

Heen-en-weer-week 2009

Duizenden werknemers pendelen voortaan duurzaam naar het werk



© lijn.com

Werknemers kunnen een pak geld besparen als ze ervoor kiezen om op een duurzame manier naar het werk te gaan. Dat was de kernboodschap van de voorbije Heen-en-weer-week. Het vooruitzicht om een behoorlijk bedrag te kunnen schrappen op de uitgaven voor woon-werkverkeer liet de pendelaars niet koud. De continue aandacht van televisie, radio en dagbladen hebben mee gezorgd voor een mooi bereik van deze campagne en het doorklinken van het thema bij heel veel bedrijven en hun werknemers.

15.000 dromen berekend

Vijftienduizend nieuwsgierige werknemers maakten de berekening met de Droomcalculator van Taxistop om te weten te komen wat ze nu eigenlijk op jaarbasis konden besparen. Dat kon op een snelle manier via de eenvoudige calculator. Voor een meer gedetailleerde berekening was er een uitgebreide calculator. Eén vijfde van de gebruikers geeft aan dat het resultaat van de berekening hen heeft doen overstappen naar een duurzame manier van pendelen.

Nog eens 40% geeft aan zijn verplaatsingsgedrag in de nabije toekomst aan te passen. Dat zijn mooie resultaten die aangeven dat de acties tijdens Heen-en-weer-week hun doel niet voorbijschieten. Ook nu nog blijven werknemers hun financieel voordeel berekenen en beginnen ze alvast te dromen waaraan ze de bespaarde euro's zullen besteden. Reden genoeg om de Droomcalculator tot aan de volgende campagne ter beschikking te stellen op de campagnewebsite.



inhoud

Terugblik Heen-en-weer-week	1 - 2
Ademloos Antwerpen?	3
Aardig-op-weg-week	4 - 5
Mobiliteitsplan 2020 De Lijn	6
Winkel	7
Opiniestuk	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)

Tweeerkenstraat 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@treintramibus.be - www.treintramibus.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

ik kyoto slaat aan bij 420 bedrijven

ik kyoto was voor de 3de keer van de partij tijdens de Heen-en-weer-week. Tijdens deze editie schreven 420 bedrijven zich in. Van 4 tot 29 mei registreerden bijna 12.000 werknemers van deze bedrijven hun duurzame kilometers. Zo maakten ze kans op één van de prijzen uit de goed gevulde prijzenpot met een waarde van maar liefst 50.000 euro.



© BBLV

Ook deze uitgave van ik kyoto verliep bijzonder geanimeerd. Op 4 mei trapte de Bond Beter Leefmilieu in alle vroegte ik kyoto op gang, samen met Athlon Car Lease. Sportieve pendelaars konden op 15 mei hun hartje ophalen tijdens de mega-fietstocht vanuit Antwerpen, Gent of Leuven richting Brussel.

Tijdens ik kyoto werd er vooral naar gestreefd om nog meer autosolisten te overtuigen de overstap te maken naar duurzaam pendelen. Werknemers die een collega overtuigen om samen met hen duurzaam te pendelen, kregen een kraslotje cadeau. De eerste 400 'overstappers' werden in de watten gelegd met aangepast reisadvies, proefabonnementen, 5-dagenpassen, fietspompjes en een carpoolzonscherm, afhankelijk van welke verplaatsingswijze zij aangaven.

Iedereen op de fiets dankzij de fietsvergoeding

Een handige fietspomp en een stel vers opgepompte banden konden tijdens de actie 'Druk druk druk' zo'n 5000 fietsende werknemers bekoren. Op verschillende locaties aan bedrijven en stations werd een 'bandenpompactie' opgezet om het belang van de fietsvergoeding in de kijker te zetten. Nog lang niet alle fietsende pendelaars kunnen via hun werkgever hierop rekenen. Cijfers bewijzen nochtans dat zo'n fietsvergoeding een positief effect heeft. Ondertussen is de fiscale aftrekbaarheid verhoogd van 15 naar 20 eurocent per kilometer. De Fietsersbond pleit samen met de Komimo-lidorganisaties voor een initiatief dat het toekennen van een fietsvergoeding verplicht maakt.



© Fietsersbond

Studenten gaan voor de mobiliteitscheque

Op de campagnesite konden laatstejaarsstudenten hun mening kwijt over de mobiliteitscheque, een cheque die je vrij kan gebruiken ter vervanging van de bedrijfswagen. Voorlopig gaat het nog om een concept waarvan de realisatie al een tijdje op het verlanglijstje staat van de mobiliteitsverenigingen. We wilden graag weten of de werknemers van morgen openstaan voor de mobiliteitscheque of toch liever gebruik maken van populaire bedrijfswagen. Iets meer dan de helft (56%) ziet wel brood in de mobiliteitscheque die hun meer vrijheid geeft bij het invullen van de mobiliteitsbehoeften. Met het resultaat van deze poll lokte Mobiel 21 overwegend positieve reacties uit bij verschillende sleutelfiguren. Ook tijdens de vorige editie van de Heen-en-weer-week in 2008 werd het idee van de mobiliteitscheque positief onthaald door bedrijven en sociale partners. Hoog tijd om het concept mobiliteitscheque om te zetten in een fiscaal interessant instrument dat werknemer en werkgever kan bekoren.



© Istockphoto

In het spoor van Aspe

Van Pieter Aspe is bekend dat hij het openbaar vervoer genegen is. Met veel plezier zette hij zijn schouders mee onder een bedankingsactie voor trein-, tram- en busreizigers. Op 5 mei ontvingen de reizigers op de trein Brussel-Blankenberge een gesigneerd exemplaar van Grof Wild uit handen van de schrijver. Twee dagen later konden 80.000 openbaarvervoergebruikers eveneens een exemplaar bemachtigen.



© Komimo

Bedankt!

Komimo bedankt alle sponsors, partners, de vele bedrijven en de werknemers die meegewerkt hebben om van de Heen-en-weer-week 2009 een succesvolle campagne te maken. In het bijzonder waarderen we de steun van de Vlaamse overheid, De Lijn, NMBS en Slimweg

Met steun van de
Vlaamse overheid



Informatie: Komimo vzw

ADEMLOOS ANTWERPEN?

INTERVIEW MET STRATENGENERAAL

De discussie over mobiliteit en luchtkwaliteit – het centrale thema van de Aardig-op-wegweek – komt nergens zo sterk naar voor als bij het sluiten van de Antwerpse ring via de Oosterweelverbinding. Manu Claeys van Stratengeneraal geeft toelichting bij het dossier en de problematiek van de luchtkwaliteit.

De BAM diende in mei een bouw-aanvraag in voor de Lange Wapperbrug. Die aanvraag is de definitieve goedkeuring van dit traject voor de enen of een kans voor inspraak van de burgers voor de anderen? Waar ligt de waarheid volgens jullie?



Manu Claeys: De waarheid ligt in het midden. Normaal gezien is het indienen van een bouw-aanvraag de allerlaatste stap voor definitieve goedkeuring van het bouwproject. Maar in dit geval maakte de Vlaamse regering een uitzondering. De stad Antwerpen mocht nog een studie bestellen over een alternatief tracé. Ze bestelde deze studie op 1 april 2009 bij het bureau Arup/Sum. Op 1 juli 2009 moet het studiebureau zijn conclusies voorleggen. Als de resultaten van deze studie gunstig zijn voor een tunnelalternatief, zal de stad Antwerpen

een negatief advies geven voor het tracé met viaduct (Lange Wapper). De Vlaamse regering heeft beloofd daarmee rekening te zullen houden.

Ademloos verzamelde ondertussen reeds meer dan 60.000 handtekeningen voor een volksraadpleging. Patrick Janssens veranderde enkele maanden terug het geweer van schouder door plots te pleiten om het referendum nog voor de verkiezingen te organiseren. Wat is de stand van zaken hierover?

Manu Claeys: Het referendum zal pas midden oktober 2009 georganiseerd worden, nadat de resultaten van het tweede alternatievenonderzoek bekend zijn en nadat de stad Antwerpen de, voor een referendum verplichte, informatieronde van 1 maand heeft georganiseerd. Om zo veel mogelijk Antwerpenaren te informeren over de verschillende alternatieven, wordt die informatieronde pas in september georganiseerd



Elbisreverti

(en niet in de zomermaanden). Vandaar dat het referendum er niet eerder komt dan halfweg oktober. In haar advies zal de stad Antwerpen ook rekening houden met de uitslag van het referendum.

In het milieueffectenrapport wordt de impact op luchtkwaliteit eerder minimaal ingeschat. Hoe komt dat?

Manu Claeys: Daarvoor zijn twee redenen. Enerzijds komt dat omdat men werkt met computersimulaties op basis van een beperkt aantal uitstootfactoren – en niet op basis van reële medische gevolgen. Uit buitenlandse studies verschenen in gezaghebbende medische tijdschriften (The Lancet, The New England Journal of Medicine, ...) blijkt dat de impact van autostrades op omliggende woongebieden steevast uitermate negatief is, vooral voor kinderen en ouderen, en dit zowel op het niveau van luchtkwaliteit als geluidsoverlast. In een studie met computersimulaties wordt daarmee geen rekening gehouden. Er is nog een tweede reden voor die minimale

inschatting van de impact van luchtkwaliteit in het MER-rapport. Het rapport maakt namelijk geen onderscheid tussen globale en lokale resultaten. Voor de globale resultaten leveren verschillende varianten eenzelfde beeld op, omdat de impact van het bouwproject zelf telkens 'verdrongen' wordt in de algemene cijfers voor de hele stad Antwerpen. Enkel de lokale resultaten geven een echt beeld van de impact van het bouwproject. Uit die lokale resultaten blijkt dat bij het bouwen van een viaduct vooral de zones Deurne, Merksem, Luchtbal, Antwerpen-Noord er sterk op achteruitgaan qua luchtkwaliteit en de zones Linkeroever/Eilandje qua geluidsoverlast. Bij een tunnelalternatief is er uiteraard geen geluidsoverlast en is er enkel uitstoot aan de tunnelmonden, waar die gecaptureerd en gefilterd kan worden. Maar dergelijk tunnelalternatief werd niet bestudeerd in het MER-rapport.

Informatie:
www.stratengeneraal.be
www.ademloos.be

AARDIG-OP-WEG-WEEK

VARIEER IN HET VERKEER.BE

16 TOT EN MET 22 SEPTEMBER 2009



**GUN JE BUUR EEN ZUURSTOFKUUR.
Laat je auto eens aan de kant.**

Met die slagzin in gedachten zullen tijdens de Aardig-op-weg-week van 16 tot en met 22 september opnieuw honderden acties in Vlaanderen plaatsvinden. Gemeenten, buurtbewoners, verenigingen en scholen springen mee op de kar om iedereen te laten proeven van de voordelen van milieuvriendelijke mobiliteit. Als straten, woonbuurten, dorpspleinen, schoolomgevingen of stedelijke centra autoluw of helemaal autovrij worden, komt er meer ruimte vrij voor rust, groen, ontspanning en ontmoetingen. Bovendien betekent minder autoverkeer ook een betere luchtkwaliteit. Kortom tijdens de Aardig-op-weg-week komen we met zijn allen weer op adem.

Voor elk wat wils



© TreinTramBus

Wie mee actie wil voeren, kan kiezen uit een waaier aan mogelijkheden. **G-route in de kijker** promoot de zogenaamde Groene route die de rand van de gemeente of stad verbindt met het centrum. Door haar aangename, verkeersveilige en groene karakter is die route populair bij fietsers en voetgangers. Deze routes zijn vaak nog te onbekend bij bewoners of bezoekers. Om daar verandering in te brengen worden gemeenten, scholen en verenigingen opgeroepen om ze op een originele manier onder de aandacht te brengen.



© Yel Ratajczak

Een **Autovrije Zondag** is in Vlaanderen en heel Europa een klassieker geworden, en mag ook dit jaar niet ontbreken in de Aardig-op-weg-week. Op zondag 20 september sluiten buurten en gemeenten straten af voor het verkeer. Er komt ruimte vrij waar bewoners en bezoekers de hele dag volop genieten van prettige activiteiten, rustig kunnen winkelen, aangenaam ontspannen, fietsen en wandelen. 27 gemeenten, 4 buurten en 3 verenigingen schreven in voor 2 juni en ontvangen een gratis materialenpakket ter ondersteuning van de actie. Wie nu nog inschrijft krijgt een beperkter materialenpakket onder meer met het draaiboek met nuttige tips en praktische informatie.

Onder het motto **Verlucht de stad** zetten steden en gemeenten een heuse promotiecampagne voor autodelen en carpoolen op. Zo veel mogelijk bewoners overtuigen om zich te registreren als kandidaat-autodeler of carpooler, dat is het doel van deze actie. Het effect van deze campagne zal per deelnemende stad of gemeente te volgen zijn op de campagnewebsite. Inschrijven kan nog tot 15 augustus.



© Gemeente Beveren

De tweede editie van de **Strapdag** belooft ook dit jaar een succes te worden. Er is immers niets leuker dan te voet of met de fiets naar school te gaan. Als we dat met zijn allen doen wordt het een stuk rustiger en veiliger aan de schoolpoorten. De Strapdag op 22 september is de ideale manier om dat te beleven. Inschrijven kon tot 31 juni. Scholen die nog willen deelnemen, nemen best contact op om na te gaan of het nog mogelijk is (info@strapdag.be, 015 30 80 40).

En tot slot willen de organisatoren van de campagneweek iedereen aanmoedigen een originele actie te organiseren die onze slagzin 'Gun je buur een zuurstofkuur' alle eer aandoet. Minder autoverkeer betekent minder uitstoot, gezondere lucht en meer ademruimte. Wie in deze positieve boodschap inspiratie vindt, kan zich tot 15 augustus inschrijven voor **Creatief met zuurstof**.

Sterren verdienen

Elke actie wordt met een ster weergegeven op de Sterrenkaart, een kaart van Vlaanderen waarop webbezoekers kunnen nagaan in welke gemeenten initiatieven plaatsvinden in het kader van de Aardig-op-weg-week. Bovendien reikt Komimo een Aardig-op-weg-trofee uit aan die gemeentebesturen die met promotie, eigen initiatieven of een efficiënte ondersteuning van lokale verenigingen en/of scholen het actiefst meewerken aan de campagneweek.



Op de campagnewebsite www.varieerinheterverkeer.be lees je alles over de campagne, de deelnamemogelijkheden, de ondersteuning die je van ons mag verwachten en de aantrekkelijke prijzen die je in de wacht kan slepen. Er is ook een handige brochure over de Aardig-op-weg-week en die kan je op eenvoudig verzoek krijgen bij Komimo vzw, via een berichtje aan contact@varieerinheterverkeer.be of op telefoonnummer 09 242 32 35.

De Aardig-op-weg-week is een initiatief van vzw Komimo, met de steun van de Vlaamse overheid en de gewaardeerde medewerking van De Lijn, NMBS, Gezinsbond en Slimweg.

Mobiliteitsvisie 2020 van De Lijn



© TreinTramBus

De Lijn stelde in mei haar mobiliteitsvisie 2020 voor. Het rapport geeft aan hoe De Lijn de toekomst van het tram- en busvervoer Vlaanderen ziet. Het plan zorgde voor heel wat discussie. We vragen aan Jan Vanseveren van TreinTramBus zijn mening over het toekomstplan.

Wat zijn de grote krachtlijnen van de mobiliteitsvisie 2020 van De Lijn?

De Lijn wil investeren op alle niveaus van het net. Vooral opvallend zijn de voorstellen voor investeringen in light train en sneltramlijnen. Bij light train gaat het over lichte treinen op bestaande spoorlijnen. Sneltramlijnen zijn echte nieuwe lijnen op plaatsen waar spoorlijnen ontbreken, zowel in de rand rond Antwerpen, Gent en Brussel, als in enkele landelijke gebieden. Voor het plan heeft De Lijn zich gebaseerd op het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen en op potentieelberekeningen.

Wat zijn volgens jullie de sterke punten in dit plan?

De Lijn legt terecht de lat hoog en zet in op nieuwe tram-, sneltram-, light rail- en snelbuslijnen. Het is evident dat de overheid alleen met bijkomende investeringen in spoorvervoer – inclusief tram en light train – een verkeersinfarct kan voorkomen. Op een hedendaagse tramlijn kunnen 8.000 tot 10.000 klanten per uur worden vervoerd. Als dezelfde groep mensen zich per auto verplaatst, is een autoweg van vier rijstroken per richting nodig. Het “groot spoor” kan nog meer mensen aan: in de regio Parijs worden nu al meer dan 50.000 klanten per uur op één spoor vervoerd: het equivalent van een autoweg van 20 rijstroken! Automobilistenverenigingen en werkgeversorganisaties vragen om meer te investeren in bijkomende wegen. TreinTramBus vindt deze vragen weinig realistisch: dit vergt een veelvoud aan ruimte, onverantwoord gezien de schaarse ruimte in Vlaanderen.

We zijn ook erg tevreden met de plannen in Limburg. Daar springt De Lijn in het gat dat de spoorwegen daar lieten door een te drastische besparingsoperatie uit de jaren '50. Er rijden nu nauwelijks nog treinen in Noord- en Oost-Limburg. Als de spoorwegen deze fout niet willen rechtzetten, is het maar normaal dat De Lijn deze taak op zich neemt.

Het plan bevat dus een aantal pluspunten maar jullie hebben ook kritiek?

In de regio Antwerpen mag er best wat meer ambitie zijn: het plan voorziet maar in twee bijkomende sneltramlijnen naar het toch dichtbevolkte voorstedelijk gebied rond de stad.

Anderzijds wordt het stilaan tijd om de studietijd af te ronden. Al in 2003 werden in het Pegasuplan al eens bijkomende tramlijnen voorgesteld. In Gent is het rond deze uitbreidingen momenteel oververdovend stil: er is nog geen meter tramlijn bijgekomen.

Daarnaast volstaat het niet om tramlijnen aan te leggen. In Antwerpen, waar wel enkele lijnen bijgekomen zijn, raakt het voertuigpark hopeloos verouderd. De oudste trams zijn inmiddels 48 jaar oud, te klein – in Gent is het niet veel beter – en ontoegankelijk voor mensen in een rolstoel, met bagage, kinderwagens, ... Door de (beperkte) uitbreidingen van het tramnet in Antwerpen moet De Lijn opnieuw meer beroep doen op die oude trams. TreinTramBus vraagt dat dringend nieuwe én grotere voertuigen worden aangeschaft.

Een heikel punt blijft ook de doorstroming. De Lijn rekende uit hoeveel mensen de auto zouden laten staan om de overstap te maken op het openbaar vervoer. Onderzoek bracht naar voor dat dit pas werkt als het openbaar vervoer ook qua reistijd kan concurreren met de auto. Algemeen wordt als norm genomen dat een rit met het openbaar vervoer maximaal anderhalf keer zo lang mag duren als een autorit, wachttijd en overstappen inbegrepen. Dit lukt niet als tram en bus tussen de auto's in de file staan. Busbanen, zegt u? Zeker, maar dit volstaat niet. Op de Antwerpse Leien staan tram en bus óp die tram- en busbaan tot twee minuten stil voor de verkeerslichten. De kusttram toont dat het ook anders kan: lichtenbeïnvloeding mét prioriteit voor tram en bus, aan de kust en in het buitenland een evidentie. Voor een goede doorstroming is De Lijn helaas afhankelijk van de goodwill van andere partners – gemeenten en de Vlaamse overheid als wegbeheerder. Die partners verkiezen nog al te vaak het behoud van enkele parkeerplaatsen boven een tram- of busbaan die significante tijdswinst kan opleveren voor tram en bus. In Gent veroorzaken zes parkeerplaatsen op het Koophandelsplein dagelijks minutenlang tijdverlies voor de duizenden gebruikers van de drukke tramlijn 1.

Tram, light train en bus zijn geen eilanden. De klant verplaatst zich van A naar B en maakt daarbij nood-



© Simon Blackley

WINKEL

gedwongen vaak gebruik van een combinatie van trein, tram, metro en/of bus. Om het gebruik van het openbaar vervoer aantrekkelijk te maken, pleit TreinTramBus voor onderlinge afstemming van trein, light train, tram en bus op elkaar, en dit zowel op vlak van reiswegen, tarieven als informatie. Per auto maak je de verplaatsing toch ook in één vloeiende beweging?

Een veel gehoorde kritiek op de plannen van De Lijn is dat ze bijkomende middelen van de overheid vraagt terwijl ze er niet in slaagt om de kosten sterker te dekken uit eigen inkomsten. Wat is jullie visie daarover?

De Lijn krijgt inderdaad vaak het verwijt dat de kostendekking te laag is, m.a.w. dat de gebruikers een te klein deel van de kosten dragen. Nu zijn de ontvangsten van de gebruikers wel gestegen, maar minder snel dan het aantal reizigers zelf. De gemiddelde klant van De Lijn betaalt dus nu een stuk minder dan pakweg tien jaar geleden. Voor TreinTramBus is daar ook niets mis mee: wij pleiten al sinds jaar en dag voor betaalbare tarieven. Dan is het onvermijdelijk dat de overheid een groter stuk bijpast.

Overigens betalen ook automobilisten bijlange niet alle kosten die ze veroorzaken. Externe kosten zoals ongevallen, geluids- en milieuoverlast worden gedragen door de gemeenschap, niet door de automobilisten zelf.

Informatie: Treinrambus



Praktijkboek 'Publieke Ruimte 2009'

Steunpunt Straten gaf in maart de tweede editie van het praktijkboek 'Publieke Ruimte' uit. Het boek (200 p.) bevat een overzicht in artikelvorm van alle lezingen die tijdens de Dag van de Openbare Ruimte werden gegeven. De thema's zijn ondermeer mobiliteit, groen, ontwerp en inrichting, beheer en onderhoud. Daarnaast zijn 16 recent gerealiseerde publieke ruimte projecten en 15 geplande projecten beschreven uit Vlaanderen en Brussel. Het praktijkboek bevat tevens de katern 'Harmonisch Park- en Groenbeheer' met de laureaten van de projectoproep van het Agentschap voor Natuur en Bos. **Het boek is verkrijgbaar aan de prijs van 45 euro (incl. verzendkosten), bestellingen@steunpuntstraten.be**

Brochure Fietsenstallingen

De Fietsersbond ontwikkelde met steun van de Vlaamse Overheid de brochure 'Fietsenstallingen in Vlaanderen en Brussel – Goede praktijkvoorbeelden'. Deze brochure is een 'wegwijzer' voor alle betrokken overheidsbesturen en bedrijven die de theorie in de praktijk willen omzetten. Aan de hand van concrete voorbeelden, willekeurig geselecteerd in Vlaanderen en Brussel, tonen we aan hoe kwaliteitsvolle en diefstalveilige fietsenstallingen er uit zien. In een eerste deel wordt ingegaan op enkele belangrijke aandachtspunten bij de plaatsing van fietsenstallingen, zoals: het juiste type fietsenstalling, de afstand tussen de gestalde fietsen, de spreiding van de fietsenstallingen, overkapping en verlichting. Een tweede luik omvat de concrete praktijkvoorbeelden in 10 gemeenten of bedrijven. Het Vademecum Fietsvoorzieningen werd aangewend als toetsingselement en leidraad om de 'best practices' te selecteren.

Je kan ze downloaden via <http://www.fietsersbond.be/publicaties/goedepraktijken>



Veiligheids campagne Kusttram

De Lijn start met verschillende partners een campagne rond de veiligheid van de Kusttram. Jaarlijks zijn er nog verschillende ongevallen met de tram. Via ingrepen in de infrastructuur en de signalisatie werd de veiligheid al sterk verhoogd. Via de campagne wil De Lijn aandacht vragen van andere weggebruikers om zo de veiligheid te verhogen. **Meer informatie: www.dekusttram.be**



**Geniet van de Kust, maar ...
wees je wel van de tram bewust!**



O P I N I E

Vlaanderen heeft nood aan ruimte. Aan ademruimte.

Open ruimte is in Vlaanderen een schaars goed. Gezonde lucht ook. In geen enkele andere Europese regio liggen wegen, woonwijken en industrie zo kriskras door elkaar. Nergens is het wegennet zo dicht of is het tekort aan zuivere lucht, bossen, natuur en open landschappen zo nijpend. In geen enkele andere regio is de nood aan een weldoordachte ruimtelijke ordening zo groot.

Toch gaat de aanslag op de open ruimte in Vlaanderen onverminderd voort. Elke dag verdwijnt er 7,5 hectare open ruimte onder asfalt, steen en beton. Dat is de oppervlakte van 11 voetbalvelden. Dag in, dag uit.

Vlaanderen raakt niet geleerd. **Nieuwe projecten, het ene al ambitieuzer dan het andere, verdringen mekaar** om het licht te zien: nieuwe wegen, bredere ringwegen, grotere havens, groeiende luchthavens, bredere kanalen, extra bedrijventerreinen, bijkomende verkavelingen...

Omdat ook op bestuursvlak de versnippering heeft toegeslagen, lijkt niemand nog een kijk te hebben op het geheel. En zeker niet op de gevolgen voor mobiliteit, gezondheid en milieu. In veel van de nieuwe projecten liggen kiemen voor de milieu- en gezondheidsproblemen van de toekomst.

Wij zijn er van overtuigd dat een Vlaanderen welvarend, open en gezond kan zijn. Op voorwaarde dat het land niet wordt overgelaten aan projectontwikkelaars alleen. Daarom willen wij wijzen op risico's en uitdagingen waar we voor staan.

Laat ons land meer zijn dan de logistieke poort van Europa. Zowel omwille van economische als ecologische redenen. De voorbije decennia was de groei van onze havens gekoppeld aan de groei van onze industrie. En dus van onze welvaart. Vandaag staat groei van havens – als we niet opletten – voor toenemende containertrafiek: veel druk op milieu, gezondheid en open ruimte, in ruil voor weinig economische meerwaarde.



Het alternatief voor deze logistieke keuze bestaat: **zet in op economische activiteiten die toenemende welvaart koppelen aan lagere milieudruk:** help klassieke industrieën te innoveren en zich hier te verankeren, zet in op nieuwe eco-industrieën en –diensten, op doorgedreven energiebesparing en groene energieproductie. Bovendien is en blijft er in Vlaanderen plaats voor intelligente en duurzame transport en logistiek. Hierbij ligt de nadruk niet langer op de rol van klein schakeltje in een wereldwijd containernetwerk, maar op het vervoeren van eigen productie en het bevoorraden van de eigen markt.

Stop het aansnijden van nog meer open ruimte, in de illusie het auto- en vrachtverkeer terug vlot te krijgen. Het heeft weinig zin om – zoals bij het behandelen van een hartinfarct – enkele overbruggingen te plaatsen, indien de eet- en leefgewoonten van de patiënt niet drastisch verbeteren.

Het andere mobiliteitsbeleid waar wij voor staan, sluit de kleine chirurgische ingrepen niet uit, maar zet de patiënt wel op dieet. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen heeft op een doordachte manier vastgelegd welke bijkomende wegverbredingen of verbindingen noodzakelijk waren. Tot zo ver kunnen wij volgen. Maar daar moet de betonhonger dan ook ophouden. **Laat aan de vraag naar steeds meer wegen een einde komen.**

Om de wegen te ontlasten moet de komende jaren gegrepen worden naar nieuwe en functionele instrumenten. We denken hier aan een slimme kilometerhef-

ting voor vracht- en personenvervoer, gevarieerd naar milieuprestaties van de wagen, uur en plaats; het verlagen of variëren van de maximumsnelheid op de (auto)wegen; de aanleg van randstedelijke parkings, aansluitend op zeer performante stadsshuttles; het markeren van stedelijke autoluwe milieuzones in woonwijken; het versterken van het fietspadennetwerk; het moderniseren en uitbreiden van het openbaar vervoer en het aanleren en veralgemenen van eco-driving.

Maar zelfs deze stappen zullen niet volstaan indien er niet ingegrepen wordt aan de basis van het mobiliteitsdieet.

Daarom: **grijp in aan de bron, daar waar verkeer gegeneerd wordt.** Het is tijd om inzake inplanting van woningen en bedrijven en handelszaken, terug te grijpen naar de basis van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, en die zo nodig te versterken. **Genereer geen nieuwe verkeersstromen, maar vermijd ze, bouw de behoefte af.**

Ten slotte horen bij grote plannen ernstige Milieueffectrapporten (Plan-MER). Rapporten die niet op maat van de projecten geschreven zijn, maar die werkelijk nagaan welke opties het best te verzoenen zijn met het milieu. Maak derhalve van MER's geen vodjes papier. **Herstel Milieu- en mobiliteitseffectenrapporten in ere.**

Waak er over dat zij de reële effecten in kaart brengen. Gefundeerde keuzes vergen objectieve, wetenschappelijk onderbouwde rapporten, opgesteld in volle onafhankelijkheid en zonder politieke sturing. In de rapporten moet alle alternatieven ernstig worden afgewogen en alle partijen dienen tijdig bij de dialoog betrokken. **Anders dreigt ook nog een democratisch deficit.**

Dit manifest is een initiatief van meer dan 50 organisaties en actiegroepen. Meer informatie: www.openruimteademruimte.be

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