

Fietsplannen

Fietsplannen zijn er in allerlei maten en gewichten. Er is dan ook geen voorgeschreven vorm of traject van hoe zo'n plan er moet uitzien. Het is wel belangrijk dat er aansluiting is met het mobiliteitsbeleid en -plan, en liefst ook met andere beleidsdomeinen zoals gezondheid, sport en milieu. De meeste fietsplannen zijn een verzameling van concrete ideeën om fietsen te stimuleren en te werken aan een mentaliteitswijziging.



'De fiets kan onze stad weer ademruimte geven'

In de voorbije drie jaar werkte Dendermonde een fietsbeleidsplan uit. "We wilden een globale visie en strategie ontwikkelen rond fietsen in Dendermonde, gekoppeld aan een actieplan dat in die visie past. Zo kunnen we stapsgewijs aan maatregelen werken die binnen een groter geheel passen", zegt mobiliteitsambtenaar Karel Brits.

"We hebben een vrij compacte stad. Zes van de zeven deelgemeenten liggen op maximaal 5 km van het centrum van Dendermonde. Schoonaarde ligt iets verder (7,5 km). Dit zijn perfecte fietsafstanden. Bovendien rekruteren de grootste werkgevers in Dendermonde erg lokaal: zowat driekwart van het personeel woont op hoogstens 10 km van het werk. Toch zit er in het woon-werkverkeer op die korte afstanden een hoog auto-aandeel. Daardoor kampen we met congestie, sluisverkeer, leefbaarheids- en parkeerproblemen. De fiets is voor ons de sleutel om de stad weer ademruimte te geven."

Hoe werd het actieplan opgesteld?

"We hebben op verschillende manieren input verzameld (zie kadertje). Op basis van die data zijn doelstellingen bepaald en die zijn vertaald in een actieplan op korte, middellange en lange termijn. Dat plan houdt niet alleen rekening met de begroting van de stad en de personeelsbezetting, maar ook met de budgetten van de partners, zoals de provincie Oost-Vlaanderen, AWW en W&Z. In de werkgroep die het proces heeft opgevolgd, zaten vertegenwoordigers van heel wat stadsdiensten en bevoegde politici, maar ook vertegenwoordigers van Infrabel, W&Z, MOW, De Lijn, de provincie Oost-Vlaanderen en uiteraard de lokale afdeling van de Fietsersbond. Daardoor is het een realistisch actieplan geworden, zowel financieel als op het vlak van timing."

Hoe sterk is de link met het mobiliteitsplan?

"Oorspronkelijk wilden we bij de verbreding/verdieping van het mobiliteitsplan een luikje fietsbeleid meenemen, maar daarvoor was er onvoldoende budget gereserveerd binnen

het mobiliteitsplan. Daarom hebben we het als een afzonderlijke maar prioritaire actie in ons mobiliteitsplan opgenomen. Voor de opmaak van het fietsbeleidsplan hebben we dezelfde procedure gevolgd als bij een mobiliteitsplan: een verkenningsfase die resulteerde in een verkenningsnota, een uitvoeringsfase met synthesenota en een beleidsfase met het uiteindelijke beleidsplan en actieprogramma. Het beleidsplan is ook officieel ter goedkeuring voorgelegd aan de kwaliteitsadviseur, via de RMC. Op die manier hadden we een objectief oordeel van een buitenstaander over de inhoud en de procedure. Daarna heeft ook de gemeenteraad het fietsbeleidsplan officieel goedgekeurd. Die goedkeuring door de RMC en de gemeenteraad zal de integratie van het fietsbeleidsplan in het mobiliteitsplan vergemakkelijken, wat we bij de volgende herziening van het mobiliteitsplan willen doen. Het fietsbeleidsplan blijkt ook nuttige oplossingen aan te reiken voor het recent afgewerkte gemeentelijke klimaatplan en het label kindvriendelijke stad, waarvoor het dossier nu in opmaak is. Voor dat label is mobiliteit en meer specifiek fietsveiligheid en -comfort een grote bezorgdheid."

Lees op www.mobielvlaanderen.be/overheden meer over het budget dat Dendermonde uitgetrokken heeft voor het fietsbeleidsplan, en over de samenwerking met studie bureau Traject. Het plan zelf kunt u downloaden via www.dendermonde.be.



DENDERMONDE

Hoe verzamelde Dendermonde input voor het fietsbeleidsplan?

- Analyse van de ongevalsgegevens met fietsers (letselongevallen geregistreerd door de politie).
- Fietsparkeertellingen (o.a. op representatieve piekmomenten) en een inventarisatie van de stallingen.
- Meetfiets van de Fietsersbond: nulmeting van de staat van de fietspaden op het grondgebied Dendermonde.
- Fietstellingen op 25 strategische punten binnen het functioneel fietsrouten netwerk als nulmeting voor het aantal fietsers op het grondgebied.
- Bewonersbevraging: ruim 650 respondenten vulden de online enquête in. Mensen zonder internet/computer konden de vragenlijst aan het loket van de Dienst mobiliteit invullen.
- Steekproefsgewijze bevraging bij 170 passanten en 30 handelaars over de combinatie fiets/auto en winkel.
- Zelfanalyse van het huidige fietsbeleid van de stad met behulp van de Champ-tool (zie www.champ-cycling.eu: klik op 'Become a CHAMP' – 'CHAMP templates').
- Analyse van het fietsklimaat in de stad aan de hand van het Nederlandse 'Fietsbalans' (zie www.fietsersbond.nl/de-feiten/fietsbalans), met input van politici, interne en externe actoren.

"Het fietsbeleidsplan werd goedgekeurd door de kwaliteitsadviseur, via de RMC, en door de gemeenteraad. Dat zal de integratie in het mobiliteitsplan vergemakkelijken."

■ Karel Brits, mobiliteitsambtenaar Dendermonde

Schepencollege draagt fietsplan in Kaprijke

In Kaprijke is het fietsplan een product van het voltallige schepencollege. "Dat maakt fietsmaatregelen gemakkelijker bespreekbaar", zegt Kathy Blondeel, initiatiefneemster en schepen van Sport.



■ *In het kader van het fietsplan kocht Kaprijke 4 dienstfietsen aan voor haar eigen personeel om 'het goede voorbeeld te geven'. De fietsen kregen stickers met het gemeentelogo, zodat ze goed herkenbaar zijn.*

In het begin van de nieuwe legislatuur lanceerde schepen van Sport en fervente fietsster Kathy Blondeel een ideeënbuis bij het bestuur en de personeelsleden. Daarin mocht iedereen ideeën posten om fietsen in Kaprijke te stimuleren. Schepen Blondeel: "Van al die ideeën hebben we een lijst gemaakt die we hebben voorgelegd aan al onze gemeentelijke adviesraden en de Fietsersbond. Uit die feedback hebben we de grote lijnen en vervolgens concrete actiepunten gedistilleerd. Zo is ons fietsplan geboren." Hieraan worden jaarlijks acties gekoppeld en het is de bedoeling om zo tot een concreet fietsactieplan te komen en dit te laten goedkeuren door de gemeenteraad. Dit jaar is er voor de eerste keer ook een apart budget vrijgemaakt voor fietsacties: 5.000 euro. Kathy Blondeel: "Het gevolg van een brede aanpak is dat het fietsbeleid in Kaprijke niet langer als exclusief domein van het mobiliteitsbeleid wordt beschouwd. Ook gezondheidsbeleid, sportbeleid, en andere domeinen denken er actief mee over na. Afdelingshoofd 'Vrije tijd' Koen Van de Wiele helpt het geheel coördineren. Omdat we een fietsplan én een budget hebben, zijn fietsmaatregelen ook gewoon gemakkelijker bespreekbaar. Het is bijna een reflex geworden. We doen de fietstoets in verschillende dossiers. Zo wordt de keuze overwogen om overdekte fietsenstallingen te plaatsen

aan het nieuwe vrije tijdscentrum S.O.C.K en wordt nagekeken waar we oplaadpunten voor elektrische fietsen kunnen voorzien, iets wat zonder fietsplan wellicht niet eens onder de aandacht was geweest."

College op de fiets

"Kaprijke telt maar 6.000 inwoners. En toch is het ons gelukt om op relatief korte tijd een echte fietsdynamiek te kweken. Ons sterkste punt is ongetwijfeld dat het plan gedragen wordt door het hele college. Om het fietsplan te maken, heeft elk bestuurslid echt door de ogen van de fietsers naar zijn eigen beleidsdomein gekeken. Iedereen deed en doet mee en dat werkt inspirerend. En de creativiteit staat niet stil. Zo zal het voltallige college dit jaar gezamenlijk een fietstocht maken, om fietsproblemen maar ook andere elementen aan den lijve te detecteren. We doen dat samen met geïnteresseerde burgers, want we willen ook hen graag in het proces betrekken."



■ **Kathy Blondeel, schepen van Sport:** "Omdat we een fietsplan én een budget hebben, zijn fietsmaatregelen gemakkelijker bespreekbaar."

Fietsberaad

"Zet het schepencollege eens een fietsbril op"

"Via een fietsplan kan het schepencollege haar beleid eens bekijken vanuit het standpunt van de fietsers", zegt Wout Baert van Fietsberaad Vlaanderen. "Het is een interessante oefening om beleidsoverschrijdend en in interactie met burgers of betrokkenen op te lijsten hoe fietsen gestimuleerd kan worden."

Veel gemeenten hebben vandaag al een fietsplan of werken eraan. Wout Baert: "Maar het is niet omdat een gemeente geen fietsplan heeft, dat ze geen goed fietsbeleid voert. Denk bijvoorbeeld aan de Nederlandse gemeente Goes die via allerlei fietsstimulerende maatregelen in haar mobiliteitsbeleid een zeer sterk fietsbeleid voert. En omgekeerd is de loutere aanwezigheid van een fietsplan ook geen automatische garantie voor een goed fietsbeleid. Een fietsplan moet 'gedragen' worden, niet alleen door de collega's binnen het schepencollege, maar liefst ook door de bevolking of andere betrokkenen. Bij het maken van een fietsplan is het proces dat men doorloopt en de betrokkenheid die men creëert zeker zo belangrijk."

Link met mobiliteitsplan

Een fietsplan vult het mobiliteitsplan aan, het kan bijvoorbeeld kaderen in een 'verbreding en verdieping' van het mobiliteitsplan, maar het

kan er ook naast staan. Wout Baert: "Uiteraard is het niet de bedoeling dat beiden elkaar tegenspreken, maar de bril waardoor je kijkt is wel anders. Een mobiliteitsplan is veel breder opgevat, het bewaakt ook de samenhang van de verschillende mobiliteitsmaatregelen. Een fietsplan doorkruist als het goed is niet alleen het mobiliteitsbeleid, maar ook bijvoorbeeld het milieu-, handels- en gezondheidsbeleid. De accenten liggen dus toch net iets anders. Die interactie kan ver gaan, zo wordt in Kopenhagen een deel van de fietspaden mee gefinancierd vanuit het gezondheidsbudget omdat mensen die veel

fietsen minder ziek zijn. Fietsbeleid is daar een besparingsoefening in het gezondheidsbeleid."

Geen geschreven regels

Meestal bestaat een fietsactieplan uit opsommen en prioriteren van concrete maatregelen, maar de invulling van zo'n plan kan elke gemeente naar eigen wens bepalen. "Er bestaan voldoende aanbevelingen voor de opmaak van een goed beleidsplan, die hoeven niet specifiek te zijn voor een goed fietsplan", zegt Wout Baert. "Maar het is wel belangrijk dat het plan verder gaat dan alleen infrastructurele maatregelen. Het is ook belangrijk om een fietscultuur te creëren, door vanuit de gemeente het voorbeeld te geven, door handhaving, door parkeerbeleid."

Meer inspiratie voor een fietsvriendelijk beleid krijgt u in de publicatie 'Sterk Fietsbeleid', in de kennisbank van Fietsberaad Vlaanderen en op de workshop 'Sterk fietsbeleid in de praktijk' op 17 maart 2016 in Hasselt. Meer info over de publicatie en de workshop staat op www.fietsberaad.be.



■ **Wout Baert, coördinator bij Fietsberaad:** "Bij het maken van een fietsplan is het proces dat men doorloopt en de betrokkenheid die men creëert heel belangrijk."

'Kortrijk wil dé fietsstad van morgen zijn'

Het huidige mobiliteitsplan van Kortrijk dateert uit 2011. Daarin gaat al veel aandacht naar de fiets. Toch lanceerde het nieuwe bestuur een bijkomend 'actieplan Kortrijk Fietst'. "Dat plan werkt het fietsbeleid uit het mobiliteitsplan verder uit en zal integraal opgenomen worden in ons nieuw mobiliteitsplan", zegt schepen van Mobiliteit en Openbare Werken Axel Weydts.

In het begin van haar bestuursperiode organiseerde het Kortrijkse bestuur in het kader van 'Kortrijk spreekt' een bevraging bij de inwoners. De vraag was wat het nieuwe stadsbestuur prioritair moest aanpakken. De 4.000 deelnemende Kortrijkse gezinnen zetten het punt 'we zorgen voor veilige en vlotte fietsverbindingen' op de eerste plaats. "Dat konden en wilden we niet naast ons neerleggen", zegt schepen Axel Weydts. "Met het bestuursakkoord 'Plan Nieuw Kortrijk' wil de stadscoalitie dan ook de omslag maken van een autovriendelijke stad naar een stad die vriendelijk is voor alle weggebruikers, in het bijzonder de fietser."

Kortrijk Klimaatstad

In Kortrijk gebeurde en gebeurt heel veel om het fietsen aantrekkelijk en veiliger te maken. "Maar het werd tijd om al deze bestaande en toekomstige acties samen te brengen in één beleidsdocument, een leidraad voor het



■ **Axel Weydts, schepen van mobiliteit en openbare werken:** "Met het fietsplan willen we onze autovriendelijke stad omvormen tot een vriendelijke stad voor alle weggebruikers, en vooral voor de fietser."

Kortrijkse fietsbeleid van de komende jaren." Het actieplan 'Kortrijk Fietst' lijst 40 acties op van wat de stad al doet of op middellange termijn wil doen om dé fietsstad van morgen te worden. "Het plan past perfect binnen de ecologische doelstellingen van Kortrijk Klimaatstad. Samen met onze partners willen we tegen 2020 de CO₂-uitstoot in Kortrijk met 20% verminderen. De fiets kan hier een significante bijdrage leveren, meer dan 30% van de CO₂-uitstoot in onze stad is immers afkomstig van motorvoertuigen, blijkt uit cijfers van 2011."

"De acties uit het actieplan worden zo veel mogelijk gebaseerd op objectieve data. We steunen daarvoor bijvoorbeeld op onze fietstellingen, statistieken van fietsongevallen, de bezettingsgraad van fietsenstallingen,... We hielden ook rekening met de suggesties van de bevolking en de Fietsersbond Kortrijk. Via een klimaatatelier 'Kortrijk Fietst' probeerden we zo veel mogelijk actoren te betrekken bij de samenstelling van het plan. We blijven ook open staan voor nieuwe ideeën. De realisatie van dit actieplan is trouwens onmogelijk zonder de medewerking en middelen vanuit de Politiezone Vlas, de Vlaamse overheid en de Provincie West-Vlaanderen. Het Fietsberaad Vlaanderen leverde inspiratie en expertise aan. We gingen ook ons licht opsteken in Gent en in de Europese fietssteden Kopenhagen en Utrecht."



■ In Kortrijk werden onder meer fietsherstelzuilen geïnstalleerd. Elke zuil is uitgerust met een fietspomp en basisgereedschap zoals een schroevendraaier, sleutels en bandenlichters.

Budget

Voor de coördinatie, promotie en ondersteuning van het fietsactieplan trekt Kortrijk 14,5 miljoen euro uit voor de legislatuur 2014-2019. Recent gerealiseerde acties uit het fietsactieplan zijn vrijliggende fietspaden op de Kennedylaan, fietsstraat in de Budastraat, het ijsvrij maken van fietspaden, opwaardering fietsroute centrum - Hoog Kortrijk, fietssnelweg langs kanaal Bossuit - Kortrijk, installeren van fietspompen, fietsherstelzuilen en lockers, mobiele fietsenstallingen voor evenementen, autovrije zondagen, fietslessen e-bikes, oprichting Park & Bike-parking, ...

📄 Het integrale plan staat op www.kortrijk.be

Hasselt werkt aan fietsactieplan met wekelijkse actie

Deze lente zal Hasselt een fietsactieplan lanceren met 52 fietsacties als concrete invulling van de fietsvriendelijke beleidsvisie in het mobiliteitsplan.

"Ondanks de jarenlange inspanningen die de stad Hasselt al doet om inwoners en bezoekers op de fiets te krijgen, bleek uit de laatste stadsmonitor dat het beter kon", zegt schepen van Mobiliteit Habib El Ouakili. "In ons mobiliteitsplan zijn de trappers nochtans goed vertegenwoordigd. Fietsgebruik verhogen is er een duidelijke doelstelling. De fiets zal ook steeds een actievere rol spelen in ons parkeerbeleid omdat we meer en meer inzetten op Park&Bike-locaties aan de stadsrand."

52 concrete acties

"De beleidsvisie is dus duidelijk. We willen ze nu concreter maken via het fietsactieplan. Daar ligt de nadruk op acties, en niet op visie en beleid. Het opzet van het fietsactieplan is om effectief 52 acties uit te werken zodat we elke week van het jaar met een nieuwe fietsactie naar buiten kunnen komen."

Om het fietsactieplan te maken, schakelde Hasselt een studie bureau in. Habib El Ouakili: "Het studie bureau heeft intern relevante diensten geïnterviewd. Momenteel ronden ze hun externe interviewronde af. Via onze website en onze nieuwsbrieven hebben we ook een algemene oproep gedaan naar suggesties. In april 2016 zal ons fietsactieplan klaar zijn. De acties moeten in eerste instantie passen

binnen het beschikbaar budget voor de dagdagelijkse werking. We hebben wel alvast een apart budget voorzien voor de aankoop van fietskluizen en extra overdekte en afgesloten stallingen."

■ Habib El Ouakili, schepen van Mobiliteit:

"In ons fietsactieplan zal de nadruk liggen op acties, en niet op visie en beleid."



De fiets van bijrol naar hoofdrol

"De fiets had slechts een bijrol in ons mobiliteitsbeleid. Daar wilden we verandering in brengen", zegt burgemeester Guido Vaganée. "Daarom stelden we een 'fietsbeleidsplan 2015-2020' op."

Metingen tonen aan dat 12% van alle vervoersbewegingen in Bonheiden en Rijmenam gebeuren met de fiets. "Dat is niet slecht, maar het kan altijd nog beter", zegt burgemeester Guido Vaganée (N-VA). Het gemeentebestuur heeft de ambitie om tegen 2020 een fietsgebruik van 24% te bereiken. "Bonheiden en Rijmenam vormen samen een compacte gemeente met korte fietsafstanden en zonder veel hoogteverschillen. Ideaal dus om het fietsverkeer extra te promoten! Daarom hebben we

een Fietsbeleidsplan 2015-2020 opgesteld." Het fietsactieplan is toegespitst op 8 pijlers, er is aandacht voor infrastructurele ingrepen, maar er wordt ook gewerkt aan een mentaliteitswijziging.

Enkele concrete maatregelen uit het fietsbeleidsplan:

- Via een uniek scansysteem met bijbehorende applicatie worden de kinderen die met de fiets naar school komen beloond met kermisdukaten;
- Meer dan 15 km Fietsstraten-routes moeten zorgen voor

een aangenaam en waardig alternatief voor woon-werk- en schoolverkeer;

- Aanleg van fietsuggestiestroken en verhoogde fietspaden;
- Aanleg van fietsverbinding naar het ziekenhuis met aparte ingang;
- Oplaadpunten voor elektrische fietsen;
- Extra fietsenstallingen;
- Fietscontroles door de politiediensten in de scholen;
- Enquête bij de klanten van lokale handelaars over hun verplaatsingsgedrag.



Guido Vaganée, burgemeester:
"Tegen 2020 willen we een fietsgebruik van 24% bereiken."

In haar Fietsbeleidsplan gaat Bonheiden voor een integraal fietsbeleid. Het plan bestaat uit acht pijlers, gaande van veiligheid, tot economie en gezondheid. Alle pijlers worden concreet ingevuld en gekaderd. Deze info is overzichtelijk gepubliceerd in een mooi uitgegeven brochure en verdeeld naar alle inwoners en belangengroepen.



Duurzaam vervoer

Doe mee: 30 dagen fietsplezier

In april vindt voor de derde keer "30 dagen" plaats. Deze campagne vraagt je om gedurende 30 dagen speciale aandacht te geven aan iets waarmee je een positieve impact genereert voor jezelf, maar ook voor het milieu. In april ligt de focus op fietsen. '30 dagen fietsplezier' daagt je uit om elke dag minstens één functionele verplaatsing met de fiets te doen. Een fietsexpert, een BV, leuke artikels en handige tips geven je het nodige duwtje in de rug. De campagne is een initiatief van de Vlaamse overheid, beleidsdomein Leefmilieu, Natuur en Energie. Ze is gebaseerd op het Milieubeleidsplan (MINA-plan) dat vijfjaarlijks wordt gepubliceerd.



De campagne '30 dagen fietsplezier' loopt van 1 tot en met 30 april 2016. Inschrijven kan vanaf 20 februari op www.30dagen.be/fietsplezier. Volg ons ook op de Facebook-pagina.

Promoot '30 dagen fietsplezier' met jouw organisatie of overheid en ontvang campagnemateriaal door te mailen naar jasperina.deforce@lne.vlaanderen.be. Voor andere vragen kan je terecht op info@30dagen.be.

Blue-bikes in de lift

In 2015 steeg het aantal gebruikers van Blue-bikes tot 13.500 leden. Er werden vorig jaar maar liefst 140.000 ritten doorheen het hele land gereden! Dat zijn meer ritten dan de voorbije 4 jaar samen. Deze groei is het sterkst merkbaar in Deinze, Brugge en Hasselt. Al 26 lokale besturen hebben een derdebetalersregeling voor Blue-bike, waardoor de gebruiker slechts 1 euro per rit betaalt. Dit jaar komen er nog vijf nieuwe locaties voor Blue-bike bij: Aalter, Geraardsbergen, Heist-op-den-berg, Oudenaarde en Tongeren.

Meer info: www.blue-bike.be

Stadsdistributie

Informatie en interactieve sessie in het kader van het Piek 2-project

Om het goederenvervoer in de spits te ontlasten liep van november 2014 tot mei 2015 het PIEK 2-project. Dit initiatief van de Vlaamse overheid moest testen of stille leveringen in de dagrand – vóór de ochtendspits en ná de avondspits – bijdragen tot een duurzamer stadsverkeer. De omwonenden, gemeenten en distributiebedrijven reageerden positief. Het PIEK 2-project zorgde voor minder files, verbeterde de verkeersveiligheid, verminderde het brandstof-verbruik en de uitstoot van schadelijke stoffen. Door die positieve effecten zal de Vlaamse Regering de geluidsnormen in het Vlaamse Milieureglement, kortweg VLAREM, aanpassen voor leveringen aan grote supermarkten. Na gunstig advies van de Raad Van State zal de Vlaamse Regering deze VLAREM-wijziging wellicht dit voorjaar goedkeuren. Graag nodigt MOW u uit voor de informatieve en interactieve sessie 'Stil en duurzaam leveren in de dagrand'. We stellen u de resultaten van het PIEK 2-project en de daarbij aansluitende aanpassing van VLAREM voor. En we gaan in dialoog met u. Wij hopen u te kunnen ondersteunen om verder in te zetten op leveringen in de dagrand. En we hopen u te helpen om tijdig de nodige maatregelen te nemen naar aanleiding van de VLAREM-wijziging.

Informatieve en interactieve sessie 'Stil en duurzaam leveren in de dagrand': Donderdag 17 maart 2016 van 8.30 u tot 14u. in Congrescentrum Lamot in Mechelen. Meer info: www.flanderslogistics.be/piek2

Agenda

Maart

- 2 De basisprincipes van de verkeerskunde – Lesdag 4
- 3 Gladheidsbestrijding in de praktijk
- 8 Minder borden, meer verkeersveiligheid – Lesdag 2
- 17 Stil en duurzaam leveren in de dagrand
- 22 Vlaams Congres Verkeersveiligheid

Zie ook de agenda op www.mobielvlaanderen.be/overheden

Mobiliteitsbrief is er ook als e-zine. Abonnees op het e-zine krijgen de Mobiliteitsbrief digitaal in hun persoonlijke mailbox. U kunt voor de papieren en/of digitale versie gratis in- en uitschrijven via www.mobielvlaanderen.be/overheden ('Publicaties' – 'Mobiliteitsbrief'). Op deze website vindt u ook alle Mobiliteitsbrieven terug en meer informatie over het lokaal mobiliteitsbeleid. Voor suggesties en vragen over deze publicatie of uw abonnement kunt u mailen naar info@mobiliteitsbrief.be.

