

## Zin en onzin van nieuwe infrastructuur



© Greenpeace/Caroline Dossche

Nieuwe weginfrastructuur duurt lang om aan te leggen (zie ook opiniestuk, p.8), kost immens veel (meer dan verwacht, zie p.2), brengt vaak weinig op en zet mensen aan om hun verplaatsingen met de auto te blijven doen (lees het dubbelinterview, p.3-4). Toch is het Vlaams beleid gericht op het aanleggen van bijkomende infrastructuur, zelfs tegen beter weten in. Wanneer economen (B. De Borger, Universiteit Antwerpen en S. Proost, K.U. Leuven enerzijds en G. De Ceuster, Transport & Mobility Leuven anderzijds)

aantonen dat een Oosterweelverbinding maatschappelijk meer kost dan opbrengt, worden ze doodgezwegen. Slechte investeringen in infrastructuur zijn een veel voorkomend verschijnsel beweert Stef Proost naar aanleiding van een recent onderzoek van 22 grote Europese projecten (de TEN-T projecten) waaruit bleek dat meer dan de helft kosten hadden die groter waren dan de baten.

Info: [www.komimo.be](http://www.komimo.be) - dossier infrastructuurprojecten

### inhoud

Grote infrastructuurwerken .....	1
Kostprijs van infrastructuur .....	2
C. Macharis en K. Marien .....	3-4
Verkeersveiligheid bij SK Berlare .....	5
10.000 cambioklanten .....	5
Mobiliteitscampagnes 2011 .....	6-7
Opinie: Visienota versnelling infrastructuurprojecten ..	8

### Komimo vzw

Kasteellaan 349a, 9000 Gent  
T: 09 331 59 10 - F: 09 331 59 18  
contact@komimo.be - [www.komimo.be](http://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](http://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](http://www.bondbeterleefmilieu.be)

### TreinTramBus

T: 09 223 86 12 - F: 09 233 97 29  
info@treintrambus.be - [www.treintrambus.be](http://www.treintrambus.be)

### FIETSenWERK vzw

T: 03 475 27 93 - F: 03 218 15 85  
info@fietsenwerk.be - [www.fietsenwerk.be](http://www.fietsenwerk.be)

### Fietsersbond vzw

T: 03 231 92 95 - F: 03 231 45 79  
info@fietsersbond.be - [www.fietsersbond.be](http://www.fietsersbond.be)

### Mobiel 21 vzw

T: 016 23 94 65 - F: 016 29 02 10  
info@mobiel21.be - [www.mobiel21.be](http://www.mobiel21.be)

### Taxistop vzw

T: 070 22 22 92 - F: 09 242 32 19  
info@taxistop.be - [www.taxistop.be](http://www.taxistop.be)

### Trage wegen vzw

T: 09 331 59 20 - F: 09 331 15 88  
info@tragewegen.be - [www.tragewegen.be](http://www.tragewegen.be)

### Voetgangersbeweging vzw

T: 03 270 06 31 - F: 03 270 06 39  
info@voetgangersbeweging.be  
[www.voetgangersbeweging.be](http://www.voetgangersbeweging.be)

# Het kostenplaatje van grote infrastructuurwerken

## Zelden correcte kostenraming

Het is opvallend dat de kostprijs van grote infrastructuurprojecten vaak verkeerd ingeschat wordt. Uit een studie van Flyvbjerg, Bruzelius en Rothengatter (2003) blijkt dat de gebruikte methodes onnauwkeurig zijn en dat er geen verbetering merkbaar is bij recente projecten. Voor projecten met tunnels of bruggen stelt Flyvbjerg een gemiddelde onnauwkeurigheid van 33,8% vast.

Waarom is de voorspelling van de kostprijs zo onnauwkeurig? Volgens Flyvbjerg zijn er twee mogelijke redenen. Ten eerste is er 'optimistische vooringomenheid'. Het projectteam onderschat onbewust de kosten. Ten tweede spreekt Flyvbjerg van 'strategische misleiding' wanneer de kosten opzettelijk onderschat worden. Beide oorzaken kunnen gekoppeld worden aan de politieke druk op het project. Bij hoge politieke druk zal het projectteam sneller het resultaat op een strategische manier in positieve zin draaien en bij lage politieke druk zal er vaker sprake zijn van optimistische vooringomenheid.

## Casus Oosterweelverbinding

De Oosterweelverbinding is hier een voorbeeld van. In twaalf jaar tijd (1998-2010) zijn de geraamde kosten voor de Oosterweelverbinding verzesvoudigd, van 0,5 miljard euro naar 3,065 miljard euro. Wanneer we bij de eerste raming van 0,5 miljard euro rekening houden met de discontovoet blijkt dat er nog steeds een stijging is van ongeveer 300%, beduidend meer dan de 33,8% uit Flyvbjergs studie.

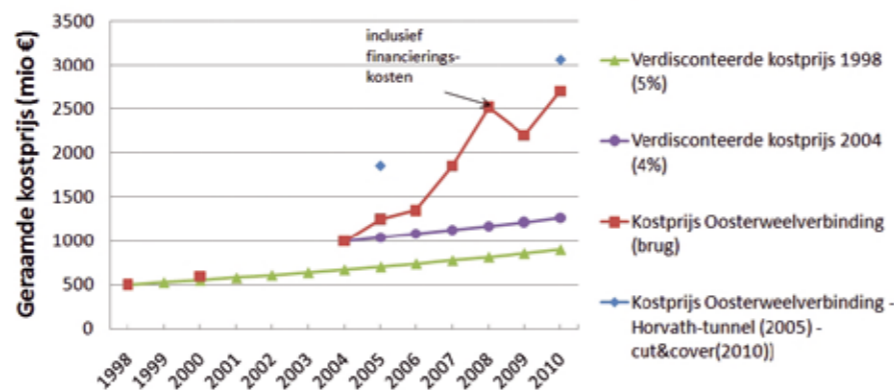
## Enkel kiezen voor zinvolle investeringen

Naast onduidelijke communicatie en de duizelingwekkende stijging van de kostprijs moeten we ons ook de vraag stellen of het wel een goed idee is om door te zetten met de Oosterweelverbinding. Volgens een MKBA (maatschappelijke kosten-batenanalyse) uitgevoerd door Transport & Mobility Leuven (De Ceuster, Yperman; 2010), zijn de kosten groter dan de baten en is het dus maatschappelijk onverantwoord om het project verder te zetten. Ook de mogelijke alternatieven (zoals bijvoorbeeld het Meccanotraccé) werden stiefmoederlijk behandeld.

In deze grafiek vind je de kostprijsstijging op basis van gepubliceerde cijfers. In 1998 verschijnt een artikel in De Tijd dat de Oosterweelverbinding ongeveer 0,5 miljard euro zal kosten. Het is belangrijk te vermelden dat de eerste voortgangsrapportage van de BAM aan het Vlaams Parlement er pas kwam in juni 2005, wat een verklaring kan zijn voor het gebrek aan informatie tot 2005. In deze eerste voortgangsrapportage staat dat de Oosterweelverbinding met een brug 1,25 miljard euro kost en dat volgens de Horvatstudie een tunnel 0,6 miljard euro duurder is. De derde voortgangsrapportage (maart 2006) bevat volgende tabel:

Jaar	Geschatte kostprijs (in euro)
2000	0,595 miljard
2004	0,999 miljard
2005	1,342 miljard

## Evolutie kostprijs van de Oosterweelverbinding



In 2007 wordt het plafond voor de uitgaven op 1,85 miljard euro vastgelegd, berekend op het prijspeil van 2006. In oktober 2008 ontstaat er nogal wat opschudding omdat de prijs plots stijgt naar 2,52 miljard euro. Dit bedrag wordt door de BAM verklaard als een indexatie van 1,85 miljard euro aan het prijspeil van 2009. Voor het eerst wordt de prijs voor DBFM (Design – Build – Finance - Maintain) gebruikt. Hierin zijn de financieringskosten verrekend.

In maart 2009 wordt er een Design Sign Off bereikt, dit wil zeggen dat er een akkoord bestaat over alle aspecten die prijsbepalend zijn voor het project. In dit akkoord werd een realisatieprijs van 2,2 miljard euro vastgelegd. Opvallend hierbij is dat de financieringskosten deze keer niet in de prijs worden verrekend, waardoor het lijkt dat de prijs gedaald is. Gezien de kostprijschatting met financieringskosten niet bedoeld was aan het licht te komen vermoeden we dat er in dit geval geen sprake is van 'positieve vooringomenheid' maar wel van 'strategische misleiding' (cf. Flyvbjerg). Na het volksreferendum duikt in een gedachtewisseling in het Vlaams parlement (22 oktober 2010) omtrent het Masterplan 2020 het getal 2,7 miljard euro op voor een aangepaste brug. De Vlaamse Overheid kiest uiteindelijk voor een cut & cover variant en schat dat het 3,065 miljard euro zal kosten, de meerkost wordt gedragen door de stad Antwerpen en de Antwerpse haven.

In de grafiek staan ook de voorziene prijsevoluties op basis van de discontovoeten voor infrastructuurprojecten zoals ze door de Europese Commissie werden aanvaard (5% in 1998 en 4% in 2004).

# Dubbelinterview: Cathy Macharis en Katleen Marien

**Vlaanderen plant de komende jaren heel wat bijkomende weginfrastructuur aan te leggen. Denk maar aan de Oosterweelverbinding en de verbreding van de RO (Brusselse ring). Niet iedereen vindt dit zo'n goed idee. Vaak zijn dit belangengroeperingen of milieubewegingen, maar steeds meer laten ook economische kritische noten horen. We laten twee dames aan het woord: Cathy Macharis, professor transport en logistiek management aan de VUB, en Katleen Marien, adviseur mobiliteit bij VOKA.**

**Hoe valt het aanleggen van nieuwe weginfrastructuur volgens u te verzoenen met de doelstellingen die Vlaanderen zich opgelegd heeft in het Pact 2020, nl. tegen 2020 40% van het woon-werkverkeer met een duurzame modus?**

**Katleen Marien:** Het federaal planbureau verwacht voor België tegen 2030 een toename van het aantal reizigerskilometers met 30%. De grootste toename doet zich voor bij andere motieven dan woon-school of woon-werk verplaatsingen. Vandaag vertegenwoordigen die andere motieven al 64% van alle verplaatsingen. Indien deze zullen stijgen met 35%, dan zal hun aandeel verder stijgen tot 70%. Dus zelfs als we de 40% duurzame verplaatsingen in het woon-werkverkeer halen, zullen we nog een gigantische groei moeten opvangen.

**Cathy Macharis:** Als men wil komen tot een meer duurzaam woon-werkverkeer, dan zijn daar verschillende mogelijke maatregelen noodzakelijk. Ten eerste, een goed en performant openbaar vervoersysteem. Uit een enquête van de VUB over het woon-werkverkeer van en naar Brussel bleek dat het gratis maken van het openbaar vervoer een extra 10% van de wagengebruikers over de streep kon trekken. De andere 90% stelt dat er eerst iets aan de kwaliteit moet veranderen (frequentie, aansluitingen, ...) vooraleer ze een modal shift zouden overwegen. Ook bleek in deze enquête dat logischerwijs de mensen met een bedrijfswagen veel minder geneigd zijn om van hun gratis vervoersmiddel afstand te doen. Dus daar zou aan moeten gewerkt worden. Verder kan men veel verwachten van een beprijzing van het vervoer aan de hand van een slimme kilometerheffing. Ook het fietsen en stappen dient aangemoedigd te worden door de nodige infrastructuur en mogelijk financiële aanmoedigingen.

**Katleen Marien:** De uitdagingen van de toekomst



Erasmusbrug in Rotterdam: een tuibrug zoals die bijna in Antwerpen gebouwd werd. Ferdi de Gier

kunnen we enkel aan door op alle vlakken in te zetten zowel voor personen- als voor goederenvervoer. Door de verschillende modi optimaal te benutten. Zo moet openbaar vervoer aantrekkelijker worden voor woon-werkverkeer. Dit doe je niet door een gratis politiek, maar wel door kwaliteitsvol, betrouwbaar en stipt aanbod. Verder kan je de capaciteit van de weg gaan optimaliseren door verschillende maatregelen zoals dynamisch verkeersmanagement, inrichting van de weg, kilometerheffing maakt daar ook deel van uit, maar gezien de te verwachten groei zal bijkomende infrastructuur nodig blijven.

**Cathy Macharis:** Nieuwe weginfrastructuur heeft de neiging latente weggebruikers aan te zuigen. Het gaat dus over mensen die nu een ander verplaatsingsmiddel hebben gekozen of hun verplaatsing op een ander moment uitvoeren of zelfs er van afzien. Nieuwe weginfrastructuur zal dus in tegengestelde richting werken. Neemt niet weg dat een missing link kan aangepakt worden. Bij bottlenecks dien je goed het groter geheel te bestuderen. Bij de analyse moet men goed nagaan waar die bottleneck zich naar gaat verplaatsen en of dit de moeite loont, want anders blijf je de ene bottleneck na de andere aanpakken.

**Draagt het aanleggen van bijkomende weginfrastructuur bij tot een meer duurzame logistiek?**

**Cathy Macharis:** Hier is de redenering gelijkaardig. Verladere en logistieke dienstverleners kijken naar het beste prijs/kwaliteitsniveau van de verschillende



Cathy Macharis



Katleen Marien © Mora

transportmodi. Als congestie wordt weggenomen door een nieuwe weginfrastructuur dan zal dat in het nadeel zijn van de binnenvaart en het spoor. Let wel, na een tijdje is de verminderde congestie voor een groot deel weggewist doordat de latente vraag de nieuwe vrijgekomen capaciteit zal innemen.

**Katleen Marien:** Ik zou deze vraag liever algemener stellen. Het hebben van sterke economische poorten en een goede infrastructuur over weg, water of spoor, bepaalt mee de aantrekkelijkheid voor investeringen van een land. Als een land niet aantrekkelijk is, zal er geen logistiek komen, ook geen duurzame logistiek, want ook zij zullen gebruik maken van o.a. de weg. Meerdere factoren bepalen of een bepaalde economische activiteit al dan niet naar Vlaanderen komt.

**Uit een MKBA (maatschappelijke kosten-batenanalyse) voor de Oosterweelverbinding door Transport & Mobility Leuven bleek dat de kosten hoger waren dan de baten. Is het economisch te verantwoorden om te investeren in weginfrastructuur als de MKBA negatief uitvalt?**

**Cathy Macharis:** Een MKBA geeft aan of een transportproject voor de maatschappij in haar geheel interessant is, met andere woorden of de baten van het project voor de maatschappij groter zijn dan de kosten. Alle externe effecten, zoals emissies, ongevallen, congestie maar ook tewerkstellingseffecten zijn reeds meegenomen in de analyse. Als een MKBA negatief uitvalt dan is de conclusie dat het project best niet kan uitgevoerd worden omdat je dan de welvaart van de regio in beschouwing doet dalen.

**Katleen Marien:** Daarenboven is een MKBA vooral een hulpmiddel voor beleidsmakers. Belangrijk daarbij is dat er een draagvlak is voor de methode die toegepast wordt en de MKBA door een derde partij geëvalueerd wordt.

**Vaak worden heel wat nieuwe ontwikkelingen ingepland, die veel bijkomend auto- en vrachtwagenverkeer zullen veroorzaken. In de omgeving van de Brusselse Ring denken we aan de geplande ontwikkeling van het industrieterrein Meise-Westrode, winkel- en recreatiecomplexen zoals gepland in Machelen (Uplace), langs het kanaal in Schaarbeek en op de Heizel. Is er in Vlaanderen voldoende afstemming tussen ruimtelijke ordening en mobiliteit?**

**Cathy Macharis:** Het erge is bij deze nieuwe ontwikkelingen dat er niet naar het groter geheel wordt gekeken. Elk op zich maakt plannen en elk van deze plannen zal op zich zal al een groot effect hebben op de mobiliteit. Wat nog erger is, is dat ze gewoon alle drie verder doen. Diegene die eerst is zal het halen of nog erger er zullen er meerdere ingepland worden die geen van alle succesvol zal zijn.

**Katleen Marien:** Afstemming tussen ruimtelijke ordening en mobiliteit is belangrijk. De verplichting tot opmaken van een MOBER (MOBiliteitsEffectenRapport) wil aan deze nood tegemoet komen. Maar wat betreft de vermelde ontwikkelingen, neemt dat niet weg dat in de regio Vlaams-Brabant er vandaag een enorme behoefte aan bijkomende bedrijventerreinen bestaat. Dat blijkt uit een analyse die Voka gemaakt heeft. Voka blijft van mening dat het industrieterrein Meise-Westrode op korte termijn ontwikkeld moet worden.

**Is er voldoende overleg tussen de gewesten onderling?**

**Katleen Marien:** Voka heeft een visie opgesteld samen BECI [Brussels Enterprises Commerce and Industry], UWE [Union Wallonne des Entreprises] en VBO [Verbond van Belgische Ondernemingen]: Brussels Metropolitan Region. Daarbij wordt de mobiliteitsproblematiek integraal bekeken en daarmee wilden de werkgeversorganisaties de verschillende overheden aanzetten tot integraal beleid.

**Onlangs keurde de Vlaamse regering een visienota met betrekking tot het versnellen van infrastructuurprojecten goed. De procedures duren te lang en zijn geen garantie voor een breed draagvlak. Door betere en vroegere participatie zouden infrastructuurprojecten sneller gerealiseerd kunnen worden. Wat is uw visie hierop?**

**Cathy Macharis:** Ik ben een grote voorstander van een vroegere participatie en vooral van het erkennen van de bezorgdheden van alle stakeholders in het beslissingsproces. Ik heb hiervoor een specifieke methodologie ontwikkeld, de Multi Actor Multi Criteria Analyse (MAMCA) die het mogelijk maakt om de standpunten van die verschillende stakeholders ten opzichte van verschillende alternatieven weer te geven. Het geeft onmiddellijk aan of er draagvlak is voor bepaalde maatregelen en welke stakeholdergroepen daar problemen mee hebben.

**Katleen Marien:** Voka is tevreden dat er nu eindelijk werk gemaakt wordt van een betere en snellere ver-

gunningsprocedure. Het kan niet de bedoeling zijn om alle (publieke en private) initiatieven te verstikken in regelgeving. Voka is voorstander van brede, maar wel getrechterde participatie voor infrastructuurinvesteringen. Dat wil zeggen dat na evaluatie van de alternatieven en het maken van een keuze men daar mee verder gaat. Brede participatie houdt ook in dat aan het begin van een beleidsproces de verschillende mogelijkheden duidelijk gekaderd worden. Het is aan de politiek om duidelijk te maken wat haalbaar is en wat niet en hier is enige moed voor nodig. Ik verwijs graag naar Nederland waar men bij de aanleg van een bypass aan de bevolking van in het begin meegeeft dat een tunnel financieel niet haalbaar is en dus geen optie. Alle andere suggesties kunnen wel. Het kader is duidelijk.

Het volledige interview lees je op [www.komimo.be](http://www.komimo.be)

### ACTIEPLATFORM MODAL SHIFT

Modal Shift is een platform van verenigingen die werk willen maken van een andere aanpak van de mobiliteitsproblemen op de Brusselse ring. Verbreden van de ring is het probleem uitstellen. Modal Shift gaat voor echte oplossingen. Modal Shift verenigt nu Bral vzw, Greenpeace, Bond Beter Leefmilieu, Natuurpunt, Inter-Environnement Bruxelles, Fietsersbond, Gracq, Friends of the Earth Belgium, Gracq, Inter-Environnement Wallonie, TreinTramBus, Jeugdbond voor Natuur en Milieu (JNM), Amis de la Terre, Komimo en Mobil 21.

Meer info: [www.modalshift.be](http://www.modalshift.be)



### Taxistop onderzocht impact van 10.000 cambioklanten

**Op 1 december kondigde cambio aan dat ze de kaap van 10.000 klanten had overschreden. Naar aanleiding van dit nieuwsfeit maakte Taxistop resultaten bekend van een onderzoek bij autodelers. Uit het onderzoek blijkt dat er maar liefst 3600 privéwagens minder op de weg staan en dat gebruik van openbaar vervoer en de fiets toeneemt. De studie leert dat cambio-auto's in feite écht milieuvriendelijke auto's zijn.**

De studie kwam tot stand via steun van het Europese momo-project, waarbinnen ook de Bond Beter Leefmilieu participeert, en peilde naar het effect op de steden door cambio autodelen. 1 op 4 cambiogebruikers beweerde afstand gedaan te hebben van de wagen en 1 op 10 had door de aansluiting geen wagen aangekocht. Uit de resultaten blijkt dat 1 cambio-auto minstens 10 privéwagens vervangt. Gesteld dat deze auto's nog op straat stonden, dan heb je zo'n 25 km nodig om ze achter elkaar te parkeren, of 10 voetbalvelden parkeerruimte.

Het onderzoek toont ook aan waarom de samenwerking tussen Taxistop, VAB, NMBS-Holding, De Lijn, MIVB en SRWT (TEC) niet meer dan logisch is. 27,9% beweert vaker de bus, tram of metro te nemen, slechts 6,9% het tegendeel. Ook de trein (23,5% meer t.o.v. 13,7% minder) wordt vaker gebruikt. Autodelers fietsen en wandelen ook vaker dan voor hun aansluiting. De oorzaak van deze verschuivingen heeft in de eerste plaats te maken met de reflex tot autogebruik die is veranderd in een weloverwogen keuze voor het meest geschikte vervoermiddel bij elke verplaatsing.

Een tweede oorzaak van een verminderd autogebruik door autodelers heeft te maken met de gecombineerde verplaatsingen. Autodelers worden creatiever bij de keuze van een vervoersmiddel. Combineren biedt vaak het enige duurzame en realistische alternatief voor een autoverplaatsing: eerst de fiets, dan per trein naar een andere stad, om de laatste kilometers per bus of met een cambio-auto af te leggen. De NMBS draagt hiertoe bij door haar stations uit te bouwen tot multimodale overstapplaatsen. Zo is het nu al mogelijk om in 14 verschillende steden van de trein in een autodeelwagen te stappen. Bijna de helft van deze stationsauto's staat zelfs op een NMBS-parking.

Het onderzoek toont in feite aan dat een cambio-auto een auto is die werkelijk een positieve impact heeft op de steden. Cambio-auto's creëren ruimte en doen autogebruik afnemen. Zo zijn cambiowagens als het ware werkelijk goed voor het milieu!

## Verenigingen Voor Verkeersveiligheid: hoe het kan Voetbalclub SK Berlare zet verkeersveiligheid centraal op het veld



Naar aanleiding van de campagne Doe meer met verkeer werd er een fotowedstrijd opgezet en een afficheflyer gemaakt die bij gemeentes en verenigingen werd verspreid. De aandacht van Bert de Meyer (manager van SK Berlare) werd getrokken. Vanuit zijn professionele achtergrond had hij al het idee om iets te doen rond verkeersveiligheid in de club, maar de stap naar actie werd om verschillende redenen nog niet gezet. SK Berlare nam contact op met Verenigingen Voor Verkeersveiligheid en er werd een startactiviteit opgezet, een campagnebeeld gemaakt en een meerjarenplan rond verkeersveiligheid ontworpen. Op zondag 7 november werden vrijwilligers van de club

opgetrommeld om deel te nemen aan de fotoshoot voor het campagnebeeld. Dit was tevens de startdag voor een echt verkeersveiligheidsproject dat aan de clubleden werd voorgesteld. Doel is om jaarlijks rond een thema te werken, om een herkenbaar figuurtje aan deze campagnes te binden en om zichtbaar bezig te zijn met verkeersveiligheid. Niet alleen voor de eigen leden, maar ook voor de clubs die ze ontmoeten in competitieverband. Alleen daarom al is het uitkijken naar de wedstrijden in vierde klasse B. Hopelijk vindt dit initiatief navolging bij de Belgische Voetbalbond en andere voetbalclubs!

Meer info: [www.doemeermetverkeer.be](http://www.doemeermetverkeer.be)

# 2011: een jaar vol duurzame mobiliteitscampagnes!

Ruim 60 gemeentebesturen, 345 basisscholen en honderden vrijwilligers in verenigingen en buurten hebben tijdens de voorbije Aardig-op-weg-week actie ondernomen om het motto van de campagne, 'Zet je kinderen op de goede weg', waar te maken. Ondertussen hebben we de kans gehad om heel wat van die deelnemers te bedanken met een leuke prijs. Mechelen en stadsregio Turnhout kregen de Aardig-op-weg-trofee overhandigd voor hun enthousiaste inzet tijdens de Aardig-op-weg-week en de aandacht voor permanente duurzame mobiliteitsmaatregelen in hun beleid. Het succes van de voorbije campagne, motiveert ook ons om opnieuw een niet te versmaden en gevarieerd campagneaanbod voor 2011 uit te werken, een mix van blijvers en verrassende nieuwkomers.



Mechelen – Autovrije Zondag © stad Mechelen

Deze keer hoeft je niet te wachten op de lente om je fiets van stal te halen. Je kan de feestcalorieën nu al te lijf gaan met de Winter Trophy, de winterse variant van **Bike to Work**, waarmee de Fietsersbond en bekende Vlamingen alle werknemers vanaf 15 november uitdagen zoveel mogelijk naar het werk te fietsen.

## Een nieuwe lente, een nieuwe campagne

**Mijn korte ritten**, een initiatief van Mobiel 21, start op 21 maart en promoot stappen en fietsen voor korte afstanden. Meer uitleg over deze campagne lees je in het artikel op pagina 7. Een hele lente lang duurzaam pendelen, dat is de opzet van **ik kyoto**. Wie deelneemt van 28 maart tot 21 juni, maakt kans om mooie prijzen te winnen. Met **ik kyoto** wil Bond Beter Leefmilieu met diverse initiatieven de werkgevers een heel jaar lang stimuleren om werk te maken van een duurzaam pendelbeleid.



Banden oppompen voor meer fietsvergoeding © Fietsersbond

Op maandag 2 mei komt **Sam de Verkeersslang** op bezoek bij haast 1000 basisscholen. Een week lang komen leerlingen veilig en milieuvriendelijk naar school. Voor elke duurzame rit krijgt Sam een stip opgeplakt. Hoogtepunt van de actie is een oorverdovend fietsbelconcert op 4 mei. Belgerinkel is ook te horen vanaf 7 mei. Tot 11 juni loopt de campagne **Met Belgerinkel naar de Winkel** in honderden gemeenten. Romantiek gegarandeerd, want de campagne staat in het teken van de liefde!

Tot slot gaan Limburgse pendelaars massaal **Afkicken** van 2 tot 27 mei. Ook in de provincie Limburg organiseren tal van scholen een **Autoluwe Schoolweek** van 9 tot 13 mei.

## Geen Heen-en-weer-week meer!

Voor velen wellicht een verrassing, maar in 2011 is er geen Heen-en-weer-week meer. De vele campagnes in het voorjaar bieden voor elk wat wils. Begin mei blijft evenwel een uitstekende gelegenheid om met je school, organisatie of bedrijf een actie op te zetten in het teken van duurzame mobiliteit. Met een creatieve en opgemerkte actie zullen we de nodige weerklank geven aan dit thema en de vele acties.

## Duurzaam trippen in de zomer

Ook na de lente blijven we duurzame mobiliteit onder de aandacht brengen met een leuke wedstrijd en een wekelijkse milieuvriendelijk mobiliteitstip gaan we de smog te lijf. Hoe dat in zijn werk gaat, lees je in een volgend nummer van de Komimo-nieuwsbrief.

Van 16 tot en met 22 september is Europa in de ban van de **Week van de Mobiliteit**. Ook Komimo zal thematisch en communicatief nauwer aansluiten bij deze Europese campagneweek. Een logisch gevolg daarvan is dat we kiezen voor een naamsverandering. De Aardig-op-weg-week wordt de (Europese) Week van de Mobiliteit. Het thema van deze week zal weldra gekend zijn. De campagneorganisatoren bieden ook tijdens deze editie een waaier aan acties. Op zondag 18 september organiseren steden en gemeenten opnieuw een Autovrije Zondag. Een heus autodeelsalon en heel wat andere informatieve activiteiten laten je kennis maken met de voordelen van autodelen. Op 22 september, de Europese autovrije dag, mobiliseren we iedereen om de auto een dag aan de kant te laten. Honderden basisscholen doen dan voor de vierde keer mee aan de Strapdag. Maar we roepen dit keer ook bedrijven, verenigingen, gemeentebesturen en gezinnen op om massaal deel te nemen aan deze actiedag.

## Baan jezelf een trage weg

Snoeibeurten, zwerfvuilacties en ontdekkingstochten langs trage wegen, dat zijn de ingrediënten van de **Dag van de trage weg**. Op 22 en 23 oktober lanceert Trage Wegen de vijfde editie van deze nationale campagne.

Heel wat data om in je agenda aan te stippen en, vooral, heel wat kansen om met je school, verenigingen, bedrijf, gemeentebestuur of organisatie mee op de campagneboot te springen. We rekenen op jullie massale en enthousiaste deelname. Via deze nieuwsbrief houden we je verder op de hoogte.

# Mijn korte ritten: ik stap of fiets?



**Korte afstanden die gewoonlijk per auto gebeuren kunnen in veel gevallen perfect te voet of per fiets worden afgelegd. De zevende editie van 'Mijn korte ritten' nodigt alle Vlaamse gemeenten, maar ook lokale raden, organisaties, verenigingen bedrijven, buurtcomités... uit om stappen en fietsen voor korte afstanden te promoten. De campagne, een initiatief van Mobiel 21 vzw, start op 21 maart 2011 - een sportief begin van de lente- en eindigt op 21 april 2011.**

Wanneer iemand de auto laat 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 aangename en veiligere leefomgeving. Ook **Sabine Hagedoren**, gezicht van de campagne, is helemaal gewonnen voor het idee: *'Houd het een maand bij en je staat ervan versteld hoeveel kilometer je met de auto aflegt voor korte verplaatsingen. En verwen jezelf eens goed met het bedrag dat je uitgespaard hebt! Het moet ook leuk zijn om dat samen met je kinderen te doen: spreek bijvoorbeeld af om de wekelijkse boodschappen met de fiets te doen en bereken dan samen hoeveel je bespaard hebt. En laat ze dan voor het uitgespaarde bedrag iets uitkiezen. Je zal ze zien trappen!'*

## Bike to Work Winter Trophy: ga jij de uitdaging aan!?



Maandag 20 december dagen twee nieuwe bekende Belgen onze intussen 10.000 Bike to Work fietsers een maand lang uit om meer te fietsen dan hen. Om de 30 dagen en dit tot 21 maart 2011 verschijnt een nieuw duo bekende fietsers op [www.biketowork.be](http://www.biketowork.be). Ze stellen zich voor en dagen de fietsers elk op hun niveau uit! Doe beter dan hen, haal meer fietsdagen en maak kans op comfortabel ondergoed. Frank Deboosere, Adrien Joveneau, Nic Balthazar en de nieuwe topturner Donna Donny Truyens houden zich alvast klaar. Doe je mee? Let op: om deel te nemen moet je werkgever ingeschreven zijn.

Informatie en inschrijvingen: [www.biketowork.be](http://www.biketowork.be), of bij Dieter Snauwaert, [dieter@fietsersbond.be](mailto:dieter@fietsersbond.be), 0497/122 893

Mijn korte ritten ligt in het verlengde van het mobiliteitsconvenant. De overeenkomst tussen de Vlaamse overheidspartners en het gemeentebestuur krijgt een concrete toepassing op het niveau van de gemeente.

## Hoe meedoen?

De gemeente roept haar medewerkers en de verschillende organisaties en/of verenigingen in haar gemeente op om deel te nemen aan deze campagne. De deelnemers van elke groep ondertekenen een Korterittencontract (virtueel of op papier) en engageren 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 een logboekje of op de vernieuwde campagnewebsite. Vermits ze deelnemen in groep, kunnen de contractgenoten elkaar voortdurend motiveren. Aan het einde van de campagne zorgt de gemeentelijke campagneleider er samen met de groepsleiders voor dat de resultaten van alle deelnemers in de website ingevoerd zijn. Zo wordt de winst per gemeente en per groep automatisch berekend.

De deelnemers kunnen ook een tevredenheidsbevraging invullen over de voorzieningen, de leefbaarheid en de verkeersveiligheid voor zachte weggebruikers in hun gemeente. Dat kan interessante informatie opleveren voor het gemeentebestuur.

Om de deelnemers te belonen voor zoveel enthousiasme, verloot Mobiel 21 ook dit jaar weer toffe prijzen.

## Schrijf je in op de vernieuwde campagnewebsite

Gemeenten kunnen zich nog inschrijven tot 31 december op [www.mijnkorteritten.be](http://www.mijnkorteritten.be). Ze worden ondersteund met een pakket campagnematerialen: een draaiboek, affiches, logboekjes, flyers en een tevredenheidsbevraging. Een lokaal infomoment voor de verenigingen uit de gemeente is mogelijk. Vanaf 10 januari kunnen lokale deelnemers zich inschrijven.

Wie de campagnewebsite bezoekt zal merken dat die grondig vernieuwd is. Inschrijven, materiaal bestellen en gegevens van deelnemers beheren wordt een stuk makkelijker met de nieuwe toepassingen.

Informatie en inschrijven: [www.mijnkorteritten.be](http://www.mijnkorteritten.be), [mijnkorteritten@mobiel21.be](mailto:mijnkorteritten@mobiel21.be), 016 31 77 02

## 'ik kyoto' mee in de lente van 2011!



Ook in 2011 vindt er een nieuwe editie van 'ik kyoto' plaats! De werknemersactie loopt van 28 maart tot 21 juni en moedigt alle deelnemers aan om de hele lente volop duurzaam te pendelen. Ook dit jaar maken enthousiaste pendelaars kans op één van de vele leuke tombola prijzen! Tijdens deze actieperiode krijgen bedrijven en organisaties de kans uit te pakken met hun 'ik kyoto' actie en mobiliteitsmaatregelen als 'bedrijf in de kijker'. Schrijf je nu al in voor ik kyoto en laat zien wat jouw bedrijf allemaal onderneemt voor duurzaam pendelen! Voor werkgevers ontwikkelt ik kyoto diverse initiatieven om een duurzaam pendelbeleid te stimuleren. Op 14 januari vindt in Mechelen een eerste netwerkevent plaats, dat in het teken staat van de fiets als onderdeel van het pendelbeleid. Inschrijven kan via [info@ikkyoto.be](mailto:info@ikkyoto.be)!

Informatie en inschrijvingen via [www.ikkyoto.be](http://www.ikkyoto.be)



De tiende editie van Met Belgerinkel naar de Winkel vindt plaats van zaterdag 7 mei tot 11 juni 2011 en staat in het teken van de liefde. Liefde is een universeel gegeven waar iedereen voor valt: jong, oud, koppels, singles... En fietsen en liefde, dat is zoals Romeo en Julia: voor elkaar gemaakt. Het ideale thema dus voor Met Belgerinkel naar de Winkel. Want geef toe, er gaat toch niets boven een romantisch fietstochtje met twee?

Wie van 7 mei tot 11 juni 2011 boodschappen doet met de fiets, krijgt in elke deelnemende winkel een stempel op de spaarkaart. Een volle spaarkaart is goed voor een originele picknickponcho. Er valt ook een mooie Belgerinkel fiets te winnen of een heus romantisch fietsweekend naar Parijs. Gemeentes kunnen inschrijven van 1 december tot 11 februari.

Informatie en inschrijvingen op [www.belgerinkel.be](http://www.belgerinkel.be) of via [info@belgerinkel.be](mailto:info@belgerinkel.be)

## Visienota versnelling investeringsprojecten



© Hannes De Geest

In oktober keurde de Vlaamse regering een visienota over de versnelling van procedures voor investeringsprojecten goed. De regering heeft duidelijk geleerd van het debacle rond de Oosterweelverbinding. Basis van de visienota is om bij grote infrastructuurwerken te vertrekken van een ruime voorafgaande fase met verschillende participatiemogelijkheden, zowel voor de georganiseerde als niet-georganiseerde bevolking. Dit stemt overeen met de aanbevelingen van de commissies Sauwens en Berx. Tijdens deze voorfase kunnen verschillende alternatieven worden onderzocht. Ook zal het openbaar onderzoek plaatsvinden vooraleer een politieke keuze voor een alternatief wordt gemaakt. Pas daarna volgt het voorkeursbesluit en de procedure voor de uitvoering. Bond Beter Leefmilieu reageert positief op deze aanpak. Er zit echter een adder onder het gras.

De visienota stelt voor om het begrip 'kleine wijzigingen van algemeen belang' te verruimen. Deze afwijkende procedure, waarbij de overheid met een bouwvergunning kan afwijken van de ruimtelijke bestemmingen op het gewestplan, is bijvoorbeeld bedoeld om een fietspad aan te leggen. De visienota verwijst hierbij echter ook naar de Noord-Zuid verbindingsweg in de Kempen, het aanleggen van bijkomende rijstroken (zoals op de Brusselse ring en op de E313) en verbreding van een waterweg. Met deze afwijking, die voor echt 'kleine' projecten perfect te verdedigen valt, dreigt het beleid terug in het oude sukkelstraatje te verdwalen. Voor zware ingrepen zou deze afwijkende procedure kunnen leiden tot het 'forceren' van omstreden beslissingen. De ervaring leert dat je zo toch terug bij rechtszaken uitkomt. De vraag is dus maar in hoeverre hier effectief tijdswinst mee geboekt zal worden. Bond Beter Leefmilieu vraagt in elk geval een restrictieve benadering van het begrip.

Erik Grietens, Bond Beter Leefmilieu

Vrijdag 15 oktober 2010 stelde de Vlaamse Regering haar visie voor die de aanbevelingen op basis van de commissies Berx en Sauwens concreetiseert. In deze visienota zet de Vlaamse Regering de bakens uit voor een versnelling en een kwaliteitsverbetering van het proces. De Vlaamse Regering zet in op een grondige hervorming van de aanpak van investeringsprojecten die niet zonder een bestemmingswijziging kunnen worden gerealiseerd. Voor deze projecten is ook een planproces nodig. Vooral voor dit soort van investeringsprojecten kan de looptijd zeer lang zijn. De krijtlijnen voor de nieuwe aanpak zijn als een 'drietrapraket', met drie beslissingsmomenten: de startbeslissing, het voorkeursbesluit en het projectbesluit.

Korte samenvatting van de voorgestelde procedure:

1. **Startbeslissing:** op basis van een procesnota maakt de betrokken overheid zijn beleidsintentie openbaar. De betrokken overheid duidt een projectleider aan en bij complexe processen ook een procesbegeleider.
2. **Voortraject:** er wordt technisch, financieel en op maatschappelijk vlak onderzocht of en hoe een project kan gerealiseerd worden. Alternatieven worden getrechterd. Participatie gebeurt dus voor een politieke beslissing wordt genomen (de Vlaamse overheid werkt hiervoor een 'leidraad participatie' uit).
3. **Voorkeursbesluit:** de definitieve en gemotiveerde keuze van de overheid voor een bepaald alternatief. Het voorkeursbesluit omvat ook een financiële raming en eventuele flankerende maatregelen. Het betreft een juridisch aanvechtbaar besluit en een 'point of no return'.
4. **Uitwerking:** ook hier worden proceswinsten gerealiseerd door een geïntegreerde planings-, beoordelings- en vergunningsprocedure. Voor al deze procedures wordt nog 1 publieke consultatieronde georganiseerd.
5. **Projectbesluit:** vervangt alle vereiste vergunningen en machtigingen. Ook oteigeningen worden opgenomen in het projectbesluit.