



Module 15

Met wat vindingsrijkheid kunnen heel wat projecten als flankerende maatregelen worden gedefinieerd. Aan de grondslag ligt telkens dezelfde filosofie: via niet-infrastructurele maatregelen een draagvlak creëren voor het lokale mobiliteitsbeleid. Daarom reikt het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) subsidies uit voor maatregelen rond publieke betrokkenheid, verplaatsingsgedrag, parkeerbeleid en de planmatige aanpak van mobiliteitseffecten en leefmilieu.

Foto: Stad Geel



Sluit meer modules 15 af

“Module 15 is een zeer goede module maar ze wordt veel te weinig toegepast.” Daarom doet Frank Leys een oproep aan alle steden en gemeenten. “Sluit meer modules 15 af en breng goede ideeën aan. De module is zo ruim opgevat dat nagenoeg alle flankerende maatregelen erin ondergebracht kunnen worden. Bovendien is er een extra subsidie mogelijk voor projecten met een meerwaarde voor het leefmilieu.”

Via module 15 van het mobiliteitsconvenant subsidieert Vlaanderen flankerende maatregelen ter ondersteuning van lokale duurzame mobiliteit. Vaak gaat het om communicatie- en sensibilisatie-initiatieven. Frank Leys van de afdeling beleid, mobiliteit en verkeersveiligheid van het Vlaams Gewest stelt vast dat steden en gemeenten er veel te weinig gebruik van maken. “Van 2003 tot 2005 telde ik maar 33 projecten waarvoor een subsidie is uitgekeerd in het kader van module 15. Dat is bijzonder weinig. Zeker omdat het één van de eenvoudigste modules is die nauwelijks papierwerk met zich meebrengt.”

Creativiteit

Vlaanderen wilde met module 15 gemeenten een extra duwtje in de rug geven om vernieuwende projecten te lanceren. Frank Leys: “We hadden initiatieven op het oog die we konden uitrollen over heel Vlaanderen. Een typevoorbeeld is de schoolpool die Brecht vele jaren geleden als eerste invoerde. Ouders begeleiden daarbij groepjes van een tiental fietsende kinderen op weg naar school. Er zijn ook goede projecten met fietskaarten of communicatie rond parkeren. Over het algemeen is er echter te weinig creativiteit. De gemeenten zien module 15 nog te vaak als een bijkomend subsidiekanaal voor projecten die ze in ieder geval toch zouden opzetten. Ik maak me sterk dat dit in de

toekomst wel zal veranderen. De professionalisering van het gemeentelijke mobiliteitsbeleid zal ongetwijfeld leiden tot meer vindingsrijkheid.”

Meerwaarde voor het leefmilieu

Gemeenten kunnen via module 15 een Vlaamse subsidie krijgen van 33 procent van de reële kostprijs van hun project, met een maximum van 12.500 euro. Voor regionaal-stedelijke gebieden bedraagt het maximale bedrag 25.000 euro, voor grootstedelijke gebieden 50.000 euro. Als een project ook een meerwaarde betekent voor het leefmilieu is een bijkomende subsidie van 33 procent mogelijk door LNE (Leefmilieu, Natuur en Energie). Het maximale bedrag van die milieusubsidie is 5.000 euro, voor regionaal- en grootstedelijke gebieden 9.500 euro.

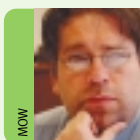


LNE: “Geheel van samenhangende acties gespreid in de tijd.”

Jan De Vocht

“Gemeenten die voor deze bijkomende steun in aanmerking willen komen, moeten aan twee voorwaarden voldoen. Ze moeten module 15 van het mobiliteitsconvenant ondertekend hebben en voor de samenwerkingsovereenkomst milieu moeten ze ingetekend hebben op niveau 2 van de cluster mobiliteit”, zegt Jan De Vocht, verantwoordelijke voor de cluster mobiliteit bij departement Leefmilieu, Natuur en Energie. “Niet de kleine acties komen voor de extra subsidie in aanmerking. Het moet gaan om een geheel van samenhangende initiatieven gespreid in de tijd.”

Projecten die de voorbije jaren LNE-steun kregen, zijn bijvoorbeeld het fietsplan in Gent, het aanstellen van een vervoerscoördinator in Geel of de fietsverhuur- en hersteldienst Velo in Leuven.



MOW: “Weinig papierwerk.”

Frank Leys

Brugge: betere luchtkwaliteit, minder lawaaihinder

Brugge maakt al enkele jaren gebruik van module 15 van het convenant. De communicatie van het nieuwe mobiliteitsplan of de promotie voor het openbaar vervoer waren voor de hand liggende flankerende maatregelen. In 2006 koppelde de stad module 15 aan een studie over de invloed van het verkeer op de luchtkwaliteit en het omgevingslawaai in Brugge.

Brugge voerde in oktober 2004 een nieuw mobiliteitsplan in. De hele binnenstad is sindsdien blauwe zone. Een heel pakket maatregelen moet het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer stimuleren. Aan het nieuwe mobiliteitsplan hing een grootschalige communicatiecampagne vast.

Projectnota

Elke Bruggeling kreeg een bewonersbrief en een uitgebreide informatiemap in de bus. Er werden folders en affiches verspreid. Langs de invalswegen naar de stad wezen informatie- en sensibilisatieborden de bezoekers op de gewijzigde parkeersituatie in de binnenstad en begeleidden hen naar de meest aangewezen parkeerplaatsen. Alle communicatie-initiatieven werden opgenomen in een projectnota die de basis was voor een Vlaamse subsidie in het kader van module 15.

Probeerticket

Ook in 2005 kreeg de stad Vlaamse steun voor flankerende maatregelen, meer specifiek om het openbaar vervoer te promoten. "Jaarlijks investeert de stad ruim 300.000 euro in het openbaar vervoer", zegt mobiliteitsambtenaar Steve Demulder. "Daar hoort uiteraard ook een luik communicatie en promotie bij. In 2005 kregen alle inwoners wijk per wijk een gratis probeerticket voor



Foto: Steve Demulder

Steve Demulder, mobiliteitsambtenaar van Brugge:
"Bij de investering in het openbaar vervoer hoort ook een luik communicatie en promotie."

de bus. Voor de belbus Zeebrugge-strand werd een grote promotieactie opgezet."

Lucht en lawaai

In 2006 ging Brugge van start met een totaal nieuw project. De stad wilde zicht krijgen op de invloed van het verkeer op de luchtkwaliteit en het omgevingslawaai. Ze werkte daarom een model uit om die factoren te meten. Op plaatsen waar de verkeersdruk hoog is, werden intussen nulmetingen uitgevoerd. Steve Demulder: "Als we in de toekomst maatregelen nemen op het vlak van mobiliteit, verkeer of parkeren zullen we kunnen meten welke de effecten zijn op luchtkwaliteit en omgevingslawaai. De studie zal overigens ook de mogelijke maatregelen beschrijven. Over de ingrepen en hun positieve gevolgen zal uitvoerig gecommuniceerd worden met de bevolking."

LNE

Omdat het overduidelijk om een project gaat dat tot een beter leefmilieu moet leiden, vroeg de stad behalve Vlaamse steun via module 15, ook een subsidie aan bij LNE in het kader van de samenwerkingsovereenkomst Milieu. "Via die weg kunnen we 4.000 euro extra subsidie krijgen", zegt Steve Demulder. "De steun via module 15 van het mobiliteitsconvenant bedraagt 33 procent van de reële kostprijs van het project met voor Brugge een maximum van 25.000 euro per jaar."



Foto: Stad Brugge

Uit de studie zullen maatregelen voortvloeien. De stad kreeg in 2005 steun om het openbaar vervoer te promoten



Foto: Stad Brugge

Brugge wil vlot verkeer én een aangename stad. Het lawaai moet verminderen, de lucht properder worden.

Gent: wild van fietsen

Al bijna twee jaar volgen de Gentse sensibiliseringsacties elkaar in sneltempo op. Alle acties en de gedane uitgaven worden na het afsluiten van de campagne gebundeld in een projectnota voor Vlaamse steun via module 15 van het mobiliteitsconvenant.



Yves De Baets, verantwoordelijke communicatie bij de Gentse dienst Mobiliteit: "Bestaande en nieuwe acties zullen deel uitmaken van de projectnota die de stad in het voorjaar overmaakt aan het Gewest."

Met 'Gent, wild van fietsen' is de stad niet aan haar proefstuk toe wat grootscheepse sensibiliseringsacties voor een betere en duurzame mobiliteit betreft. Van 2003 tot 2005 liep de campagne 'Zone 30, enkel voor hartrijders' om de zone 30 bekend te maken bij de bevolking en de bezoekers van de stad. Gent wilde haar inwoners en toeristen bewustmaken van de voordelen ervan en hen aanzetten tot het naleven van de snelheidslimiet. De stad Gent ondertekende voor die campagne module 15 en kreeg de maximale subsidie van 50.000 euro.

Gezond en snel

De opvolger 'Gent, wild van fietsen' promoot het fietsen in de stad als een gezonde, handige en snelle manier om je te verplaatsen. De campagne ging van start tijdens de Week van de Zachte Weggebruiker in mei 2005 met affiches in 250 bushokjes en banners op enkele drukke plekken in de stad. Yves De Baets, verantwoordelijke communicatie bij de Gentse dienst Mobiliteit: "Bestaande activiteiten zoals een markt voor tweedehandse kinderfietsen, het fietsevenement 'Gent fietst' of de promotie van goede fietsverlichting kregen een plaatsje naast nieuwe acties. Er was de actie 'Fietsen is de boodschap' waarbij bakkers gratis 'Gent, wild van fietsen'-broodzakken kregen. Langs de kleine stadsring waar in de spitsuren vaak files staan, verschenen borden die de fiets aanprezen als een snel alternatief voor de auto. In het najaar organiseert de stad Gent naar goede gewoonte 'Nachtdier, laat je zien', een actie die goede fietsverlichting moet promoten." Al die initiatieven zullen deel uitmaken van de projectnota die de

stad in mei 2007 overmaakt aan het Gewest. Op basis van de ingediende facturen wordt het bedrag van de Vlaamse subsidie via module 15 bepaald.



In Gent loopt nog tot mei 2007 de campagne 'Gent, wild van fietsen'. Het startschot werd in mei 2005 gegeven.

Riemst: trage wegen

Overall in Vlaanderen worden de trage wegen in ere hersteld. Zo ook in Membruggen en Genoelselderen, twee deelgemeenten van het Limburgse Riemst. Aan de inspanningen om de trage wegen te herwaarderen en terug toegankelijk te maken, koppelde de gemeente een uitgebreide promotieactie bij de bevolking.



Ivo Thys, schepen van Leefmilieu: "Via een vertelavond, een folder met kaart, een nieuw logo en de dorpsfeesten kent iedereen de trage wegen."

De vzw Trage Wegen en de gemeente Riemst brachten in 2004 de trage wegen in de deelgemeenten Genoelselderen en Membruggen in kaart. "Goede trage wegen zijn echter geen garantie dat ze ook effectief gebruikt worden want", zegt schepen van Leefmilieu Ivo Thys, "de inwoners kennen ze vaak niet." Via module 15 kon de gemeente voor de promotie rekenen op Vlaamse steun. Ivo Thys: "We organiseerden een vertelavond over de verhalen achter de trage wegen. De bewoners kregen een folder met een kaart van de kerkwegels en kleine weggetjes. We ontwikkelden een logo en gaven de trage wegen namen. Op het terrein plaatsten we borden met het logo en de straatnamen. De dorpsfeesten in Membruggen en Genoelselderen in de zomer van 2005 stonden in het teken van de trage wegen."

Voor alle promotieacties samen trok de gemeente 5.250 euro uit, maar ze recupereerde 66 procent van de gemaakte kosten: 33 procent via MOW en 33 procent via LNE want verplaatsingen via trage wegen zijn per definitie duurzaam en milieuvriendelijk.

De kaart was de basis voor een herwaarderingsplan van de trage wegen.



De trage wegen in Riemst kennen een groot succes.

Geel: een schooljaar vol actie

Twee keer al sloot de stad Geel een module 15 af met het Vlaamse Gewest. Van 2002 tot 2005 liep een project rond vervoerscoördinatie voor de bedrijven op het Geelse industrieterrein. In het schooljaar 2004-2005 liepen tientallen acties om duurzame mobiliteit te promoten bij de bevolking in het algemeen en bij de schoolgaande jeugd in het bijzonder.



Marleen Rome, mobiliteitsambtenaar:
"De 'Actie Hoop' die de handhaving steunt, loopt al sinds 2002 en werd verder uitgebreid met een sensibiliseringscampagne."

Op het vlak van verkeersveiligheid loopt in Geel al sinds 2002 de 'Actie Hoop' die vooral steunt op handhaving. In het schooljaar 2004-2005 bouwde de stad daar op verder met een uitgebreide sensibiliseringscampagne. Ze organiseerde een autoluwe zondag in combinatie met een openstratenproject, ze plaatste ludieke verkeersfiguurtjes in de omgeving van scholen, ze zette sensibilisatieborden langs gewest- en gemeentewegen. Marleen Rome, mobiliteitsambtenaar: "Daarnaast waren heel wat acties specifiek op leerlingen gericht. We voerden een autoluwe schooldag in. De kinderen van het zesde leerjaar namen deel aan een verkeersdag met vijf workshops over mobiliteit. Er waren toneelvoorstellingen rond het thema verkeer. Alle lagere scholen kregen een fietsbehendigheidsparcours. In de parochie Larum werd een verkeers-



Foto: Stad Geel

Alle verkeersveiligheidsprojecten worden creatief aan elkaar geschakeld. Het hele jaar door is de Geelse jeugd op een ludieke manier bezig met verkeersveiligheid. De dode hoek is maar een van de zaken die aan bod komt.

educatieve route opengesteld. Alle eerstejaars van het secundair onderwijs ontvingen een schoolroutekaart met de veiligste fietswegen naar school. Voor heel dat pakket aan initiatieven onderschreven we module 15. Intussen zijn de meeste van die acties opgenomen in onze reguliere werking."

Goed om weten

Oproep Jaarboek Verkeersveiligheid

De Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) en het Steunpunt Verkeersveiligheid organiseren op 23 april 2007 voor de vijfde maal het Vlaams Congres Verkeersveiligheid. Met dit initiatief willen zij de beste, recent gerealiseerde verkeersveiligheidsinitiatieven op een positieve manier onder de aandacht te brengen. Het congres zal in het teken staan van kinderen en jongeren in het verkeer.

Naar aanleiding van het congres verschijnt ook opnieuw het Jaarboek Verkeersveiligheid. Daarin zal de toestand van de verkeersveiligheid in Vlaanderen, de congresstukken, goede praktijkvoorbeelden, een Vlaamse databank verkeersveiligheid en de onderzoeksresultaten in aan bod komen.

U kunt projecten ter publicatie indienen voor drie domeinen: educatie/sensibilisatie, technologie/infrastructuur en handhaving. Om u kandidaat te stellen, vult u een projectfiche in en bezorgt u die aan de VSV. Voorstellen die op een andere manier worden ingediend, komen niet in aanmerking. Ook projectfiches die niet digitaal ingevuld worden, komen niet in aanmerking. U vindt deze fiches op www.verkeerskunde.be/verkeersveiligheid/downloads. De projectfiches moeten voor 31 januari 2007 bij de VSV toegekomen zijn. Illustraties, foto's of tekeningen die het project verduidelijken, kunt u ook meesturen met de projectfiche.

Daarom beoordeelt een vakjury over de kwaliteit van de inzendingen. Bij de selectie wordt rekening gehouden met de verbetering van de verkeersveiligheid, de realisatie van het project, de mate van vernieuwing en de resultaten die het heeft opgeleverd.

■ **Organisatie:** Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) en het Steunpunt verkeersveiligheid ■ **Wanneer:** 31 januari 2007 (indienen projectfiches); 23 april

2007 (Vlaams Congres Verkeersveiligheid) ■ **Kostprijs congres:** 90 euro (jaarboek inbegrepen) ■ **Meer info:** Stijn Dergent, 015 44 65 55, stijn.dergent@verkeerskunde.be www.verkeerskunde.be/verkeersveiligheid/downloads (projectfiches)

Korterittencontract

Mobiel 21 vzw organiseert al voor de derde keer het 'Korterittencontract' in Vlaanderen. Gemeenten, lokale verenigingen en organisaties, bedrijven, scholen en burgers kunnen daaraan meedoen. Het doel is om gedurende de campagnemaand, van 21 maart tot 21 april 2007, minstens 20%, en liefst zoveel mogelijk, korte autoritten te vervangen door stappen, fietsen of gebruik van openbaar vervoer.

De deelnemers registreren dagelijks hun uitgespaarde autokilometers in een logboekje, het zogenaamde korterittencontract. Het voordeel van meedoen in groep is dat de contractgenoten elkaar kunnen blijven motiveren.

Het korterittencontract is ruimer opgevat dan de campagnes 'Met belgrinkel naar de winkel' of 'Fietsen naar Kyoto', want echt alle bestemmingen en verplaatsingen op korte afstand komen hier in aanmerking.

Na afloop van de campagne kunnen de deelnemende groepen hun resultaten samenbrengen en berekenen wat de winst is geweest voor het milieu, de gezondheid en hun portemonnee.

■ **Organisatie:** Mobiel 21 vzw ■ **Wanneer:** Van 21 maart tot 21 april 2007 ■ **Kostprijs:** gratis ■ **Meer info:** www.mobiel21.be ■ **Inschrijven** gebeurt liefst in groep en kan vanaf nu bij Mobiel 21 (www.mobiel21.be). Mobiel 21 ondersteunt met info en gratis campagne-materiaal.