor een succesvolle Autovrije zondag. Ondertussen wil Lier ook inzetten op autodelen en organiseert daarvoor enquêtes bij bewoners en bedrijven. Met de G-route en de recente komst van het Fietspunt aan het station verhogen ze de aandacht voor fietsers. Mechelen sleepte eveneens een Aardig-op-weg-trofee in de wacht. Hun eerste deelname aan de Autovrije zondag, met een volledig autovrije binnenstad, werd een succes. De gedegen aanpak van het stadsevenement bracht 7000 bezoekers en bewoners op de been en overtrof de Mechelse verwachtingen. Al enkele jaren wordt autodelen actief gepromoot in Mechelen en ook nu lieten ze de gelegenheid niet voorbijgaan om nog meer bewoners te overtuigen van de voordelen van autodelen. De mobiliteitsverenigingen loven bovenal ook de intentie die Mechelen heeft om het autoluwe/autovrije gebied in de binnenstad te verruimen. Een studie daarover wordt de komende maanden opgezet. En tot slot mag ook Turnhout uitpakken met een Aardig-op-weg-trofee. Een stevige buurtwerking en dito communicatie werden bevestigd in de deelname van maar liefst 21 buurten aan de Strapdag. 6000 leerlingen fietsten mee met KOORT, een educatieve fietstocht in en rond de stad. Voorts wijdde Turnhout zijn eerste G-route in die met een nieuwe toekomstige fietsbrug nog aantrekkelijker wordt voor recreatieve en pendelende fietsers. Komimo en de lidorganisaties zijn er van overtuigd dat de nauwe samenwerking met de omliggende gemeentes (Stadregio Turnhout) ook in de toekomst zal resulteren in nieuwe duurzame mobiliteitsinitiatieven.



Turnhout wijdde zijn eerste G-route in (© TreinTramBus)

Op naar 2010

De Aardig-op-weg-week is er ook volgend jaar weer. Dan roepen we opnieuw op om van 16 tot 22 september autoluwe acties te organiseren. De Autovrije zondag (19 september) en de Strapdag (22 september) zijn alvast weer van de partij, maar we pakken ook uit met nieuwe originele acties in het teken van 'kinderen en duurzame mobiliteit'. Voor het zover is zal ook de Heen-en-weer-week opnieuw plaatsvinden van 3 tot 9 mei.

De Aardig-op-weg-week is een initiatief van Komimo en Vlaams minister van Mobiliteit Hilde Crevits met de steun van de volgende partners:



Meer info: www.aardig-op-weg-week.be

Beleidsnota Mobiliteit en Openbare werken van minister Crevits

De beleidsnota geeft de beleidsprioriteiten weer voor de legislatuur 2009-2014. De beleidsnota is in feite een beknopte samenvatting van alle projecten die de minister in de komende 5 jaar wil aanpakken. Wij belichten enkele onderwerpen uit deze 70-bladzijden tellende nota.

Efficiëntie van De Lijn

In de pers is al verschenen dat De Lijn zal moeten besparen. De beleidsnota legt vooral de nadruk op het realiseren van een hogere kostendekkingsgraad. Hogere tarieven of inboeten op comfort en dienstverlening kan niet, dus de efficiëntie moet omhoog. De minister ziet hiervoor 2 mogelijkheden: ten eerste door een meer efficiënte planning van diensten en ritten (beter gebruik van software) en ten tweede door op onderbezette lijnen belbussen in te zetten en door onderbezette belbussen te vervangen door taxi's. Informatie om deze maatregelen op te baseren wordt gepuurd uit betere reizigersregistratie (de smartcard). Niet vermeld onder efficiëntieverhoging, maar onder kwaliteitsverhoging is het verbeteren van de doorstroming. Naast het evalueren van uitgevoerde doorstromingsprojecten komt er een innovatieve verkeerslichtenbeïnvloeding. Belangrijk om te benadrukken is dat de klassieke verkeerslichtenbeïnvloeding nooit optimaal benut is (suboptimale inplanting van halten, gebrekkige communicatie, ...) en dat de verbintenissen van de Vlaamse Regering uit de aflopende beheersovereenkomst om jaarlijks 25 kilometer bus- en/of trambanen aan te leggen nooit uitgevoerd is.

De Lijn moet ook investeren: een eengemaakt vervoerbewijs, betere communicatie naar de klant (onder andere door "real time" informatie) en het realiseren van tram en light rail-projecten in elke provincie. De boodschap is duidelijk: "meer presteren met minder geld" en zal ongetwijfeld in de nieuwe beheersovereenkomst vertaald worden.

Waar deze beleidsnota, in tegenstelling tot die van voorgaande legislatuur, niet meer over rept is de rol van De Lijn als mobiliteitsmanager. Naast het aanbieden van openbaar vervoer is De Lijn ook een belangrijke partner in het Vlaamse mobiliteitsbeleid, met een belangrijke rol in de gemeentelijke mobiliteitsplannen en convenanten, maar ook als speler voor andere modi (Cambio en Slimweg).

De versnelde aanleg van fietspaden

De vorige legislatuur heeft heel wat geld gepompt in het aanleggen van fietspaden, maar op het terrein was daar weinig van te merken.

De meest ergerlijke oorzaak van de vertragingen zijn de ontegeningen die ontzettend veel tijd vragen en die vaak door een onbenullige reden (een zieke ambtenaar) enorm vertraagd worden.

Een tweede knelpunt is de lange duur van een convenantgebonden procedure. In de beleidsnota worden de noodzaak en minstens de vorm van deze modules in vraag gesteld. Toch is het belangrijk dat de kwaliteit en verkeersveiligheid van de fietspaden voldoende gecontroleerd wordt, waarvoor nu de start- en projectaudits dienen. Het is belangrijk dat de aanbevelingen uit Vademecum Fietsvoorzieningen zo strikt mogelijk nageleefd worden en dit voor alle fietspaden, niet enkel deze langs gewestwegen of op het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF). Ook de "fiets-toets" (bij geplande wegenwerken worden telkens de fietsvoorzieningen (her)aangelegd) zorgt op termijn voor meer kwaliteitsvolle fietspaden. Het Vademecum Fietsvoorzieningen is een werkinstrument dat bij voorkeur regelmatig up to date gebracht wordt, onder andere in verband met het comfort van de fietspaden. Voor wat betreft de buurtwegen zijn we tevreden over de huidige wetgeving die de buurtwegen heel wat bescherming biedt. Deze buurtwegen, net als de jaagpaden, zijn een belangrijke schakel zowel voor functioneel als recreatief fietsverkeer.



Maurits Burgers op Flickr.com

Missing Links

Ook hier is de beleidsnota heel ambitieus. Een doelstelling is om de regelgeving voor de realisatie van infrastructuurwerken te vereenvoudigen. Dit gebeurt onder meer door middel van een 'infrastructuurdecreet' waardoor een duidelijker rechtspositie gegeven wordt aan de infrastructuurbeheerder, met als voorbeeld de wijziging aan de Tracéwetgeving in Nederland. Daarnaast wordt de samenwerking tussen de verschillende entiteiten van de Vlaamse over-

heid geoptimaliseerd door het aanstellen van een projectleider en projectgroep voor grote infrastructuurprojecten.

De Oosterweelverbinding en 6 andere missing links (de noordelijke wegontsluiting van de luchthaven van Zaventem, de Kempense Noord-Zuidverbinding, de vervollediging van de zuidelijke tak van de R4 rond Gent, de Noord-Zuidverbinding te Helchteren/Houthalen (N74), de omvorming van de A11 havenrandweg Zuid naar Zeebrugge en de rondweg N60 te Ronse) worden door middel van PPS (Publiek Private Samenwerking) gerealiseerd.

Andere missing links worden gerealiseerd met reguliere begrotingsmiddelen, zoals de N31 Brugge-Zeebrugge, de A19 Ieper-Veurne en de A12 Boom-Brussel.

Ook de optimalisatie van de noordelijke deel van de Brusselse Ring (R0), opgedeeld in drie deelprojecten, is volgens de beleidsnota een belangrijk dossier en wordt tijdens deze legislatuur aangepakt. Weinig concreet is het als het over bijkomende maatregelen gaat: "Bij de optimalisatie van de R0 gaan we ook de mogelijke invoering van hoogwaardig openbaar vervoer in de zone rond de R0 bestuderen."



Wikipedia

Een realistische beleidsnota?

De beleidsnota is een zeer ambitieus document, in alle modi wordt volop geïnvesteerd. Er wordt meer geïnvesteerd dan tijdens de vorige legislatuur, maar toch moet er minder uitgegeven worden. Naast besparingen bij De Lijn worden prijsinstrumenten zoals een slimme kilometerheffing, verkeersbelastingen op basis van de milieuprestaties van het voertuig (vanaf 1 januari 2011) en vaarrechten ingezet de hierboven beschreven beleidsdoelstellingen te realiseren.

Een andere ambitie, namelijk het prioriteren van infrastructuurprojecten op basis van een objectieve behoefteanalyse en een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA), is zeker toe te juichen. Daarbij is het voor ons vooral belangrijk dat de prioriteit transmodaal bepaald wordt.

Stad Antwerpen en SKF Logistics slepen Business Mobility Awards in de wacht



 Remon Rijperop Flickr.com

Op 10 december werden te Vilvoorde de Business Mobility Awards uitgereikt, een initiatief van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde en IMOB, het Instituut voor Mobiliteit van de universiteit Hasselt. De Business Mobility Awards belonen private of publieke bedrijven die doorgedreven inspanningen leveren om hun werknemers, klanten en leveranciers aan te zetten tot duurzaam pendelen en milieuvriendelijke zakelijke verplaatsingen. Komimo was één van de juryleden die de kandidaturen van de bedrijven mee beoordeelden.

De kandidatuur van de Stad Antwerpen werd daarbij zeer positief beoordeeld. Terecht, want het stadsbestuur greep de verhuis van haar stedelijke administratie naar het Francis Wellesplein met beide handen aan om haar werknemers duurzamer te laten pendelen. Een intensieve sensibilisatie ging gepaard met gedetailleerde routebeschrijvingen en persoonlijk reisadvies. Een indrukwekkend pakket aan structurele maatregelen gaande van een gunstigere fietsvergoeding, een hoogwaardige fietsenstalling met sanitaire voorzieningen tot het beperken van de parkeermogelijkheden voor autosolisten moeten de 2300 werknemers op het

juiste mobiliteitsspoor zetten. De buurtbewoners mogen gebruik maken van de parkeergarage in de avonden en weekends. Ook de interne administratieve procedures werden herbekeken om bezoekersstromen tot het gebouw te beperken. De stad Antwerpen heeft nog een aantal bijkomende maatregelen in petto die binnenkort van kracht worden o.a. een fietshersteldienst, de aankoop van dienstfietsen en samenwerking met Cambio.

Ook SKF Logistics, een logistiek dienstverleningsbedrijf uit Tongeren, kwam als winnaar uit de bus. Dit bedrijf werkt al sinds 1999 aan meer duurzame mobiliteit en zet daarbij in op verschillende maatregelen, o.a. op carpoolen. En met succes: door aan te sluiten op de carpooldatabank, het informeren van de werknemers over de fiscale aspecten van carpoolen en de reservatie van carpoolparkings is dit bedrijf erin geslaagd om ruim 34% van hun werknemers te laten carpoolen. SKF Logistics wil ook verder inzetten op fietsen door het verhogen van de fietsvergoeding en de opstart van een 'fietsrein': werknemers met dezelfde fietsroute worden gestimuleerd samen te fietsen. Een maandelijkse wedstrijd waarbij duurzame pendelaars kans maken op een geldprijs, houdt duurzame mobiliteit onder de aandacht.

Fietsvriendinnen in Leuven

In 2008 lanceerden de Integratiedienst van de stad Leuven, KVLV en Mobiel 21 vzw het project Fietsvriendinnen waarbij allochtone en autochtone vrouwen uit Groot-Leuven elkaar ontmoeten en samen op pad gaan om hun fietsvaardigheid en fietservaring te verhogen.

De Integratiedienst van de stad Leuven organiseerde reeds een aantal jaren fietslessen voor allochtone vrouwen waarbij een basis cursus fietsvaardigheid werd aangeboden.

Vaak bestond er evenwel een grote drempel bij de cursisten om zich vervolgens als fietser alleen in het dagelijkse verkeer te begeven.

Om deze drempel te verlagen werd het project Fietsvriendinnen in Groot-Leuven gelanceerd waar allochtone en autochtone vrouwen elkaar ontmoeten, fietskoppels vormen en samen een traject in fietsvaardigheid en fietservaring afleggen.

Tijdens de eerste helft van 2009 spraken 10 duo's fietsvriendinnen onderling af om fietstochten te ondernemen in het Leuvense. Ze werden door het Fietsvriendinnenprojectteam ondersteund door vormingsmomenten over de wegcode voor fietsers en over hoe kleine fietsherstellingen uit te voeren.

Eind september wordt het pilotproject feestelijk afgesloten met een fietstocht voor alle Fietsvriendinnen langs de Leuvense Vaart. Het project is dit jaar aan haar tweede editie toe: in de maand oktober werden opnieuw verschillende fietsvriendinnen-koppels gevormd.



Meer info: Mobiel 21



Recordaantal deelnemers fietspromotiecampagne 'Met Belgerinkel naar de Winkel'

In 2009 werd de fietspromotiecampagne 'Met Belgerinkel naar de Winkel' van Bond Beter Leefmilieu, UNIZO, CM en fietsersbond grondig vernieuwd en verjongd... en met succes! Dit jaar namen 2 op 3 Vlaamse gemeenten deel aan de campagne en een **recordaantal van 175.000 klanten** fietsten naar hun de buurtwinkel. Zij brachten samen 378.000 volle spaarkaarten binnen. Een duidelijk engagement dus, want elke spaarkaart staat gelijk aan minstens zes fietsritjes naar de winkel.

Dat 'Met Belgerinkel naar de Winkel' aanzet tot fietsen blijkt bovendien ook uit een enquête bij de handelaars en de deelnemers van de campagne. **30% van de deelnemers** geeft aan tijdens de campagne **vaker (of voor het eerst) met de fiets te zijn gaan winkelen**. De enquête bij de handelaars bevestigt deze gegevens: 40% heeft een stijging van het aantal fietsende klanten opmerkt tijdens de campagneperiode.

Nieuw dit jaar was dat je met een volle spaarkaart een hippe fietstas – ontworpen door de bekende modeontwerper Walter Van Beirendonck – kon aankopen bij je lokale fietshandelaar. Er werden **16.500 exclusieve fietstassen** besteld. In elke deelnemende gemeente viel in 2009 ook een herkenbare, witte 'Belgerinkel fiets' te winnen.

Bond Beter Leefmilieu en de andere partners fietsen in 2010 op de ingeslagen weg verder. Van **8 mei tot 12 juni 2010** moedigt een uniek en trendy fietsproduct mensen weer aan om boodschappen te doen met de fiets.

Meer info: www.belgerinkel.be

CAMPAGNE MIJN KORTE RITTEN 2010



Mobiel 21 lanceert voor de zesde maal een campagne rond korte ritten. Met die campagne promoot een gemeente/organisatie stappen en fietsen voor korte afstanden die gewoonlijk per auto gebeuren. De campagne start op 21 maart, een sportief begin van de lente, en loopt tot 21 april 2010. We nodigen alle lokale raden, organisaties, verenigingen bedrijven, buurtcomités en Vlaamse gemeenten uit om deel te nemen.

Waarom deze campagne? Korte ritten vormen een groot aandeel van de dagelijkse verplaatsingen. Stappen en fietsen zijn in vele gevallen een uitstekend alternatief. Laat iemand de auto staan voor korte afstanden, dan wint hij driemaal: zowel zijn gezondheid, het milieu als zijn portemonnee varen er wel bij! Bovendien draagt het bij tot een aangenamere en veiligere leefomgeving.

CONCREET

Een groep binnen een gemeente, organisatie of werkgroep ondertekent een Korterittencontract) en engageert zich om gedurende een maand 20% van de korte autoverplaatsingen te vervangen door stappen en fietsen. Alle bestemmingen op korte afstand komen in aanmerking: werk, school, winkelen, vrije tijd...

Gedurende de campagneperiode registreren de deelnemers dagelijks individueel hun uitgespaarde autokilometers op het contract. Vermits ze deelnemen in groep, kunnen de contractgenoten elkaar voortdurend motiveren. Via een berekeningstool brengt een lokale verantwoordelijke op het einde van de campagnemaand alle resultaten samen.

Aan de campagne gaat een periode van lokale promotie en praktische voorbereiding vooraf. Daarom vragen wij aan groepen zo snel mogelijk in te schrijven. Inschrijven kan tot 31 januari 2010.

Meer info: www.mijnkorteritten.be

WINKEL

Ouderen werken aan een duurzame mobiliteit



Specifiek ten behoeve van lokale mobiliteitsactoren en seniorenorganisaties werd een handleiding opgesteld met richtlijnen voor succesvolle participatie van ouderen in lokaal mobiliteitsbeleid. De publicatie kadert in het federale onderzoeksproject MESSAGE.

Voor meer informatie kunt u terecht bij Mobiel 21 016 31 77 00 Lies Lambert, Jan Christiaens of Ilse Vleugels. U kunt de handleiding Ouderen werken aan duurzame mobiliteit downloaden.

Meer info: www.mobiel21.be

BELIEDSCAFÉ

Komimopartners nemen beleidsnota onder de loep

De beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken van minister Crevits zet de krijtlijnen uit voor het Vlaamse mobiliteitsbeleid in de komende legislatuur. Voldoende reden voor Komimo en zijn partners om samen te komen en een discussie op te starten over een aantal topics in de beleidsnota. Dat gebeurde tijdens het Beleidscafé van 1 december, waarbij verschillende groepen informele gesprekken voerden over deze onderwerpen. Naast Komimo-lidorganisaties, namen ook vertegenwoordigers van onder andere de Gezinsbond, Fietsenwerk en het MORA-secretariaat deel aan de discussie. Onderstaande moet dan ook gelezen worden als een discussieverslag, niet als een gezamenlijke opinie van de aanwezigen.

Versnelde aanleg van fietspaden

De integrale aanpak van de volledige straat is erg belangrijk. Op dit ogenblik worden voetpaden, fietspaden en rijbaan naast elkaar aangelegd, waardoor de coherentie vaak verdwijnt. Dat zie je ook terug in de verschillende vademecums (Fietsvoorzieningen, Voetgangersvoorzieningen, ...) waar de deelgebieden van de openbare weg afzonderlijk behandeld worden. Bij projecten speelt de kwaliteit van het studiebureau vaak een doorslaggevende rol om van een geslaagde weginrichting te kunnen spreken. Een ander knelpunt is dat het op dit ogenblik meestal de gemeente is die het initiatief moet nemen voor het aanleggen van fietspaden, ook langs gewestwegen. Daar kruipt veel tijd en geld in.

De rol van De Lijn

De beleidsnota is erg vaag wat betreft de investeringen in bijkomend openbaar vervoer. Een positief aspect is wel dat er meer overleg met de NMBS voorzien wordt. Om de kostenefficiëntie te verbeteren wordt de vraag geopperd om van basismobiliteit over te stappen op een meer vraaggerichte aanpak, maar de meningen zijn erg verdeeld.



Een duidelijker standpunt is er als het over De Lijn als mobiliteitsregisseur gaat. Iedereen ziet daar een belangrijke rol voor De Lijn weggelegd, zeker als het over de comodaliteit van fiets en openbaar vervoer gaat.

Om besparingen te realiseren moet zeker overwogen worden om 65-plussers opnieuw een gedeelte van hun abonnement te laten betalen.

Missing Links

Wanneer het infrastructuurdecreet er komt moet inspraak vroeg genoeg georganiseerd worden. Ook het openbaar onderzoek mag niet verdwijnen.

Iedereen is het eens dat bijkomende capaciteit (nieuwe wegen of rijstroken) het mobiliteitsprobleem niet oplost. Zorgwekkend is de accentverschuiving bij het uitbreiden van het aantal rijstroken (bvb. E313) niet langer het economisch aspect de boventoon voert in het politiek discours, maar dat verkeersveiligheid (ten onrechte) als reden opgevoerd wordt.

Ook de prioritering van de missing links moet duidelijker: hoe wordt de volgorde van uitvoering bepaald? Een MKBA (maatschappelijke kosten-batenanalyse) moet aan de grondslag liggen, zelfs over de modi heen. Belangrijke vaststelling is dat er niet enkel missing links zijn voor het autoverkeer, maar ook voor de fiets en het openbaar vervoer.

Realisme in de beleidsnota

Ook hier komt het infrastructuurdecreet aan bod. Een versnelling van de procedures mag participatie niet uitsluiten, al moet participatiemoedheid vermeden worden.

Er worden vragen gesteld bij de haalbaarheid van de doelstellingen inzake verkeersveiligheid, de curve was al aan het afvlakken en het budget wordt nu ook ingeperkt.

Voor een degelijk mobiliteitsbeleid zijn Vlaamse cijfers en indicatoren levensnoodzakelijk, dat blijkt ook uit de prioriteiten in de beleidsnota.



(cc) by MPD01605 on flickr.com

Kilometerheffing

Het is duidelijk dat kilometerheffing slechts een middel is en geen doel op zich.

Vooraleer te kiezen voor een bepaald systeem, zoals de kilometerheffing, is het noodzakelijk om de doelstellingen van een fiscale hervorming voor automobilité vast te leggen. Pas dan kan de afweging gemaakt worden welk systeem te verkiezen is.

De belangrijkste doelstelling is om het autoverkeer in te perken en de beste manier is om niet enkel autogebruikers te laten betalen, maar ook om gebruikers van duurzame modi te belonen.