

Autoverhuur

“We evolueren naar wereldwijd autodelen”

Winterklaar

Bespaar op benzine met de juiste banden

Oplossingen in huis

Blijf zelfstandig op je oude dag

MEDIA PLANET

No. 5 / September 2010

MOBILITEIT

3

TIPS

VOOR EEN BEWUSTE DEELNAME AAN HET VERKEER

“WE MOETEN DE MENSEN OVER DE STREEP TREKKEN”

Gents schepen van Mobiliteit Martine De Regge pleit ervoor om **de wagen wat vaker thuis te laten.**

FOTO: PRIVÉ

Elektrische wagen

“De Belgische overheid doet veel te weinig”



Wintersport anders

Sledetocht met husky's, huifkarren, elektrische fietsen,...



Neem wat vaker de fiets.

En huur een auto als u hem echt nodig hebt.

Kies voor een grote of een kleine wagen, voor een dag, een maand of een jaar en dit op meer dan 4000 locaties wereldwijd.

www.avis.be/ikdoemee

AVIS

UITDAGING

Vlaanderen stelt zichzelf met het Pact2020 ambitieuze doelstellingen voor een duurzame mobiliteit. **Tegen 2020 moet 40 procent van de woon-werkverplaatsingen duurzaam gebeuren.** Dat wil zeggen te voet, met de fiets of met collectief vervoer. Ook het aantal verkeersongevallen moet drastisch omlaag.

Duurzame mobiliteit van morgen begint vandaag

De achterbankgeneratie dreigt echter een stok in het wiel te steken. Omwille van de verkeersdrukke brengen de ouders hun kroost liever met de auto naar de opvang, school of jeugdvereniging. Zelfstandig en actief deelnemen aan het verkeer is er voor heel wat kinderen niet meer bij. Voor hen lijkt het openbaar vervoer een ingewikkelde puzzel en is een fiets geen vervoermiddel, maar iets voor tijdens de vrije tijd. Op de achterbank leren ze niet omgaan met het steeds drukker verkeer en het is dus niet verwonderlijk dat jonge autobestuurders oververtegenwoordigd zijn in de ongevallenstatistiek.

De achterbankgeneratie heeft zo een neerwaartse spiraal veroorzaakt. Het verkeer wordt steeds drukker, de spitsuren worden extra belast door ouders die taxichauffeur spelen voor hun kinderen (meer dan 10% van onze verplaatsingen gebeurt om iemand anders te vervoeren). Daarnaast maken beginnende bestuurders, die amper leerden hoe zich te gedragen in het verkeer, de straten onveilig. Hierdoor is het voor ouders nog een stuk moeilijker geworden om hun kinderen zelfstandig op weg te sturen en snoeren ze hun hartendief dan maar veilig in. Op de achterbank.

Actieradius

1 Studies tonen aan dat de autonomie en actieradius van jonge kinderen enorm ingekrompen is sinds het begin van de jaren '70. In 1971 ging in het Verenigd Koninkrijk 80% van de kinderen van 7 en 8 jaar oud naar school zonder begeleiding van een volwassene, in 1990 was dat nog maar 9%. Deze trend wordt slechts gedeeltelijk verklaard door een toegenomen woon-schoolafstand.

Bakfietsgeneratie

2 Er wordt volop gewerkt aan het realiseren van een trendbreuk. De overheid levert inspanningen om het verkeer meer kindvriendelijk te maken. De verplichte zone 30 in schoolomgevingen en het inrichten van autovrije of autoluwe stadscentra zijn daar voorbeelden van. Verkeerseducatie werd opgenomen in de eindtermen, zowel van het basis- als van het secundair onderwijs.

Toch zijn het nog steeds de ouders die een sleutelrol vervullen. Ouders die bewuster met de auto omspringen zullen die gewoonte doorgeven aan hun kinderen. Uit een enquête die Komimo bij 200 gezinnen uitvoerde blijkt dat daarsoms het schoentje knelt. Veel ouders kiezen pas voor een duurzaam alternatief als ze niet over een (tweede) wagen beschikken of wanneer de bestemming over on-

“Studies tonen aan dat de autonomie en actieradius van jonge kinderen sinds het begin van de jaren '70 enorm is ingekrompen”



Miguel Vertriest
Beleidsmedewerker bij Komimo vzw

voldoende parkeermogelijkheden beschikt.

Openbaar vervoer

3 Meer dan de helft van de gezinnen beschikt over een bushalte op wandelafstand die bediend wordt door een bruikbare buslijn. Toch laat maar een op tien van de ouders hun kinderen toe om dagelijks zelfstandig met het openbaar vervoer te reizen. Amper 1% van de ouders vergezelt frequent zijn kroost op bus of tram om ze aan te leren zelfstandig met het openbaar vervoer te reizen.

Aardig op weg

4 De fiets is heel wat populairder als vervoermiddel: ongeveer de helft van de ouders kiest resoluut voor de fiets en meer dan 90% gebruikt de fiets nu en dan. De jongste kinderen worden in een fietsstoeltje of fietskar op hun bestemming gebracht. Als de kinderen wat ouder zijn, fietsen ze met begeleiding van hun ouders en eenmaal de ouders er voldoende vertrouwen in hebben, mogen de kinderen zelfstandig fietsen.

Met de Aardig-op-weg-week roepen minister Crevits en Komimo ouders op om hun kinderen de kans te geven om actiever en zelfstandiger deel te nemen aan het verkeer. Want jong geleerd is oud gedaan, ook in het verkeer.



IN DE KIJKER



Walter Cremers
Mobidesk
Limburg.

PAGINA 7

“We hebben gemerkt dat een deel van de kinderen niet meer van thuis uit meekrijgt hoe ze zich moeten gedragen op de fiets”

Modern comfort p. 04
Gaggets die 007 doen blozen.

Belastingen p. 08
Fiscaal voordelig op de fiets voor woon-werkverkeer.

Parkeren p. 11
Snel en slim parkeren bevordert de mobiliteit.

MEDIA PLANET

We make our readers succeed!

MOBILITEIT, 5DE EDITIE,
SEPTEMBER 2010

Country Director: Christophe Demir
Editorial Manager: Wim Hellemans

Project Manager:
Tracy Peeters
Phone:
+32 (0)2 421 18 26
E-mail:
tracy.peeters@mediaplanet.com
Business Developer:
Steven Desair
Phone:
+32 (0)2 421 18 25
Layout: Lii Treimann

Redactie: Frederik Lauwers, Barbara Vandenbussche, Hilde Pauwels, Koen Vandepopuliere
Print & distributie: Corelio Publishing

Mediaplanet contact information:
Phone: +32 (0)2 421 18 20
Fax: +32 (0)2 421 18 31
E-mail: info.be@mediaplanet.com

Mediaplanet ontwikkelt hoogwaardige bijlagen die zich richten op een specifiek thema en de daarbij behorende doelgroep. Zo brengen wij lezer en adverteerder dichterbij elkaar. Deze bijlage wordt gepubliceerd door Mediaplanet en valt niet onder de verantwoordelijkheid van de redactie.



Langer dan die van u?

(Dat kan verholpen worden: MINI Clubman voor € 34,-/dag*: op sixt.be)

SIXT
rent a car



GELIMITEERD
In realistische scenario's kan je momenteel zo'n 150 km rijden voor je de batterijen opnieuw moet opladen.
FOTO: WWW.SHUTTERSTOCK.COM

België doet te weinig voor elektrische auto

Vraag: Hoe komt het dat er nog steeds zo weinig elektrische auto's rond rijden, hoewel ze een enorme verlaging van de CO2 uitstoot zouden kunnen betekenen?

Antwoord: Vooral de hoge aankoopprijs is een groot probleem. "De Belgische overheid doet te weinig", aldus Joost Kaesemans van Febiac.

Waarom geraken elektrische wagens zo moeilijk uit de startblokken?

Joost Kaesemans: "De clou van het verhaal is dat elektrische wagens in het verleden, vandaag en ook in de toekomst voor de consument een stap terug betekenen ten opzichte van de diesel of de benzine-wagen die hij nu gebruikt. De kostprijs en gebruiksautonomie zijn duidelijk de grootste obstakels. Meer moeten betalen voor minder, dat zint niemand. Bovendien zit je met een bereik dat erg gelimiteerd is. In realistische scenario's gaat het om ongeveer 100 tot 150 km waarna de auto een hele tijd aan de kant moet om op te laden. Dit is totaal niet vergelijkbaar met de situatie nu: 800 km met één tankbeurt, en op een paar minuutjes zit die tank weer vol. Ook de batterij-technologie moet nog serieus evolueren. Batterijen zijn duur, zwaar en groot. Dit heeft dan weer een negatieve invloed op de hoeveel-



"We hebben nood aan incentives die bedrijven en particulieren die de stap zetten belonen"

Joost Kaesemans
Febiac.

heid energie die je nodig hebt om de auto te doen rijden."

Toch is er vanuit ecologische motieven zeker een meerwaarde.

49 ELEKTRISCHE WAGENS

Elektrische wagens mogen dan enkele ecologische troeven hebben, toch blijft het bijzonder moeilijk om ze te introduceren.

"De markt van elektrische auto's is erg klein. Als je de verkoops cijfers tussen 2001 en 2010 van producenten als Citroën, Fiat of Peugeot nagaat, kom je aan 49 wagens. Daarbij komen nog enkele andere elektrische voertuigen, zoals light quadricycles of elektrische scooters, maar veel is het allemaal nog niet. En ook morgen wordt dat niet anders. De batterijen zijn nog erg duur, zo kost het

"Je moet momenteel als consument heel erg milieubewust en gemotiveerd zijn om de stap te zetten. Het is pas sinds enkele jaren, met klimaatsverandering als hot topic, dat het consumenten-

15.000 euro om een compacte gezinswagen vlot te laten rijden en een autonomie te geven van 150 km. De constructeurs kunnen dan wel bijzondere inspanningen leveren om het product te promoten, een elektrische auto blijft sowieso 50 % duurder dan een vergelijkbaar traditioneel model, dus ondanks de extra nadelen in gebruiksgemak. Peugeot, dat bij de eerste zal zijn om een elektrisch stadswagentje te lanceren, zal dat leasen aan ongeveer 500 euro per maand. Een traditionele auto blijft dus veel goedkoper", aldus Joost Kaesemans.

bewustzijn groeit en dat stiltesaan meer mensen bereid zijn om een prijs te betalen voor schoner verkeer. Deze bereidheid van de autokoper moet nog groeien en verder gestimuleerd worden, willen de autoconstructeurs met een goede kans op slagen zeer veel geld kunnen gaan investeren in elektrische auto's, in betere batterijen, in laadstations enzovoort. Wie als fabrikant deze inspanning doet vooraleer de consument de inspanning valoriseert, gaat over de kop."

Hoe kun je stimuli bieden?

"Wat we nu nodig hebben, zijn fiscale en andere incentives, en proefprojecten. Incentives die bedrijven en particulieren belonen die de stap zetten en proefprojecten met goedgekozen vloten, denk aan Bpost of het Wit-gele kruis, die toelaten om ervaringen op te doen met goed gestructureerde vloten en die de auto's zichtbaar maken in het straatbeeld. Dit kan bij nieuwe consumenten de interesse opwekken. In België is er in elk geval niet veel werk gemaakt van een politieke beleidsvisie, in tegenstelling tot Frankrijk, Portugal, Israël en andere landen waar deze voertuigen meer kansen krijgen."

HILDE PAUWELS
redactie.be@mediaplanet.com

8

TIPS OM ZUINIGER TE RIJDEN



Hoge versnelling

1 Probeer tijdig naar een hogere versnelling te schakelen.

Constance snelheid

2 Hou je snelheid constant. Wanneer je vlugger gaat dan 100 km/u gaat je verbruik van brandstof peilsnel de hoogte in.

Bruusk remmen

3 Zorg ervoor dat je niet bruusk moet remmen, dus hou voldoende afstand van de wagen voor jou en schat situaties goed in. Rem op de motor.

Kruispunten

4 Wanneer je een kruispunt of verkeerslicht nadert, laat je tijdig gas los.

Bandenspanning

5 Zorg voor een goede bandenspanning, controleer dit geregeld.

Boordapparatuur

6 Boordapparatuur gebruik je best niet altijd. Probeer de airco alleen aan te zetten als het echt te warm wordt in de auto of wanneer er condensatie is op de ramen. Een airco doet het brandstofverbruik bij hoge snelheid met 10 procent stijgen. Als je het raam opendraait, is dat 5 procent.

Licht gepakt

7 Vermijd overbodig gewicht. Als je het bagagerok of de dakkoffer niet nodig hebt, dan haal je ze beter weg. Ze zorgen immers voor een hoger brandstofverbruik. Je verbruikt ook minder als je fietsen achteraan de wagen vervoert en niet op het dak.

Controleer

8 Hou je brandstofverbruik goed in de gaten.

Bron en meer info:

www.bondbeterleefmilieu.be/ecodrivng

We evolueren naar wereldwijd autodelen



TIP
1
KIES DE FORMULE DIE BIJ JE PAST

Vraag: Welke zin heeft het wagens te huren?

Antwoord: Autoverhuur biedt heel wat, en vaak onverwachte, voordelen. Zowel particulier als bedrijf blijken met het concept gebaat.

Onder het motto 'varieer in het verkeer' kiezen steeds meer mensen voor formules als: fietsen naar het station, rijden met de trein naar de (binnen- of buitenlandse) vakantiebestemming en er de regio verkennen met een huurauto. Veerle Van Asbroeck, Direct Sales & Marketing Manager bij Avis: "We voelen duidelijk deze trend naar zogenaamde 'multimodaliteit'. Sommigen kiezen er zelfs bewust voor geen eigen auto te bezitten. En wanneer ze er eens een nodig hebben, huren ze die. Daardoor kunnen ze steeds kiezen voor het model dat hen het meest geschikt lijkt: een klein type wanneer het belangrijk is makkelijk te kunnen parkeren, een break wanneer veel materiaal de koffer in moet,..."

Variatie

Maar variëren biedt uiteraard eveneens voordelen voor wie toch een eigen wagen in de garage heeft staan. Veerle Van Asbroeck: "Zo blijkt huren ook voor hen nuttig bij het op vakantie gaan. Of wanneer eens een tweede nodig blijkt, bijvoorbeeld voor de partner. Er zijn zij die een kleine wagen hebben maar eens met een monovolume op stap willen met de hele familie, of de mensen die een bestelwagen gebruiken voor een verhuis." Bijkomend voordeel is nog, klinkt het, dat de meeste verhuurde voertuigen zeer jong zijn, wat impliceert dat ze weinig CO2 uitstoten.

De ultieme flexibiliteit

Deze evolutie heeft ook gevolgen voor ondernemingen. Meer nog: het zijn vooral zij die de buitengewone flexibiliteit van de formule appreciëren. "Zo kan worden gekozen tussen een groot aantal verhuurlocaties", stelt Patrick Joossens, Sales Manager bij Avis. "Nu eens kan een auto worden gehuurd in Amsterdam, dan in Antwerpen en de week erop in Brussel, en dit zowel aan luchthavens als in het centrum van steden. Ook de huur-



VARIEER IN HET VERKEER. Veerle Van Asbroeck en Patrick Joossens van Avis: "Autoverhuurbedrijven brengen de mobiliteit waar ze nodig is."

FOTO: PRIVÉ

tijd is flexibel: een week, maand, jaar, ... of occasioneel, ter gelegenheid van een promotiecampagne, beurs,...

Huren is nuttig wanneer expats tijdelijk terug naar België komen, of als aanloopwagens voor nieuwe me-

dewerkers tijdens hun proefperiode. Bedrijven weten ook te waarderen dat op die manier de categorie auto's vlot kan worden veranderd. Dat is bijvoorbeeld zinvol wanneer de plaats van een juniormedewerker wordt ingenomen door een se-

nior die een meer standingvolle firmawagen wenst. Nog een voorbeeld: de traiteur die start met een kleine bestelwagen, maar later een grotere nodig heeft.

Fiscaal aftrekbaar

Bovendien kan huren als - fiscaal aftrekbaar - kost worden ingebracht, impliceert het een voorfinanciering door de verhuurder en biedt het een geschikt middel om makkelijk en zonder kans op verrassingen te budgetteren." Veerle Van Asbroeck besluit: "Autoverhuurbedrijven brengen de mobiliteit waar deze nodig is. Enkele innovatieve ideeën spelen daarop in: samenwerkingen met parkeerbedrijven, het aanbieden van 30 huurdagen per jaar bij aankoop van een auto, ... Eigenlijk evolueert het concept naar een vorm van wereldwijde carsharing."

KOEN VANDEPOPULIEREE
redactie.be@mediaplanet.com

HUREN IN 2009

In België bevonden de meeste voertuigen die werden verhuurd op lange termijn zich in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (30%), Vlaams-Brabant (20%) en Antwerpen (17%). Limburg kwam op de vierde plaats, met 7%.

53% van de contracten op lange termijn duurden tussen de 37 en 48 maanden.

De langetermijnvloot bestond uit 303.143 voertuigen, het hoogste aantal ooit.

Onomkeerbaar ingezet is de vergoering. In 2009 bedroeg de gemiddelde CO2-uitstoot van

voertuigen, verhuurd op lange termijn, 141 g/km; in 2006 was dat nog 154 g/km, en in 2005 zo'n 163 g/km.

Verhuur op korte termijn (één dag tot maximaal één jaar) omvatte 462.034 personenwagens, bestelwagens of vrachtwagens. Dat kwam neer op een totaal van ruim 4,6 miljoen verhuurdagen en een omzet van ruim 147 miljoen euro.

De kortetermijnvloot bestond uit 15.800 voertuigen, waarvan 75% diesel en 25% benzine.

BRON: RENTA, DE BELGISCHE FEDERATIE VAN VOERTUIGEN VERHUURDERS

Gadgets die 007 doen blozen

De tijd dat je hip was als er een auto met automatische ruiten en elektronische buitenspiegels op de oprit stond, is al een eeuwigheid achter de rug. Vandaag lijkt 007 de menner van een ossenspan bij elke autobestuurder die een beetje trendy door het leven wil gaan.

Je cruist vandaag uiteraard over de wegen met, behalve een radio, op zijn minst een MP3, iPhone of een andere mediaspeler aan boord. Om het geprul met oordopjes en kabeltjes te vermijden heeft u zich ook een FM Transmitter aangeschaft die via een USB kabeltje toegang krijgt tot je audiobestanden en ze laat horen door de luidsprekers van je radio. Terwijl je twee kinderen op de achterbank, via het entertainment systeem in de hoofdsteunen van de voorzetels, gezellig naar respectievelijk Sneeuwwitje en de Zeven Dwerfen en Spiderman zitten te kijken, zoekt de transmitter een ongebruikte FM zender om je eigen radio-uitzending mogelijk te maken. En als je je achter het stuur desondanks toch nog meent te moeten vervelen, is er uiteraard ook nog de auto-televisie. Via een of twee kleine antennes en een digitale DVB-T tuner kan je digitaal televisiekijken terwijl de wereld live tegen 120 km/u voorbijflitst. De beeldkwaliteit en het zenderaanbod hoeven daarbij niet te verschillen met wat je thuis binnenhaalt.

Veiligheid

Om de afleiding die de nieuwste autogadgets voor de chauffeur kunnen betekenen enigszins te compenseren, wordt in de afdeling veiligheid een hele resem nieuwigheden aangeboden. Adaptieve bochtenverlichting bijvoorbeeld is een systeem dat reageert op de stuurbewegingen van de bestuurder. Het zorgt ervoor dat de lichten automatisch bijdraaien wanneer er een bocht aankomt. Om de zichtbaarheid in het donker nog te vergroten, bouwen producenten van luxemerken voor jou ook graag een nachtkijker in. En voor wie op weg naar huis al eens aan een café blijft hangen, zijn er handige alcoholtesters op de markt.

FREDERIK LAUWERS
redactie.be@mediaplanet.com



KIV-700

De KIV-700, speciaal ontwikkeld voor iPod/iPhone- en USB-toepassingen, is de eerste Kenwood receiver zonder CD-mechanisme. Het toestel is uitgerust met een 3" TFT-kleurenscherm en zit verpakt in een compacte 1-DIN behuizing. De verschillende bedieningsfuncties van de KIV-700 zijn vergelijkbaar met die van een iPod, en dat maakt het voor iPod-gebruikers eenvoudig om muziek en video's af te spelen.

Met een brede waaier aan functies biedt de KIV-700 nieuwe mogelijkheden in de wereld van Car Entertainment.

Made for
iPod iPhone



KENWOOD
Listen to the Future



www.KENWOOD.be

INSPIRATIE



SNEEUWSCOOTER
Door de winterse omstandigheden ben je vaak aangewezen op plaatselijk vervoer, wat ook erg leuk kan zijn.
FOTO: PRIVÉ



Onontgonnen gebieden

Finland is een populaire bestemming die de afgelopen jaren terecht veel succes kende, onder meer als thuisbasis van de kerstman. Scandinavië heeft echter veel meer troeven te bieden.

Lapland strekt zich bijvoorbeeld ook uit over het noorden van Zweden, Noorwegen en zelfs een stukje van Rusland. Noorwegen en Zweden hebben veel ongerepte bestemmingen, wat nog ontdekkingen toelaat. Zo vind je er nog veel authenticiteit. De natuur in Scandinavië is schitterend.

Scootersafari

Het leuke is de combinatie van mogelijkheden die er zijn. Je kunt de natuur op verschillende manieren ontdekken, bijvoorbeeld ook door een hondensledetocht, via een scootersafari, met rendieren enzovoort. Ook bijzonder is een overnachting in een ijshotel. Wie dus openstaat voor een bijzondere beleving in een prachtig decor, vindt in deze landen zeker zijn gading. Er zijn in de winter wel lange nachten, maar omwille van de sneeuw lijkt het soms minder donker dan bij ons.

Noorderlicht

Bovendien is er het prachtige noorderlicht. Vanaf februari en maart worden de dagen snel weer langer met doorgaans meer zon. Omdat er een droge koude heerst, is het aanvoelen ervan veel minder scherp dan in België. Bovendien heb je er met aangepaste thermische kleding geen hinder van. Ook culinair kom je er niets tekort. Rendiervlees staat geregeld op het menu en wordt op verschillende manieren bereid. Fijn is ook dat je kunt ijsvissen, de vangst kun je boven een open vuurtje klaarmaken. Verser en lekkerder kan het dus niet.

HILDE PAUWELS

redactie.be@mediaplanet.com

Creatief op wintersport

Vraag: Wat is de beste manier om naar je sneeuwbestemming te reizen?

Antwoord: Het vliegtuig of de trein zijn een alternatief voor de auto. In steeds meer ski-oorden vind je plaatselijke transportmogelijkheden.

De auto blijft populair als transportmiddel voor wintersporters. Weliswaar komt het er dan op aan om de wagen "winterklaar" te maken met speciale banden, sneeuwkettingen enzovoort. Probeer ook de files te vermijden en zorg dat je karton meeneemt om de vensters te beschermen. Ook antivries zul je ongetwijfeld nodig hebben.

Ter plaatse

Eens ter plaatse maak je maar beter zo min mogelijk gebruik van de wagen. Sommige ski-oorden maken er een punt van om het ge-

bruik van auto's zoveel mogelijk aan banden te leggen. Immers, vaak gaat het om doorgaans rustige bergdorpjes die in de wintermaanden door toeristen worden overspoeld. Die zijn uiteraard zeer welkom, maar het drukke autoverkeer kan voor overlast zorgen. Zo is er bijvoorbeeld Werfenweng, een dorpje in Salzburgerland. Wie daar aankomt, kan zijn autosleutels tijdelijk afgeven en krijgt in ruil een pasje om alle mogelijke vormen van collectief vervoer zoals shuttles, huifkarren, elektrische fietsen enzovoort. Uiteraard kan ook wie zonder wagen komt, van dit pasje gebruik maken.

Vliegtuig

Wie opziet tegen de lange autorit of niet vertrouwd is met het rijden in besneeuwde berggebieden, kan natuurlijk ook het vliegtuig nemen. Chartervluchten brengen winter-

sporters vaak dicht bij hun favoriete bestemming, weliswaar moet je op voorhand nagaan welke transportmogelijkheden je hebt.

2 FIJNE SKIGEBIEDEN

Klassieke ski-oorden vind je in Frankrijk met onder meer Les Deux Alpes, in Oostenrijk met het Zillertal, in Italië met Val d'Aosta enzovoort. Wie graag een bijzondere locatie op zoekt, kan ook naar andere landen. Twee tips:

- Åre in Zweden, een aanrader. Combineer het met een andere activiteit zoals een hondensledetocht! Er is een goede charterverbinding.
- De pistes van Spindleruv Mlyn, een fraai gelegen stadje in het Reuzengebergte van Tsjechië.

Trein

De meest milieuvriendelijke optie is reizen met de trein. De NMBS biedt verschillende opties aan, zoals ook nachttreinen zodat je zo weinig mogelijk tijd verliest. Al dan niet na een stevig ontbijt kun je met een lokale trein of een bus naar je vakantiebestemming reizen. Vaak biedt de reisagent een gepaste regeling aan. Bij de NMBS hangen de tarieven af van de formule die je kiest en het gewenste comfort. Sommige reisaanbieders trekken resoluut de kaart van duurzame transportmogelijkheden ter plaatse en bieden onder meer een sledetocht met husky's of rendieren aan. Je kunt je zelfs op ski's of een ijsstep door een husky laten voorttrekken! Plezier verzekerd!

HILDE PAUWELS

redactie.be@mediaplanet.com

Ontdek betoverend Lapland met NORTH and AWAY...

Dé Belgische reisspecialist voor Scandinavië



eindejaarsreizen



avonturenweken



icehotel



skivakanties

Exclusieve lezerskorting op www.northandaway.be/destandaard

Ga wat vaker te voet.

En huur een auto als u hem echt nodig hebt. Kies voor een grote of een kleine wagen, voor een dag, een maand of een jaar en dit op meer dan 4000 locaties wereldwijd.

www.avis.be/ikdoemee

AVIS

NIEUWS

Iedereen is bij het verkeer betrokken



TIP
2
GEDRAAG JE STEEDS VERANTWOORDELIJK

Vraag: Hoe leren kinderen bewuste (veilige en duurzame) keuzes maken in het verkeer?
Antwoord: Heel wat betrokkenen spelen daarbij een rol: ouders, school, politie, overheid, weggebruikers, ... bewust handelen an sich is overigens niet voldoende. Het kind moet namelijk ook de káns krijgen deel uit te maken van een veilig en duurzaam verkeer.

Het mobiliteitsgebeuren maakt een belangrijk deel uit van het maatschappelijk leven, onder andere door de toenemende verkeers- onveiligheid en de druk op het milieu. Het belang om kinderen al vroeg een veilig en duurzaam gedrag aan te leren, is daardoor fors toegenomen. Machteld De Schutter, Consulente Educatie aan de Dienst Mobiliteit van Provincie Antwerpen: "Heel wat partijen spelen hierbij een rol. Maar geen ervan kan op haar eentje een groot verschil maken. Verkeer is een maatschappelijk gebeuren: iedereen is erbij betrokken."

De kracht van belonen

Om te beginnen moeten de kinderen voldoende vaardig zijn in het verkeer. Machteld De Schutter: "Best gaan ze pas zonder begeleiding te voet of per fiets naar school als ze over voldoende motorische vaardigheden beschikken. Tevens moeten ze in staat zijn verkeerssituaties correct in te schatten. Dit houdt bijvoorbeeld in dat ze veilig moeten stoppen aan de stoep- rand."

Inzake dat verwerven van vaardigheden spelen zowel ouders als school een belangrijke rol. En, zo blijkt, het aanmoedigen van kinderen bewust (dus veilig en milieuvriendelijk) om te gaan met mobiliteit gebeurt nog steeds het best door hen te belonen. "Een eenvoudig schouderklopje of compliment en zelf steeds het goede voorbeeld geven kan reeds een groot verschil maken", legt Machteld De Schutter uit. "Maar ook andere manieren van belonen zijn mogelijk: zo zijn er leerkrachten die vijf minuten extra speeltijd geven als alle kinderen hun fluohesje droegen." Ander voorbeeld is het werken met een 'verkeerssling': telkens de leerlingen op veilige en milieuvriendelijke manier naar school kwamen,



JONG GELEERD. Verkeersvaardigheden worden bij voorkeur eerst aangeleerd in een beschermde omgeving. FOTO: PRIVÉ

mogen ze er een stip op plakken; als die helemaal vol zit, krijgen ze een beloning.

Goede voorbeelden

"Verkeersvaardigheden worden bij voorkeur eerst aangeleerd in een beschermde omgeving", gaat

Machteld De Schutter verder. "De klasleerkracht bootst daartoe bijvoorbeeld reële verkeerssituaties na met behulp van een met krijt getekend zebra- pad, een stoep- rand en verkeersborden op de speelplaats. Later, eenmaal dit verantwoord wordt geacht, maken de kinderen

stap per stap kennis met de complexe situatie buiten de schoolmuren. Let wel: kinderen spiegelen in belangrijke mate hun ouders. Hoe- zeer de leerkrachten ter zake ook hun best doen: het zal weinig zoden aan de dijk brengen als even later ma en pa hun kind ophalen en dan de stoep- rand of het zebra- pad negeren om aan de overkant van de straat snel, en langs de straatzijde, de auto in te stappen. Scholen kunnen er dan ook baat bij hebben de ouders te informeren waarom hun kind een bepaald gedrag wordt aangeleerd, waarom het goed is dat zij en hun kind kiezen voor een duurzaam vervoersmiddel,..."

Steentjes bijdragen

Politie en gemeentelijke, provinciale, gewestelijke, ... overheden spelen eveneens een belangrijke rol. "Werken rond veilig verkeer betreft namelijk een samenspel van educatie, infrastructuur en handhaving", stelt Machteld De Schutter. In dat verband is het ook nuttig te wijzen op de mogelijkheden die een 'schoolvervoersplan' biedt. "Dan zitten minstens gemeente en school aan tafel: ze gaan samen na waar de knelpunten zich situeren en hoe deze kunnen worden opgelost." Dit overleg kan er bijvoorbeeld toe leiden dat het zebra- pad wordt verlicht en een inhaal- verbod aan de schoolpoort wordt geplaatst, klinkt het. Het zou kunnen blijken dat de politie mee bij het overleg moet worden betrokken, bijvoorbeeld om na te gaan of strenger moet worden opgetreden tegen snelheidsduivels of wild- parkeerders, of om de inzet van gemachtigde opzichters te overwegen. Soms speelt de gewestelijke overheid een rol, bijvoorbeeld wanneer ingrepen aan een gewest- weg nuttig lijken. Ook de provincies kunnen een steentje bijdragen. Zo zouden ze ervoor kunnen kiezen navormingen te geven aan leerkrachten om hen bijkomende ideeën aan te reiken, en scholen, steden en gemeenten subsidies te geven voor verkeersveilige en verkeerseducatieve initiatieven, de aankoop van fietsenstallingen, het aanleggen van verkeersparken, ... mogelijkheden troef dus!

MEER INFO OP: WWW.10OP10.BE

KOEN VANDEPOPULIERE
redactie.be@mediaplanet.com

SCHOLIEREN ONDERWEG

■ **Kinderen tussen 6 en 12 jaar** leggen de meeste verplaatsingen af als autopassagier (58%). In 17 % van de gevallen gaan ze te voet, en in nog eens 17 % van de verplaatsingen met de fiets. Slechts 1,4 % neemt de bus.

■ **Jongeren tussen 13 en 15 jaar** verplaatsen zich nog steeds vooral als passagier: in 39 % van de gevallen. Op dat moment neemt 34 % de fiets, gaat 11 % te voet en neemt 9 % de bus.

■ **Wanneer de categorieën 'scholieren' en studenten' worden** samengenomen en enkel verplaatsingen naar school wor-

den bekeken, blijkt 30 % voor de fiets te kiezen. In 20 % van de gevallen wordt de bus genomen; 16 % gaat te voet.

■ **76 % van de scholieren en studenten** woont op hoogstens 10 kilometer van hun onderwijs- instelling.

■ **Van de scholieren en studenten** die op hoogstens 5 km van de onderwijsinstelling wonen, gaat 57 % met de fiets of te voet; 27 % kiest voor de auto en 14 % voor openbaar- of school- vervoer.

BRON: ONDERZOEK VERPLAATSINGSGEDRAG VLAANDE- REN (WWW.MOBIELVLAANDEREN.BE/OVG)



Nadine Coone

Gooide haar leven helemaal om toen ze vernam dat ze leed aan diabetes.

FOTO: PRIVÉ

10.000 stappen

De gemiddelde Vlaming beweegt te weinig, en dat heeft gevolgen. Ook voor de gezondheid: overgewicht, hart- en vaatziekten, diabetes, ... Het project '10.000 stappen' komt evenwel met een efficiënte en laagdrempelige oplossing.

Het begon met de Japanse Dr. Hatanoto, die aantoonde dat mensen die 10.000 stappen per dag zetten hun gezondheid fundamenteel verbeteren. Sedertdien ontstaan wereldwijd initiatieven die ertoe aanzetten, op basis van dat inzicht, meer te bewegen.

Belangrijke ommezwaai

Drie jaar geleden vernam Nadine Coone dat ze leed aan diabetes. "Op dat moment zijn mijn ogen open gegaan", vertelt ze. "Ik moest gezonder eten maar, wat even belangrijk is, meer bewegen."

Ze vernam dat er een project '10.000 stappen Vlaanderen' bestaat, een samenwerking tussen de Vlaamse overheid, Universiteit Gent en de Vlaamse Logo's (Lokaal Gezondheidsoverleg). Ze leerde dat de gemiddelde Vlaming 4 à 6.000 stappen per dag zet; iemand met zittend werk vaak nog minder. Ook hoorde ze dat stappen tellen met een stap- teller kan en dat 10 minuten fietsen overeenkomt met 1.500 stappen.

Levenskwaliteit

"Sedertdien heb ik mijn levens- stijl veranderd. Ik ga naar de bakker per fiets of te voet, neem trappen in plaats van de lift, ga 's avonds een half uurtje met de hond wandelen, kijk vanop mijn hometrainer naar het avond- journaal, ... Mijn levenskwaliteit is duidelijk verbeterd. Ik kan het dan ook iedereen aanraden", besluit ze.

MEER INFO OP: WWW.10000STAPPEN.BE

KOEN VANDEPOPULIERE
redactie.be@mediaplanet.com



10 jaar 10 op 10

labeluitreiking & infomarkt verkeer en mobiliteit

1 oktober 2010 * Antwerp Expo * Meer info op www.10op10.be/uitreiking



PROVINCIE
ANTWERPEN



NIEUWS

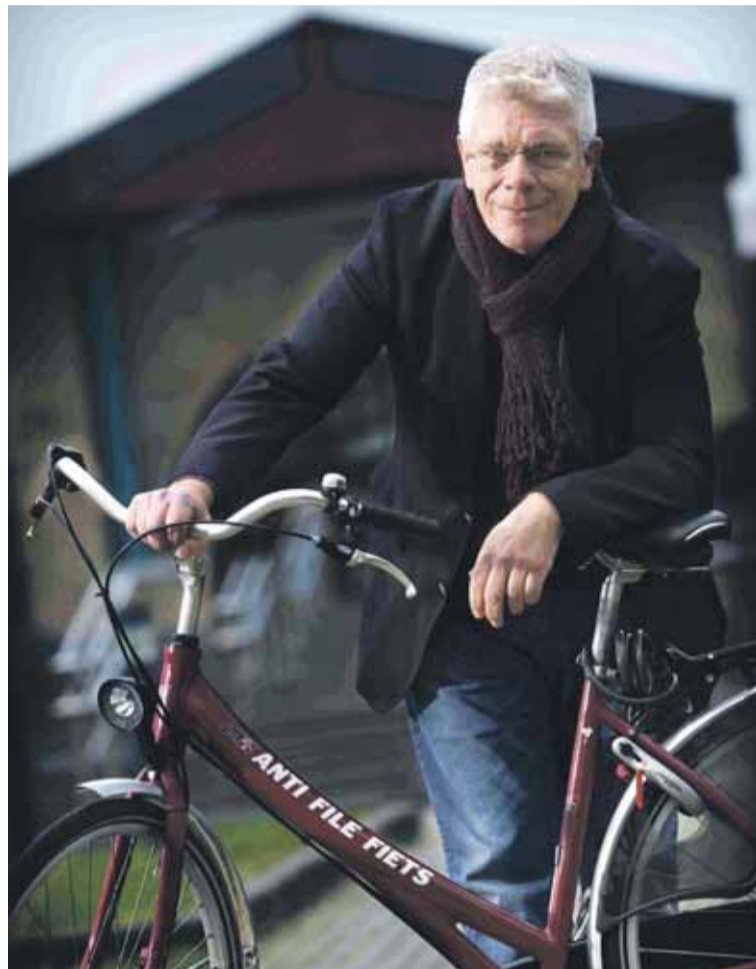
Samenspel met bedrijven krijgt Limburgers op de fiets

Vraag: Hoe krijgt een provincie zijn bevolking op de fiets?
Antwoord: Door een samenspel bedrijven-overheid-werknemers en door voldoende aandacht te besteden aan de jeugd via nieuwe concepten.

Mobidesk Limburg helpt bedrijven en hun werknemers duurzame oplossingen op maat te vinden voor hun (toekomstige) vervoerproblemen. Het is een dienst van het provinciebestuur. Walter Cremers, Gedeputeerde Mobiliteit: "Onder meer werkt Mobidesk vervoersmaatregelen uit voor werknemers, dit op aanvraag van en in overleg met bedrijven. Daarbij wordt onderzocht welke duurzame manieren er zijn om naar de arbeidsplaats te trekken. Dat kan bijvoorbeeld via het openbaar vervoer of, uiteraard, via de fiets. Een andere verantwoordelijkheid van Mobidesk is het begeleiden van pendelfondsdossiers. Dit houdt in dat ondernemingen - Vlaamse - subsidies kunnen aanvragen om duurzaam transport te faciliteren: door het plaatsen van fietsstallingen, douches voor fietsers,..."

Afkicken is de boodschap

Een ander initiatief van de provincie is de campagne 'Afkicken! Autoluw naar het werk', waarbij bedrijven gedurende de maand mei worden gestimuleerd originele acties te ondernemen om milieuvriendelijk vervoer te promoten. Tevens is er voor gezorgd dat in de buurt van diverse Limburgse stations zogenaamde 'Fietspunten' zijn gevestigd. Deze hebben tot doel het gebruik van de fiets in combinatie met het openbaar vervoer te stimu-



SUBSIDIES. "Ondernemingen kunnen subsidies aanvragen om duurzaam transport te faciliteren: door het plaatsen van fietsstallingen, douches, enzovoort", aldus gedeputeerde Mobiliteit Walter Cremers. FOTO: PRIVE

leren. De tweewielers worden er verhuurd en onderhouden, onder meer ten behoeve van pendelende arbeidskrachten.

Jong geleerd

Het woon-schoolverkeer wordt niet uit het oog verloren. Zo is er de Autoluwe Schooldag, waarmee provincie Limburg met name fietsen

of stappen wil stimuleren. In 2010 namen bijna 300 scholen deel, goed voor zo'n 80.000 leerlingen. Maar werken aan verandering van de mobiliteitsgewoonten moet, uiteraard, een volgehouden inspanning gedurende het hele schooljaar zijn. Daarom biedt de provincie ook een 'Winterprogramma Autoluw naar School' aan. Daarin kadert onder

meer de theatervoorstelling 'Klaar of Claire', dat kinderen op speelse manier leert omgaan met mobiliteitskeuzes. Een ander project wil dan weer kinderen leren fietsen, samen met vader/moeder en een professionele begeleider. "We hebben gemerkt dat een deel van de kinderen niet langer van thuis uit meekrijgt hoe op een fiets te rijden. Vandaar het initiatief," verduidelijkt Walter Cremers.

Vernieuwend concept

Nog in Limburg is het, dat het oriëntatiesysteem met fietsknooppunten is bedacht en vanaf 1995 gerealiseerd. Het concept kreeg navolging in de rest van Vlaanderen, de Oostkantons, Nederland en Duitsland. De provincie was ook de eerste die kwam met de 'Verhalenfluisteraar' (een toestelletje dat op het fietsstuur wordt gemonteerd en een combinatie is van GPS en een audio- en videogids), kwaliteitslabels voor fietsvriendelijke horeca, slechtweergarantie voor fietstoeoristen, ... "Dit jaar wordt overigens '15 jaar Fietsparadijs Limburg' gevierd. Dat gebeurt onder meer door enkele wedstrijden, waarbij prijzen zijn voorzien voor geslaagde fietsgerelateerde foto's, creatieve ontwerpen met kartonnen fietsen,..." stelt Walter Cremers. Ook stonden in het kader van dat feest feestelijke fietsnocturnes op het programma, fietszoektochten, fruitroutes en een belevingsroute in en om het Nationale Park Hoge Kempen. Provincie Limburg blijft dus haar imago van fietsvriendelijke provincie koesteren.

KOEN VANDEPOPULIERE
 redactie.be@mediaplanet.com



AANMOEDIGING VOOR VLAAMS-BRABANTSE JONGEREN

De provincie Vlaams-Brabant organiseert heel wat om jongeren aan te zetten om zich veilig en duurzaam in het verkeer te bewegen. Een greep uit het aanbod:

- ➔ Ondersteuning met helmen en hesjes van 'fietspoolen': groepjes kinderen die onder begeleiding naar school fietsen.
- ➔ In 20 toneelvoorstellingen voor lagere scholen geeft de oosterse wijze Qweh-Tah-Wel 10 tips om je veilig in het verkeer te begeven.
- ➔ Leskoffers 'dode hoek' worden uitgeleend aan leerkrachten die jongeren willen aanleren veilig te fietsen in de buurt van vrachtwagens.
- ➔ Organisatie van een verkeerswedstrijd voor het zesde leerjaar. De hoogst scorende leerlingen winnen een mountainbike, de beste scholen een geldprijs.
- ➔ Subsidies (tot 80%) voor scholen die concrete acties ondernemen om duurzame en veilige mobiliteit te stimuleren
- ➔ Met de Bikespotting-filmwedstrijd worden jongeren van 12 tot 21 jaar uitgedaagd om met een reclamefilmje de fietsmicrobe onder hun vrienden te verspreiden. De winnaars krijgen een dj-set van Otto Jan Ham (StuBru) op hun school of fuif.

MEER INFO: WWW.VLAAMSBRABANT.BE/MOBILITEIT

KOEN VANDEPOPULIERE
 redactie.be@mediaplanet.com



LIMBURG, GEDREVEN DOOR DE FIETS'



Mediaplanet vraagt jouw mening!

Om onze edities nog beter te maken en meer aangepast aan de noden van onze lezers voert Mediaplanet momenteel een marktonderzoek via onze website. Laat ons weten wat jij vindt op <http://mediaplanet.com/enquete>. Onder de deelnemers wordt een verblijf voor 2 personen voor 2 nachten in het exclusieve relaxatieoord 'Pullman Thalassa Timi Ama' in Villasimius (Ita) verloot.

www.mediaplanet.com/enquete





20 CENT
Wie naar het werk fietst, kan zijn kosten inbrengen a rato van 0,20 euro per kilometer.
FOTO: WWW.SHUTTERSTOCK.COM

Dankzij de vele fiscale voordelen houdt wie gaat werken met de fiets, carpooling of het openbaar vervoer soms meer over dan wat het hem kost. Bart Desmedt, mobiliteitsdeskundige bij Traject, legt uit.

Fiscaal voordelig op de fiets

Sinds 1996 kunnen werknemers die met de fiets van en naar het werk rijden van hun werkgever een vergoeding krijgen, die tot 0,20 euro per kilometer belastingvrij is. Daarmee krijgen ze in veel gevallen een deel van of zelfs de volledige fiets terugbetaald. Je kunt ook de fiets- en openbaar vervoervergoeding combineren, zodat je bijvoorbeeld de fiets kunt nemen tot aan het station.

Gratis fiets

Intussen kan een werkgever zijn medewerkers zelfs een gratis fiets geven voor het woon-werkverkeer. Vroeger werd dat volledig belast als voordeel, maar wanneer de fiets gebruikt wordt om van en naar het werk te rijden, blijft die nu onbelast. Op dat vlak is er wel discussie met de RSZ. Zij beschouwen dit wel nog als loon, ondanks protesten van de fietsersbond, en volgen de inkomensbelastingen hierin dus niet.

Ook voor het openbaar vervoer kunnen werknemers een vrijstelling krijgen van 100 procent op de bijdrage die de werkgever hen geeft. Die bijdrage - wettelijk ongeveer 75% van de prijs van een treinabonnement - hangt af van

de afstand en is meestal vastgelegd in cao's. In de jaren negentig was de verplichte vergoeding voor openbaar vervoer, die meestal 60 procent van de treinkaart bedroeg, slechts tot dat bedrag vrijgesteld. Nu kan de werkgever tot 100 procent van de kost en eventueel nog een vast bedrag van 350 euro ('voortransport') bovenop terugbetalen, terwijl dit volledige bedrag vrijgesteld is van belastingen. En in dit geval volgt de RSZ dit ook.

Net zoals voor andere vervoermiddelen betalen de meeste werkgevers ook voor autogebruikers de wettelijke bijdrage van zo'n 75% van de treinkaart, dus ook aan carpoolers. Wanneer de werkgever zelf actief carpooling organiseert en controleert, geldt er ook een vrijstelling op die terugbetaling. Een automobilist die alleen rijdt kan maximum een vrijstelling van 350 euro krijgen. Bij carpooling door de werkgever georganiseerd, openbaar vervoer en de fiets, geldt een vrijstelling voor de volledige vergoeding, zodat dit je soms meer opbrengt dan het je kost.

Kosten bewijzen

Toch is een vrijstelling op de onkostenbijdrage niet voor iedereen de beste optie. Wie ver van zijn

ZO GEZEGD

"Het is sinds anderhalf jaar zelfs mogelijk je medewerkers onbelast een gratis fiets te geven voor het woon-werkverkeer"



Bart Desmedt
Mobiliteitsdeskundige bij Traject.

werk woont, doet er soms meer voordeel bij zijn kosten te bewijzen voor de belastingen, om ze te kunnen aftrekken. Het systeem is enorm ingewikkeld, zodat je haast specialist moet zijn om de beste optie te vinden: vrijstelling of bewijzen van beroepskosten. Wanneer je meer dan 50 kilometer van je werk woont en de trein neemt, vraag je meestal beter geen vrijstelling op de terugbetaling van je abonnement, maar kies je best voor het kostenbewijs.

Het bewijzen van kosten op je belastingaangifte - wanneer je vermoedt dat je reële kosten hoger liggen dan het wettelijke forfait - was overigens iets dat vroeger alleen was voorbehouden aan wie met de eigen auto ging werken. Nu is dit ook mogelijk voor openbaar vervoergebruikers en carpoolers. Zodra je ver van je werk woont, kan je 0,15 euro per km aftrekken. Kom je met de auto, dan krijg je hiermee slechts een deel van de kosten terug; met het openbaar vervoer of als passagier in carpooling houdt je meestal zelfs nog iets over. Wie naar het werk fietst, kan zijn kosten inbrengen a rato van 0,20 euro per kilometer en dit is zelfs combineerbaar met de fietsvergoeding of de fiets van de werkgever. Maar dat is alleen weggelegd voor langeafstandfietzers.

Broodjes en pakjes op de fiets

Steeds meer bedrijven worden zich bewust van het belang van maatschappelijk verantwoord ondernemen. Niet alleen hun productie, maar ook hun leveringen doen ze op een maatschappelijk verantwoorde manier. Enkele voorbeelden:



Lunch bij je thuis

Op de website van Lunchbutler kun je online broodjes bestellen via een overkoepelende website met tal van broodjeszaken. Je betaalt elektronisch en krijgt je lunch thuis geleverd. Veel van de lunchzaken hebben zelf een besteldienst, maar voor wie zelf niet levert biedt Lunchbutler ook een koeriersservice aan, met de fiets. In één bakfiets kunnen de koeriers driehonderd broodjes vervoeren, tussen de files in de stad door.



Eco-zendingen

Ecopostale is het eerste Belgische logistieke bedrijf met nulmissie. Omdat de helft van de meer dan 350.000 dagelijkse verplaatsingen in Brussel minder dan 5 kilometer lang is, zet Ecopostale koeriers in met de fiets of met een Cyclocargo, een elektrische driewieler die geen uitstoot en geen lawaai veroorzaakt. Die brengen de zendingen naar de logistieke stedelijke hubs van Ecopostale, vanwaar ze naar hun eindbestemming vertrekken.

Ook TNT, dat wereldwijd goederen en documenten vervoert, werkt aan een project om fietsen in te zetten voor kortere afstanden. Het bedrijf lanceerde in 2007 al het programma 'Planet Me', om haar eigen CO2-uitstoot terug te dringen. Het nieuwe project wordt de komende maanden uitgetest.

BARBARA VANDENBUSSCHE
redactie.be@mediaplanet.com



NIEUWS

TIP
3

PAS JE AAN AAN DE SEIZOENEN



VEILIG OP WEG
Zodra het kouder wordt, verliezen gewone banden of zomerbanden hun grip op de weg.
FOTO: WWW.SHUTTERSTOCK.COM

5 TIPS VOOR EEN AUTO IN TOPCONDITIE

Bandenspanning

1 Controleer de bandenspanning: Bij een verkeerde bandenspanning verslijten de banden sneller en verbruik je meer brandstof. Controleer ook of je band nog gaaf is en voldoende profiel heeft. Anders is het tijd ze te vervangen.

Op peil

2 Controleer het peil van alle vloeistoffen. In het instructieboekje van de auto staat alle uitleg over waar en hoe je die controle moet uitvoeren. Vertrouw voor een lange rit niet enkel op het lampje voor de oliedruk, maar kijk met de peilstok hoeveel olie je nog hebt. Als je nog lange tijd moet rijden met te weinig olie, kun je de motor beschadigen.

Lekken

3 Verbruik je opmerkelijk veel olie, dan is er misschien iets mis met de motor. Check of er ergens olie weglekt.

Koeling

4 Controleer regelmatig de koelvloeistof. Heb je er te weinig, dan kan de motor te warm worden en schade oplopen. Bovendien kan dit erop wijzen dat er een lek is. De rubberen slangen van het koelsysteem moeten geregeld vervangen worden. Ook in de radiator kan er een lek zijn.

Remvloeistof

5 Minstens even belangrijk is de remvloeistof. Is het peil gedaald, vul dan niet enkel het tekort aan, maar controleer het remsysteem op lekken of laat een deskundige dat doen.

Minder verbruik met de juiste banden

's Winters of 's zomers zijn de weersomstandigheden en de staat van de weg heel verschillend. Logisch dus, dat je de banden van je auto aanpast aan de seizoenen.

Boven de 7° celcius gebruik je best zomerbanden. Ze slijten dan minder snel dan winterbanden of all-season-banden. De speciale patronen van zomerbanden stellen je in staat om snel te remmen op natte en droge wegen. Door hun speciale rubbersamenstelling gaan zomerbanden bij warme temperaturen langer

mee dan winterbanden en doen ze het brandstofverbruik dalen.

Groeven

Zodra het kouder wordt, verliezen gewone banden of zomerbanden echter hun grip op de weg. Door de koude wordt het rubber harder en stugger, en dus ook gladder. Dankzij het patroon en de rubbersamenstelling van hun loopvlak verkorten winterbanden je remsweg op glibberige wegen en een nat wegdek. Het groevensysteem in de band geeft een betere grip op sneeuw en ijs. Winterbanden zijn in het koude

seizoen niet alleen veiliger, maar verslijten ook minder snel.

Markering

De markering op winterbanden vertellen je meer over de veiligheid van de band. Het symbool van een sneeuwvlok op een berg geeft aan dat de band op sneeuw minstens 7% beter remt dan een doorsnee band met standaardreferenties. De markering 'M+S' geeft aan dat het profiel en het materiaal of de structuur van het loopvlak zodanig ontworpen zijn, dat het start- en rijgedrag in modder en verse of smeltende

sneeuw beter is dan bij normale banden.

Indicator

Tussen de groeven van de band vind je een winterindicator. Zodra die gelijk komt met het profieloppervlak, betekent dit dat het profiel van je band 4 mm diep is of minder. Dat is het minimum dat wordt aangeraden voor winterse omstandigheden, zodat je je banden het best laat vervangen.

BARBARA VANDENBUSSCHE
redactie.be@mediaplanet.com



DENK AAN UW VEILIGHEID, BESTEL UW WINTERBANDEN NU VOOR U TE LAAT BENT!



- ★ 63 adressen in België
- ★ Grote stock banden
- ★ Alle merken
- ★ Professioneel advies

UW VEILIGHEID, ONS BEROEP



STERK IN WINTERBANDEN

www.eurotyre.com

NIEUWS

Zo blijf je mobiel...

Vraag: Hoe blijf ik zo lang mogelijk zelfstandig ondanks mijn beperkte mobiliteit?

Antwoord: Trapliften en hellingen brengen je vlot over de drempel en naar de bovenste verdieping van je huis. Ook andere maatregelen verhogen je comfort.

Wanneer je niet meer zo goed te been bent, is een traplift een goede hulp. Wie niet afhankelijk is van een rolstoel, kan gebruik maken van een stoeltraplift, die bestaat uit een stevige stoel die langs een rail omhoog en omlaag beweegt. Zo'n stoel wordt meestal bediend met een joystick, en is afgestemd op je lengte en gewicht. Voor rolstoelgebruikers bestaan er ook plateauliften die op een trap kunnen worden gemonteerd, maar die vind je vooral in openbare gebouwen.

De rail van een traplift loopt langs de muur, maar zit daar meestal niet aan vast. Ze wordt aan de treden van de trap gemonteerd. Dat duurt meestal maar een dag. Tenzij er verbouwingen moeten gebeuren, maar in de meeste huizen is dat niet nodig. Voor elektrisch aangedreven trapliften moet de meterkast soms worden aangepast. Werkt de lift op een accu, dan volstaat een stopcontact.

Comfortabel in bad

Zit je in een rolstoel of maak je gebruik van een rollator of rolwagentje, dan helpen drempelvervangers en hellingbanen je om makkelijker over een drempel of ander obstakel te geraken. Maar naast een traplift en drempelvervangers zijn er ook kleine hulpmiddelen die jouw comfort in huis kunnen verhogen en het mogelijk maken er zo lang mogelijk te blijven wonen.

Een badkamer kan een gevaarlijke omgeving zijn voor wie beperkt is in zijn mobiliteit. Dankzij een douche- of badzitting - die bestaan in alle mogelijke maten en vormen - zit je op een comfortabele hoogte. De zitting wordt aan de muur bevestigd of beschikt over een stevige antislipplaat, zodat je geen risico loopt dat de poten wegslijpen. Handgrepen aan het bad, de douche en het toilet geven je extra ondersteuning op plaatsen die minder toegankelijk zijn. Je hoeft er niet altijd voor te boren, want ze zijn er ook met zuignappen, zodat je ze zelfs op vakantie kunt meenemen.

Heb je moeite om op een laag toilet te gaan zitten, dan is een toiletverhoger, een verhoogde zitting die je op het toilet plaatst, zeker



TERUGBETAALD. Voor een aantal mobiliteitshulpmiddelen zoals rolstoelen en loophulpmiddelen kan je, mits voorlegging van een doktersvoorschrift, je aankoop terugbetaald krijgen. FOTO: WWW.SHUTTERSTOCK.COM

aan te raden. Toiletverhogers zijn er in alle soorten en vrijwel altijd instelbaar op verschillende hoogtes. Gemiddeld maken ze de toiletzitting 7 tot 11 cm groter. Ze passen meestal op de meest voorkomende

types van toiletten, en kunnen voorzien zijn van een deksel en armsteunen.

In de slaapkamer

In de slaapkamer helpt een aan-

kleedstok - voorzien van een ronde haak aan de ene kant en een gecombineerde trek- en duwhaak aan de andere - mensen om zich aan te kleden zonder voorover te buigen. De stok helpt bij het oppakken en vasthouden van kleding en bij het dichtmaken van ritsen. Daarnaast kun je ook een grijphulp aanschaffen, met een magneetje op de top om spelden, munten of andere metalen voorwerpen op te rapen. Er bestaan zelfs extra lange schoenlepels, zodat je niet ver hoeft te bukken om schoenen aan te trekken, en sokaantrekker om sokken of kousen met één hand aan te trekken.

Lage bedden of stoelen kunnen mensen met een beperkte mobiliteit het erg moeilijk maken. Je kunt daarvoor gebruik maken van bed- of stoelverhogers, die je onder de poten aanbrengt. Een bedheffer, met een in de hoogte verstelbare bedbeugel, helpt je om je zelfstandig op te richten, om te draaien en in en uit het bed te stappen. Om vlot te draaien op je werkplek of om op te staan uit bed of van een autostoel, kun je een draaikussen gebruiken. Dat ontlast de rug omdat je zonder beweging van je rug toch kunt draaien. Tot slot bestaan er ook tilliften, om je in en uit het bed te heffen.

Afstandsbediening

Ook nog nuttig: een universele afstandsbediening met weinig knoppen en gemakkelijke greep. Ook telefoons bestaan in aangepaste vorm, eventueel met alarmfunctie om in geval van nood familie of hulpverleners te verwittigen. Een persoonlijk alarm, aan een sleutel of een koord, is ook handig, omdat je het overal mee naartoe kunt nemen. Zodra een penntje uit het apparaat wordt getrokken, gaat er een luid alarm-signaal af.

Praat erover

Omgaan met beperkingen in je mobiliteit zijn zwaar om te dragen, en de grootste angst die bij mensen met een handicap of ouderen leeft, is dikwijls dat ze hun zelfstandigheid verliezen en niet meer alleen kunnen wonen. Daarom is praten over mogelijke hulpmiddelen, en later het overwegen van de aanschaf ervan, erg belangrijk. Overleg met je huisarts of met een specialist over wat voor jou de meest doeltreffende middelen zijn.

BARBARA VANDENBUSSCHE
redactie.be@mediaplanet.com



Verrassend voordelig

'De trein is altijd een beetje reizen' is dan misschien wel de meest misbruikte reclameslogan van de afgelopen decennia, de grond van de boodschap staat nog steeds overeind: de trein is een prettig vervoermiddel.

Het lijstje voordelen tegenover andere transportmiddelen voor de lange afstand vallen bezwaarlijk te ontkennen. Zo is de trein om te beginnen een pak milieuvriendelijker. Tijdens een rit van Luik naar Namen stoot een trein 1,8 kg CO₂/persoon uit, voor een auto is dat 7,7 kg. In het spitsuur verbruikt een IC-trein per reiziger slechts een tiende van de energie van een auto. Een lagere milieukost vertaalt zich bovendien niet in een hogere kost voor de reiziger.

Overstap

Overstappen van de auto naar de trein betekent stevast een financiële meevaller.

Er zijn echter ook een reeks voordelen die eerder van emotionele aard zijn. Reizen met de trein biedt mogelijkheden waar je achter het stuur van je wagen alleen maar van kan dromen. Door je zelf niet te moeten concentreren op het verkeer, creëer je bijvoorbeeld een schat aan extra tijd, dat kostbare goed waar iedereen op bekijft. Terwijl je door het landschap snijdt, kan je met andere woorden rustig de krant of een boek lezen, een presentatie afwerken, een praatje slaan, indommelen... Waarmee meteen een van de grootste troeven van het transportmiddel komt bovendrijven: reizen met de trein is altijd verrassend. Ook al ben je niet zo een prater en wil je niet per se een intercity-gesprek aangaan met een medereiziger, er gebeurt altijd wel iets waar je als het past een goed verhaal aan hebt.

FREDERIK LAUWERS
redactie.be@mediaplanet.com

WELKE HULPMIDDELEN WORDEN VERGOED?

1 Voor een aantal mobiliteitshulpmiddelen kan je je aankoop terugbetaald krijgen. Dat is bijvoorbeeld het geval voor manuele en elektrische rolstoelen, elektronische scooters, stasystemen, loophulpmiddelen, enzovoort. Om hier een vergoeding voor te krijgen moet je een medisch voorschrift krijgen van je huisarts of specialist.

2 Een traplift of rolstoellift kost enkele duizenden euro's. Je kunt een vergoeding aanvragen bij je gemeente. Het Zorgfonds biedt

vergoedingen voor niet-medische producten en hulpmiddelen, zoals een trap-, til- of badlift, of aanpassingen aan het bad, de douche of de sanitaire installaties.

3 Vanuit het Vlaams Fonds voor Personen met een Handicap worden vergoedingen geboden voor een traplift, til- en verplaatsingsystemen, naast hulpmiddelen zoals handgrepen en aanvullende uitrusting voor de keuken. Meer informatie vind je op www.vaph.be en www.zorg-en-gezondheid.be/.

 **STROBBE** sedert 1919
N.V.
Blijven wonen in uw vertrouwde omgeving

- Trapliften
- Huisliften
- Platformliften



Steenweg Deinze 150 • 9810 Nazareth • Tel. 09 384 99 22
Fax 09 384 99 23 • www.strobbe-liftsystemen.be

Feilloze service
24u/24u

Stannah trapliften, de ideale oplossing

Gezien
op
VTM



Stannah bvba
Poverstraat 94,
1731 Relegem
fax 02 366 44 80
info@stannah.be
www.stannah.be

Stannah

Bestel en documentatie gratis: tel 0800 95 950 (gratis nummer) Toestel 029

INSPIRATIE

Gent gaat in 25 stappen naar duurzame mobiliteit

Vraag: Wat betekent het om een Civitas-stad te zijn?

Antwoord: Een Civitas-stad krijgt steun van de Europese Commissie om hun plannen rond duurzame mobiliteit uit te voeren. De stad Gent is hier een mooi voorbeeld van.

BELEID

“Civitas is een Europees programma rond mobiliteit in steden”, legt de Gentse schepen van Openbare Werken en Mobiliteit Martine De Regge uit. “Het is niet zo eenvoudig een Civitas-stad te worden, want de Europese Commissie beoordeelt aanvragen uiterst streng.” De stad Gent had al lang een heleboel mobiliteitsacties op haar verlanglijstje, maar het ontbrak haar aan geld, tijd en middelen. Dankzij de steun van het Civitas-project kan de stad en haar zes partners tussen 2008 en 2012 meer dan twintig initiatieven uitwerken. En die zijn zeer uiteenlopend, van de ontwikkeling van een unieke studentenfiets en acties om cultuurgangers aan te sporen om op een duurzame manier naar hun evenement te komen, tot een multimodaal verkeersgeleidingsysteem.

Extra jobs

Met Civitas zijn er ook banen gecreëerd. Er werken nu zo'n dertig mensen aan het programma. Enkelen van hen zijn speciaal aangeworven voor vier jaar, anderen besteden twintig of dertig procent van hun tijd aan Civitas. “We hebben onder meer een mobiliteitsmanager, die zich voltijds bezighoudt met het ‘opvoeden’ van bedrijven, zodat ze hun werknemers stimuleren om op duurzame manier naar hun werk te komen. Daar kruipt veel tijd in, omdat je zowel werknemers als werkgevers over de streep moet trekken om de auto, waar mogelijk natuurlijk, eens aan de kant te laten.”

Schoolvervoersplan

Ook in de scholen was er nog werk



Martine De Regge
Gentse schepen van Openbare Werken en Mobiliteit



HERAANLEG VAN BUSHALTES
Met de steun van Civitas zet De Lijn twintig gelede hybride bussen in.
FOTO: PRIVÉ

aan de winkel. Initiatieven zoals het opstellen van een schoolvervoersplan gebeuren vaak veeleer in lagere scholen, en minder in het secundair. Nu krijgen alle middelbare scholen de kans om een mobiliteitsproject uit te werken. Er wordt gediscussieerd met de leerlingen en via specifiek lesmateriaal kunnen ze hun eigen schoolroute analyseren en oplossingen aanbrenge om veiliger en duurzamer naar school te komen.

“We hebben vier jaar de tijd om allerlei maatregelen uit te proberen, en wat goed werkt behouden we na de Civitas-periode”, zegt Martine De Regge. “Een belangrijk aspect van het project is bovendien het netwerken met andere steden. We kunnen zien hoe anderen bepaalde zaken aanpakken, ideeën opdoen en aanpassen aan de noden van onze eigen stad. Gent is ook een ‘leading city’, een voorbeeld voor andere steden. Ons fietsbeleid bijvoorbeeld is voor veel steden een bron van inspiratie.”

Klein en praktisch

Soms maken kleine, praktische maatregelen een heel verschil. Zo worden de bushaltes heraangelegd

zodat het fietspad erachter loopt, wat het op- en uitstappen voor passagiers en de doortocht voor fietsers heel wat veiliger maakt. Andere maatregelen zijn dan weer duurder, maar onmisbaar in een duurzaam mobiliteitsbeleid. “In 2009 zijn de laatste trolleybussen afgeschaft, wat we erg jammer vonden. Maar met de steun van Civitas zet De Lijn nu twintig gelede hybride bussen in, met een laag dieselverbruik en meer comfort.” Cambio, het autodeelproject, doet in Gent

een test met elektrische wagens en zoekt nieuwe doelgroepen om ‘autodelen’ breder bekend te maken. “En om het de fietser nog gemakkelijker te maken hebben we een online routeplanner gemaakt, waarmee je een fietsroute zonder transporen of kasseien kan uitstippelen.”

ALLE MAATREGELLEN BINNEN HET CIVITAS-PROJECT ZIJN TE VINDEN OP WWW.CIVITASGENT.BE

BARBARA VANDENBUSSCHE
redactie.be@mediaplanet.com

CIVITAS IN ACTIE

Gent is een van de vijf steden die deel uitmaakt van het ‘Civitas Elan’-project, naast Ljubljana, Zagreb, Brno en Porto. In totaal werken ze aan 68 maatregelen. Enkele voorbeelden van de laatste maanden:

■ **Brno installeerde** in 153 ticketautomaten voor het openbaar vervoer een systeem dat automatisch een teken geeft bij technische storingen. Problemen worden zo veel sneller opgelost.

■ **Rota Partilhada** (de gedeelde weg) is een webplatform om carpoolers uit Porto wegwijs te ma-

ken. Ze kunnen er op zoek gaan naar reisgenoten, groepen bij elkaar brengen en hun trips organiseren.

■ **Ljubljana organiseerde** de tentoonstelling ‘Dreams on wheels’ om fietsen in de stad te promoten. De expo toonde de meest uiteenlopende fietsen, van strikt functionele modellen tot grappige en designfietsen.

■ **Zagreb zette** 37 nieuwe trams in, en 45 bussen die rijden op biodiesel, met airconditioning, meer ruimte en gemakkelijkere toegang voor mindervaliden en ouderen.

Snel parkeren bevordert de doorstroming

“Dertig procent van het stedelijk autoverkeer staat op rekening van chauffeurs die op zoek zijn naar een parkeerplaats”, zegt Julien Verdin, de exploitatiedirecteur van Interparking.

“Aandacht voor publieke parkings en een vlotte weg daar naartoe zijn bijgevolg essentieel.”

“Je bent niets met ruime parkings als de automobilist ze niet vindt”, aldus Verdin. “Daarom hechten we veel belang aan het installeren van een dynamisch sturingssysteem voor de verkeersstromen. Op basis van de bezetting van de parkings en de drukte op de ringwegen kunnen we op die manier automobilisten snel op naar publieke met vrije parkeerplaatsen loodsen. Voorwaarde daarvoor is dat we op strategische plaatsen voldoende signalisatieborden kunnen plaatsen. We voelen intussen ook dat lokale overheden geïnteresseerd zijn om publieke parkings naar de rand van de stad te verhuizen. Waar die rand precies ligt, hangt af van stad tot stad.”

Knooppunten

“Vroeger werden parkings als een eindpunt beschouwd. In onze filosofie zijn het eerder knooppunten van waaruit mensen overstappen naar andere transportmiddelen, op weg naar een activiteit. Vandaar dat we steeds vaker naar partners zoeken. Dat is bijvoorbeeld al het geval in Brussel met het MIVB. Met de P-Card, waarmee automobilisten zonder ticket kunnen binnen- en buitenrijden in onze parkings, kunnen ze ook de bus, de metro of de tram nemen. Die technologie willen we dit jaar ook elders in het land implementeren. In de toekomst zullen de mogelijkheden daarvan uitgebreid kunnen worden. Zo experimenteren we in Knokke met oplaadpunten voor elektrische wagens.”

“Ook binnen de parkings doen we inspanningen om mensen zo snel mogelijk op een vrije parkeerplaats te krijgen. Bijvoorbeeld aan de hand van een systeem met rode en groene verklipperlichten in het plafond. Op die manier dringen we de CO2-uitstoot terug. Onze parkings verlichten we bovendien met groene energie. Om het energieverbruik tot een minimum te herleiden verven we de muren en de vloeren in heldere kleuren.”

FREDERIK LAUWERS
redactie.be@mediaplanet.com



P Card
Zorgeloos parkeren zonder ticket!

Geen ticket meer nodig

Niet meer langs de betaalautomaat in de 68 Interparkings

www.interparking.be
T. 02/549 54 10





Als u de openbare ruimte heeft, dan hebben wij er de gepaste toegangscontrole voor.

De 5 redenen waarom te kiezen voor Lowist Toegangsbeheer?

- professioneel advies
- de laagste exploitatiekost
- een service op maat
- een unieke service-opvolging
- een allesomvattende veiligheid voor de gebruiker

Maastrichterstraat 365 • 3740 Bilzen • T 089 41 14 08 • F 089 41 12 61 • info@lowist.be • www.lowist.be

electric drive



Elektrische
werkvoertuigen

SunTrain

SunShuttle



Member of ASBE



www.asbe.be

electric drive

Vijfhoekstraat 24 - 2600 Berchem
info@electricdrive.be
www.electricdrive.be