

Mobiliteitsbrief

september 2008

voor een duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid
10e jaargang, nr 98 - verschijnt maandelijks behalve in juli en augustus

De Mobiliteitsbrief biedt lokale overheden informatie over hoe een lokaal duurzaam mobiliteitsbeleid uitgewerkt kan worden in samenwerking met andere partners en overheden.

Alle Vlaamse burgemeesters, schepenen, gemeente- en provincieraadsleden en volksvertegenwoordigers en alle geïnteresseerde mobiliteitsprofessionals krijgen een exemplaar.



Foto: Stefan Dewickere

Fiets

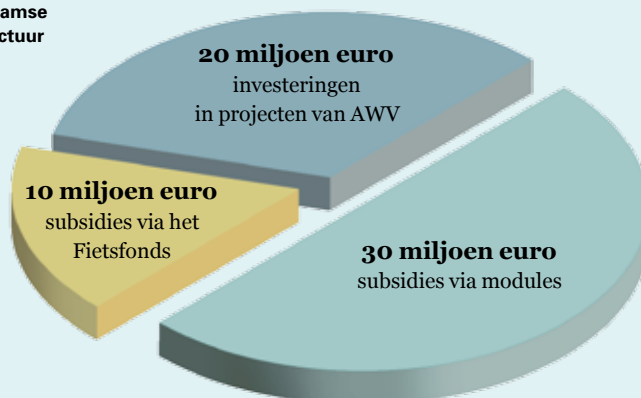
Fietsers zijn geen tweederangs weggebruikers meer. Nog nooit was het fietspadennetwerk zo hecht en het comfort voor de fietser zo groot. Toch is er nog werk aan de winkel. Verschillende subsidies maken investeringen in fietspaden draaglijker voor lokale overheden.

■ Een merkbaar verschil

De laatste jaren werd sterk geïnvesteerd in het Vlaamse fietspadennetwerk en dat wordt langzamerhand ook zichtbaar op het terrein. Sinds 2006 wordt er elk jaar 60 miljoen euro voorzien.

Na een aarzelende start zijn de modules van het mobiliteitsconvenant voor fietspaden in 2002 als een lopende trein van start gegaan. Sinds 2000 werden er in Vlaanderen 220 fietsmodules afgesloten (modules 12 en 13 van het mobiliteitsconvenant). "Pas nu worden de resultaten van dat harde werk echt zichtbaar op het terrein", zegt Vlaams fietsmanager Jan Pelckmans. "De laatste jaren zijn er opvallend meer nieuwe en vooral ook veel betere fietspaden bijgekomen."

Investerings van de Vlaamse overheid in fietsinfrastructuur op jaarbasis.



Lange adem

Veel fietspaden die al jaren 'op komst' waren, zijn nu in uitvoering of recent gerealiseerd. Pelckmans: "Van plan tot realisatie mag je gemakkelijk 4,5 tot 5 jaar rekenen. Zulke projecten vergen niet alleen veel studiewerk, er moet met verschillende partners overlegd worden. En ook onteigeningen kunnen lang duren. De moeilijkere dossiers die in 2000 of vlak daarna werden ondertekend zijn nu in realisatiefase. De voorbije drie jaar zijn er 550 km kwalitatieve fietspaden bijgekomen."



Foto: Pit De Jonge

"De voorbije drie jaar zijn er 550 km kwalitatieve fietspaden bijgekomen."

Jan Pelckmans,
fietsmanager Vlaamse
overheid

Het bovenlokaal fietsroutenetwerk voor functionele verplaatsingen is de laatste jaren lichtjes aangegroeid tot bijna 12.000 km. In 2006 kreeg dat netwerk een nieuwe financiële injectie dankzij het Fietsfonds, waarin de Vlaamse overheid en de provincies jaarlijks elk 10 miljoen euro investeren. Pelckmans: "Het Fietsfonds is belangrijk om het netwerk voor functionele verplaatsingen hechter te maken. Dankzij het extra geld zullen op termijn ook de gemeentewegen betere fietspaden hebben. Er is al veel interesse voor het Fietsfonds, maar nieuwe projectvoorstellen blijven steeds welkom. Wij zijn vragende partij."

Comfort

Ook het comfort van de fietser is de laatste jaren sterk verbeterd. Sinds de komst van het Vademecum Fietsvoorzieningen gelden bepaalde aanbevelingen die het comfort van de fietser garanderen. Via het Meldpunt Fietspaden (zie p. 8) kunnen fietsers sinds kort ook zelf gebreken aan fietspaden melden.

Merksplas: “Natuurlijk rijden er meer fietsers”

■ Merksplas gaf in haar mobiliteitsplan volop prioriteit aan de fiets. Ze gebruikte daarvoor de modules 10 en 13 van het mobiliteitsconvenant.

Voor de vele schoolgaande kinderen pakte Merksplas haar dorpskern aan. Daarbij zorgde de gemeente voor een goede fietsbereikbaarheid van de drie scholen. De ingrepen werpen hun vruchten af. “Wees maar zeker dat er meer gefietst wordt naar de scholen en de winkels!”, zegt burgemeester Frank Wilrycx. “Binnen de bebouwde kom kwamen er nieuwe aanliggende fietspaden. We streefden naar een eenduidig straatbeeld. Een herkenbare inrichting zorgt namelijk voor een vertrouwd en veilig gevoel. Goede zichtbaarheid is daarbij belangrijk. Als bijkomende maatregel kozen we daarom voor accentverlichting aan oversteekplaatsen.”

Gezond boerenverstand

Intuïtief vertrok men vanuit het STOP-principe; eerst voorrang geven aan Stappers en Trappers, dan aan Openbaar vervoer en ten slotte aan Personenvervoer, de auto's dus. In Merksplas ging men uit van wat hen logisch leek. Dat het aansluit bij een verkeerskundig principe sterkt hen in de overtuiging dat ze de juiste keuzes maakten. Twee voorbeelden:

- Eerst investeren in fietsbeleid en daarna in openbaar vervoer. Het is niet de bedoeling om fietsers in bussen te lokken, maar hen indien nodig een alternatief te bieden. Er zijn voldoende bushaltes mét fietsenstallingen. Op de belbus wordt ook meer ingezet dan gepland. Maar voor een derdebetalersstelsel van De Lijn koos de gemeente niet. “Als wij voor goede accommodatie zorgen, dan kan de gebruiker het ticketje betalen, vonden we.”
- Het fietspad ligt steeds op hetzelfde niveau. Het ligt iets hoger dan de zijstraat die erop uitkomt. Alvorens ze de hoofdbaan oprijden, passen automobilisten daardoor extra op voor fietsers.



Foto: Jerry De Brie

Automobilisten zien het verhoogde fietspad beter liggen en rijden voorzichtiger de hoofdstraat op.

Takje per takje

Ook buiten de bebouwde kom gaat er veel aandacht naar de fietsers. Merksplas kent een stervormig net van vijf invalswegen. “We werken takje per takje af. Op drie gewestwegen, met name naar Turnhout, Hoogstraten en Rijkevorsel zijn de vrijliggende fietspaden al afgewerkt.” Merksplas werkt met die buurgemeenten samen. “Fietsers kunnen pas veilig van gemeente naar gemeente fietsen wanneer we grensoverschrijdend werken. Met Rijkevorsel kwam de timing niet meteen perfect uit. Zij waren al bezig met de verbinding naar Oostmalle. Maar zij werken nu aan de verlenging van het fietspad vanuit onze gemeente. Met Turnhout gaan we ook het doorgaand verkeer aanpakken tussen de E34 en E19.”



Foto: Jerry De Brie

“Binnen de bebouwde kom kwamen er nieuwe aanliggende fietspaden.”

Burgemeester Frank Wilrycx



Foto: Jerry De Brie

Snelheid en verkeersintensiteit opvolgen

Bij het binnenrijden van de bebouwde kom staat er een bord dat oplicht om chauffeurs eraan te herinneren dat ze nog maar 50 km/uur mogen rijden. Die installatie telt ook het aantal voertuigen en registreert hun snelheid. Wanneer de cijfers pieken, volgt een gerichte politieactie.

Lees meer

- Merksplas doet al sinds 2001 bijzondere inspanningen voor de fietsers. Zie: Mobiliteitsbrief 39, 56 en 67.
- www.mobielvlaanderen.be/convenants (Mobiliteitsbrief)

Lille: Veilig fietsen in een krater



Foto: MOUW

De kraterrotonde in Lille geeft de fietsers veiligheid en comfort dankzij de ongelijkvloerse fietspaden.

■ Een team van specialisten brak het hoofd over hoe een complex gevaarlijk punt in Lille het best heringericht kon worden. Het resultaat mag gezien worden en is uniek in Vlaanderen.

Op het knooppunt ten noorden van Lille gebeurden vroeger tientallen ongevallen per jaar. Het punt werd in 2003 opgenomen in de lijst van gevaarlijke punten die de Vlaamse overheid prioritair wilde aanpakken. De herinrichting kostte in totaal 4.270.000 euro en bestaat uit verschillende onderdelen (zie kader). Vooral de kraterrotonde op het meest noordelijke deel trekt de aandacht.

Autowegen opgehoogd

Het noordelijkste kruispunt ligt vlakbij de Lilse Bergen en trekt daardoor veel toeristisch fietsverkeer aan. De aantakende gewestweg N132 maakt ook deel uit van het functioneel fietsrouten netwerk. Daarom werd al gauw duidelijk dat er ongelijkvloerse

fietskruisingen moesten komen. Eerst werd gedacht aan een kruispunt met verkeerslichtenregeling en fietstunnels. Maar om de afwikkeling van het verkeer vlotter te laten verlopen, bleek een rotonde beter. De combinatie van de ongelijkvloerse fietspaden en een rotonde bracht de ontwerpers tot een uniek concept in Vlaanderen: een 'kraterrotonde'.

Extra speciaal is dat de fietstunnels op het maaiveld werden aangelegd. Dat vergroot het comfort voor de fietsers aanzienlijk omdat de fietsers geen hellingen op en af moeten rijden. De autowegen en de rotonde werden tot vier meter opgehoogd om dat mogelijk te maken. Het noordelijkste knooppunt is daarmee nu een grootschalige opgehoogde tweestrooksrotonde die door zes takken gevormd wordt. Deze kraterrotonde is uniek in Vlaanderen. Ze is ontstaan uit een samenwerking van zes studie bureaus (TV3V en THV LAD), en in nauw overleg met AWV Antwerpen en de gemeenten Lille en Vosselaar.

■ Nieuw complex

Het heringerichte knooppunt in Lille bestaat uit verschillende onderdelen:

- kraterrotonde met 3 fietstunnels (in het noordelijke deel);
- gelijkvloerse rotonde (meer zuidelijk);
- fietsbrug over de E34;
- volwaardige halte voor De Lijn;
- Park & Ride-parking (nog te realiseren);
- voetgangerstunnel.

“We willen meer dan zondagsfietsers”

■ Via het Fietsfonds investeren de provinciebesturen mee in een functioneel fietsroutenetwerk. “Maar onze ambitie reikt veel verder”, zegt Hilde Claes, gedeputeerde van de provincie Limburg.

Hilde Claes: “We hebben er altijd voor gepleit om de fietsverbindingen comfortabel en veilig te maken voor functionele verplaatsingen. We wilden daarom de gemeenten stimuleren om functionele fietspaden aan te leggen op hun gemeentewegen. Met de hulp van de Vlaamse overheid kwam zo het Fietsfonds tot stand, waarin jaarlijks 10 miljoen euro voorzien wordt. Momenteel zijn er 91 lopende fietsfondsdossiers in de 5 provincies. Het project loopt dus goed. Binnenkort zal dat ook op het terrein zichtbaar zijn.”

“Ook de Provinciale Steunpunten Fiets spelen een belangrijke rol. Ze zorgen in de vijf provincies voor de coördinatie en de afstemming van alle Vlaamse initiatieven. Elke provincie legt wel eigen accenten.”

Iedereen op de fiets

Mensen moet je warm maken voor de fiets. “En dat doe je natuurlijk niet met goede infrastructuur alleen”, zegt Hilde Claes. “De komende jaren willen de provincies zich daarom ook meer inzetten voor bewegwijzering, veiligheid, fietsenstallingen en fietsinformatie. We zetten ook in op communicatie, sensibilisering en educatie. In Limburg hebben we het voorbije jaar bijvoorbeeld gefocust op de promotie van autoluwe initiatieven met de Autoluwe Schooldag en de campagne ‘Afkicken! Autoluw naar het werk.’”

Provincies investeren niet alleen in fietsinfrastructuur, maar ook in sensibilisering.



■ Het Fietsfonds

Lokale overheden die fietspaden willen aanleggen op gemeentewegen op het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk kunnen aanspraak maken op 80% subsidie via het Fietsfonds. Voor elke euro die de provincie investeert in het project, legt ook de Vlaamse overheid 1 euro bij. Voorwaarde is wel dat er gewerkt wordt volgens de kwaliteitscriteria van het Vademecum Fietsvoorzieningen. Onder meer de gemeente Ternat realiseerde het voorbije jaar een aantal kwaliteitsfietspaden met behulp van subsidies uit het Fietsfonds (zie pagina 5).

➤ **Meer info** over het Fietsfonds bij uw provinciebestuur.

Foto: Provincie Limburg



“De provinciebesturen willen de mensen weer op de fiets krijgen om naar het werk of naar school te gaan, of om te gaan winkelen.”

Hilde Claes, gedeputeerde Provincie Limburg

➤ **Meer info:** Het Vademecum Fietsvoorzieningen kunt u raadplegen op www.mobielvlaanderen.be (vademecums)



Foto: Jerry De Brie

Ternat: Creatief met fietspaden

■ **Lange tijd dachten de bewoners van de Nattestraat in Ternat dat hun straat te smal was voor een fietspad. Maar daarbij hadden ze de creativiteit van het gemeentebestuur onderschat.**

“De aanleg van onze nieuwste fietspaden was een uitdaging. We hebben het creatief moeten aanpakken”, zegt hoofd van de Technische Dienst Gunther Bultereys. “Op een deel van het parcours – in de Nattestraat - stonden de huizen te dicht tegen de rijweg, waardoor we een andere veilige oplossing moesten zoeken. Een vroegere voetweg die parallel loopt aan de drukke straat werd opgeofferd om er een mooi breed fietspad van te maken. Op een ander deel van het parcours wilden we absoluut de bestaande bomen behouden (Wijmenierslaan – zie foto, red.).”

Versnelde realisatie

De nieuwe fietspaden werden aangelegd op gemeentewegen langs het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk. Daardoor kon Ternat een beroep doen op subsidies uit het Fietsfonds. “Vroeger waren hier geen fietspaden, nochtans fietsen er veel scholieren naar de scholen iets verderop. We zijn dan ook blij dat we dankzij het Fietsfonds die fietspaden versneld hebben kunnen realiseren.”

Bultereys: “We krijgen veel positieve reacties op de nieuwe fietspaden. Er zijn trouwens ook andere gemeenten die ons vragen stellen over de realisatie. Het project is dus een succes. We zijn van plan om zo snel mogelijk de rest

van de fietspaden op het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk aan te pakken met de steun van het Fietsfonds.”

Glijbeton

Ternat koos voor brede fietspaden in een duurzaam en kwaliteitsvol materiaal, helemaal conform het Vademecum Fietsvoorzieningen. Gunter Bultereys: “We kozen voor rood glijbeton. Daardoor is het fietspad egaler dan met klinkers. De fietspaden hebben ook de aanbevolen breedte van 1,75 m, in plaats van de verplichte 1,50 m. Het dubbelrichtingsfietspad langs een deel van de Nattestraat is zelfs 2,50 m breed.”



Foto: Ternat

“De nieuwe fietspaden zijn een schot in de roos. Dankzij het Fietsfonds konden we ze sneller dan gepland realiseren.”

Gunther Bultereys, Technische Dienst Ternat



Foto: Jerry De Brie

In de Nattestraat werd de vroegere voetweg een vrijliggend dubbelrichtingsfietspad. Een haag scheidt het brede fietspad van de rijweg.



Foto: Jerry De Brie

Langs de Wijmenierslaan kwamen er twee aanliggende en verhoogde enkelrichtingsfietspaden. Zo konden de bomen blijven staan.



Foto: Jerry De Brie

Het laatste stuk van het fietspad loopt niet meer langs de weg, maar volgt de bestaande voetweg langs een beek.

“Oneffenheden zijn het vervelendst”

■ De wegentoezichers van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) sprongen een paar maanden geleden massaal op de fiets. Dat deden ze om de fietspaden langs gewestwegen in hun district met arendsogen – en vooral met fietsbanden – te evalueren.

72% van de fietspaden langs gewestwegen zijn in prima staat, 11% vertoont onderhoudsgebreken. Dat blijkt uit een inspectie van de Vlaamse overheid waarbij honderden wegentoezichers per fiets meer dan 6.000 km fietspad controleerden. Er werd

enkel gekeken naar de onderhoudstoestand, niet naar de totale kwaliteit van het fietspad. Voor het eerst werd er op zo'n grote schaal een controle opgezet. In het district Brugge wordt die methode al langer toegepast. Wegentoezichers Katrien De Roo en Maureen Van Maele fietsen er jaarlijks meer dan 120 km om de staat van de fietspaden te controleren. Maureen: “We gebruiken een gewone fiets en we doen de inspectie meestal per twee, je ziet dan meer dan wanneer je alleen zou fietsen. Het is wel een tijdrovende klus, maar het comfort en de veiligheid van de fietser zijn belangrijk.”

Open voegen en overhangende struiken

Om de controles zo uniform mogelijk te laten verlopen stelde AWV normen op. De wegentoezichers moeten letten op zes parameters. Katrien: “We kijken naar mankementen die te maken hebben met het onderhoud: problemen met de waterafvoer, overgroeiing van takken of overhangende struiken. We letten ook op obstakels: staan er hinderlijke verlichtingspalen, bushokjes, verkeersborden of kasten van nutsmaatschappijen in de weg? Daarnaast noteerden we ook structurele mankementen: lokale oneffenheden zoals uitstekende wortels of verzakte putdeksels, globale oneffenheden zoals verzakte betonstraatstenen of afschilfering van beton en gebreken zoals verzakte boordstenen of open voegen.”

Handig voor gemeenten

Omdat de criteria die gebruikt werden bij de inspectie ook handig kunnen zijn voor gemeenten, staat de handleiding ook op internet: zie www.wegen.vlaanderen.be. U vindt er ook een grafisch overzicht van de staat van de fietspaden per provincie.



Foto: MOW

“De inspecties moeten met de fiets gebeuren, alleen dan heb je echt voeling met het terrein.”

Wegentoezichers Katrien De Roo en Maureen Van Maele

Extra geld voor veegmachines

Om de lokale overheden verder te ondersteunen bij een efficiënt onderhoud van de fietspaden, stelt de Vlaamse overheid bijkomend 5 miljoen euro ter beschikking voor de subsidiëring van de aankoop van veegmachines. De 50% Vlaamse subsidie bij de aankoop van veegmachines stimuleerde reeds meer dan 120 gemeenten of intercommunales om een veegmachine aan te kopen, goed voor een totaal subsidiebedrag van bijna 6 miljoen euro.

Dossiers voor de aanvraag van de subsidies worden rechtstreeks ingediend bij OVAM, Stationsstraat 110, 2800 Mechelen (015-28.42.84 en info@ovam.be en www.ovam.be).



Foto: Kabinet Crevits

Fietspunten

■ **Mensen verleiden tot meer fietsgebruik en ketenmobiliteit promoten. Daartoe worden aan belangrijke mobiliteitsknooppunten fietspunten opgericht.**

De eerste fietspunten ontstonden in 2007 aan enkele grote NMBS-stations. Die stations kampten met problemen in hun nogal groeiende fietsenstallingen: de oude rekken werden onvoldoende onderhouden, fietsen werden beschadigd, gestolen of achtergelaten. Nu staan gekwalificeerde medewerkers uit de sociale economie in voor het toezicht op en de netheid van de fietsenstallingen. De fietspunten bieden ook enkele comfortdiensten aan: ze verhuren fietsen en voeren herstellingen uit die nodig zijn om veilig en reglementair thuis te geraken, zoals een lekke band vervangen of een kapotte rem herstellen.

Veiliger

De eerste ervaringen leren dat de sociale controle stijgt. In het fietspunt van Antwerpen-Centraal levert dat het bijkomende voordeel dat de gang naar de metro veiliger wordt. Er worden ook minder fietsen gestolen. Hierdoor durven mensen ook duurdere fietsen stallen. Ze laten bovendien sneller herstellingen uitvoeren, wat maakt dat mensen zich op betere en veiligere fietsen naar het station begeven.

Wat brengt de toekomst? Nu al wisselen de fietspunten maandelijks kennis, bevindingen en ideeën uit. Kwestie van niet telkens opnieuw het warm water uit te vinden en tot een gelijkaardig aanbod te komen. Op termijn zullen de fietspunten een netwerk vormen: er wordt bijvoorbeeld gedacht aan een mobiliteitskaart voor heel Vlaanderen. Daarmee kunnen reizigers hun fiets achterlaten in het ene fietspunt en na de verplaatsing in een ander fietspunt op een andere fiets springen.

Klaverblad

Fietspunten moeten minstens break-even draaien. De zogenaamde klaverbladfinanciering, waarbij verschillende overheden en klanten voor de service betalen, moet volledig kloppen. De Vlaamse overheid betaalt een deel van de loon- en begeleidingskost voor de mensen uit kansengroepen die werken in het fietspunt. De federale overheid biedt ondersteuning onder de vorm van een tewerkstellingsmaatregel (SINE). De klanten betalen voor de fietsverhuur en de herstellingskosten. De NMBS vergoedt de fietspunten voor het beheer en het onderhoud van de fietsenstallingen.



Foto: VOSEC

Het fietspunt in Brugge draagt met trots zijn logo; een garantie voor toezicht, verhuur van fietsen en herstellingen die nodig zijn om veilig en reglementair thuis te geraken.

Ook voor gemeenten

Het is de bedoeling om niet alleen aan stations fietspunten uit te bouwen. Behalve de NMBS kan er ook een samenwerkingsverband met andere partners worden opgezet. Bedrijven zouden daarvoor een dossier bij het Pendelfonds kunnen indienen. Ook een lokaal bestuur kan een fietspunt oprichten om mobiliteitsproblemen lokaal op te lossen. Gemeenten kunnen op deze manier hun fietsbeleid verder uitbouwen. Vosec vzw (het overlegplatform voor de sociale economie) heeft hiervoor een draaiboek geschreven. Het eerste deel 'Fietspunt. Van project naar concept' legt uit hoe lokale besturen een fietspunt kunnen aanvragen en opstarten.

Meer info:

- > www.fietspunten.be
- > Brochure 'Fietspunt. Van project naar concept': Sven Huysmans, 02 274 14 50, sven.huysmans@vosec.be, www.vosec.be
- > www.pendelfonds.be (aanvragen mogelijk tot 30 september 2008).

Nieuwe fietspunten

In mei 2008 kwamen er opnieuw vijf fietspunten bij: aan de stations van Aarschot, Halle, Londerzeel, Hasselt en Vilvoorde. Dat brengt het totaal voorlopig op dertien. Voor ongeveer tien nieuwe vestigingen zijn de voorbereidingen bezig. Sint-Truiden zal hoogstwaarschijnlijk het volgende fietspunt zijn dat de deuren opent.

Meldpunt Fietspaden

■ Put in het fietspad of glas op de weg? Meer en meer fietsers vinden de weg naar het Meldpunt Fietspaden.

Ongeveer een jaar geleden lanceerde de Vlaamse overheid het Meldpunt Fietspaden. Via die website kunnen fietsers mankementen aan fietspaden melden. Sinds 1 september kunnen ze het mankement ook aanduiden op een kaart en foto's meesturen.

Gaat het om een gemeenteweg, dan krijgt de betrokken gemeente automatisch een bericht via e-mail. Sinds de lancering kwamen er via het Meldpunt Fietspaden 2.094 meldingen binnen, 67% daarvan werd opgevolgd. Het grootste deel van de meldingen gaat over de staat van het wegdek: putten, verzakkingen en scheuren in het fietspad, slechte afwatering, niveaueverschillen op overgangen, ...

Win-winoperatie

De Fietsersbond reageert positief op het Meldpunt. Patrick D'haese: "Uit onze evaluaties blijkt dat veel meldingen snel antwoord krijgen. Fietspaden worden soms ook heel snel hersteld. Zulke gevallen bewijzen dat het Meldpunt Fietspaden een meerwaarde biedt. Fietsers waarderen het als hun melding meteen wordt opgevolgd en de fietspaden veilig



Foto: Fietsersbond

"De meeste gemeenten spelen gelukkig snel in op de meldingen."

Patrick D'haese,
Fietsersbond

en comfortabel worden gehouden. Spijtig genoeg zijn er ook lokale besturen die maanden wachten om te antwoorden of zelfs helemaal niet antwoorden, of die de herstelling lang laten aanslepen. Hopelijk zullen ook die gemeenten de meerwaarde ervan ontdekken. Een snelle herstelling is immers voor de fietser én voor de wegbeheerder een goede zaak."

Bedankt aannemer

Waasmunster is een van de gemeenten die meldingen via het Meldpunt Fietspaden op de voet opvolgt. Ignaas De Jaegher: "Ik schat dat we ongeveer één keer om de twee maanden



Foto: Waasmunster

"Met snelle herstellingen vermijden we gevaarlijke situaties op onze fietspaden."

Ignaas De Jaegher,
coördinator openbare werken
Waasmunster

een melding binnenkrijgen van fietspaden die plaatselijk hersteld moeten worden. Meestal gaat het om verzakkingen als gevolg van werken aan de nutsleidingen. Als er een melding is, controleer ik eerst of die terecht is. Zo ja, dan neem ik – na goedkeuring van het college van burgemeester en schepenen – contact op met onze aannemer voor kleine werken. Hij kent onze gemeente goed en probeert herstellingen aan het fietspad prioriteit te geven. Dankzij zijn verantwoordelijkheidszin kunnen wij snel in actie schieten."

Meer info: www.meldpuntfietspaden.be

Goed om weten

■ Mobimix.be

Mobimix.be is een nieuw platform voor vlootbeheerders, aankopers en mobiliteitsverantwoordelijken. De site biedt heldere info over eco-driving, duurzaam vlootbeheer en slim mobiliteitsmanagement. Met infosessies en een gratis nieuwsbrief houdt Mobimix.be u op de hoogte van veranderingen in de wetgeving, instrumenten voor vlootbeheerders en van best practices bij bedrijven en overheden. Mobimix.be is een initiatief van de Vlaamse overheid, VITO, de Vlaamse Stichting Verkeerskunde en Bond Beter Leefmilieu.

Meer info: www.mobimix.be

■ Duurzaam naar school

Gemeenten die initiatieven nemen om het leerlingenvervoer naar de basisscholen duurzamer te maken, kunnen daarvoor subsidies krijgen via het project 'Duurzaam naar school'. Op 29 september wordt het project toegelicht op een informatiedag. Geïnteresseerden kunnen instappen voor het basisluk voor het schooljaar 2009-2010.

Meer info: www.ond.vlaanderen.be/leerlingenvervoer/duurzaam/

■ Opleidingen Mobiliteitsacademie

Dit najaar organiseren de VSV en het IMOB opnieuw cursussen in het kader van de Mobiliteitsacademie. Op de agenda in oktober en november 2008:

- Dagopleiding Parkeermaatregelen als onderdeel van een duurzaam parkeerbeleid – 1 oktober in Brussel;
- Cursus verbreden-verdiepen van het gemeentelijk mobiliteitsplan – 7 oktober, 4 en 25 november in Brussel;
- Praktijkschool Verkeer – Opfrissing verkeersreglement – 8 en 15 oktober in Brussel – 9 en 16 oktober in Hasselt – 10 en 17 oktober in Gent;
- Dagopleiding 'Organisatie, exploitatie en beheer van parkeren' – 22 oktober in Brussel;
- Eendaagse cursus over het mobiliteitsbeleid in Wallonië – 23 oktober in Namen;
- Studiedag 'Aspecten van integratie van ruimtelijke ordening en mobiliteit' – 6 november in Brussel.

De Mobiliteitsbrief biedt lokale overheden informatie over hoe een lokaal duurzaam mobiliteitsbeleid kan uitgewerkt worden i.s.m. andere partners en overheden.

Website: www.mobiervlaanderen.be/convenants/. **Abonnement:** www.mobiervlaanderen.be/ (tijdschriften en nieuwsbrieven). **Redactieadres:** Sandra De Bel, Kluwer, Motstraat 30, 2800 Mechelen, sandra.debel@wkb.be. **Redactieraad:** Dominique Amele (MOW), Filip Boelaert (kabinet minister Crevits), Erwin Debruyne (VMSG), Stijn Dergent (VSV), Annelen De Smedt (Agentschap Wegen en Verkeer), Frans Helon (MOW), Willy Miermans (Hogeschool voor Verkeerskunde), Marc Nuytemans (De Lijn), Dirk Verhoeven (MOW), Lieslotte Wackenier (kabinet minister Van Brempt). **Verantwoordelijke uitgever:** ir. Fernand Desmyter, departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), Koning Albert II-laan 20 bus 4, 1000 Brussel. © 2008 Vlaamse overheid Departement Mobiliteit en Openbare Werken.