

Van: erwin.debruyne@vvsg.be
Verzonden: dinsdag 16 april 2013 11:51
Aan: Veerle Solia
Onderwerp: VVSG-Mobimail: parkeren, mobiliteitsdecreet, Op 1 Lijn, trage wegen, ...



Mobimail

KORT NIEUWS OVER MOBILITEIT & WEGBEHEER

www.vvsg.be

Nr 70 • 16 april 2013

Lees dit e-zine op www.vvsg.be • stuur een bericht naar de redactie • schrijf in/uit

1. Parkeren: Wetswijzigingen GAS naar parlement
2. Parkeren: wat met parkeerretributies of –belastingen van voor 2010?
3. Parkeren: Ideeëncompetitie parkeergebouwen
4. Mobiliteitsdecreet: de oprichting van de GBC (Gemeentelijke Begeleidingscommissie)
5. Mobiliteitsdecreet: bijkomende informatie op de.mobielvlaanderen.be
6. Mobiliteitsbrief: korte lezersenquête
7. Op 1 Lijn: 'Denk mee' met de Lijn
8. Op 1 Lijn: Recentste Op1Lijn-magazine
9. Proefproject Gent: de schoolstraat
10. Fietsstraten: bijkomende toelichting door de Fietsersbond
11. Trage wegen in het meerjarenplan van uw gemeente
12. Trage wegen: afschaffing van overwegen
13. Trage wegen: Dolomiet, duurzaam of niet?
14. Een nieuwe aanpak voor landelijke wegen: publicatie en vormingssessies
15. Zes miljoen euro voor plattelandsfonds
16. EU-subsidies promotieacties duurzaam stedelijk vervoer
17. Gemeentelijke profielschetsen: update voorjaar 2013 beschikbaar
18. Vanaf 19 april: driedaagse opleidingen 'Publieke ruimte in de beleids- en beheerscyclus'
19. 16 mei 2013: Vlaams Congres Verkeersveiligheid
20. Kalender

1. Parkeren: Wetswijzigingen GAS naar parlement

Op 14 maart werd in de federale ministerraad het voorontwerp van wet met betrekking tot de hervorming van de gemeentelijke administratieve sancties in tweede lezing goedgekeurd. Kort daarna werd het ingediend in het federaal parlement dat hiervoor de speedprocedure wenst te hanteren.

De voorbije maanden verstrekten onder meer de Raad van State en de [Privacycommissie](#) nog een advies op de ontwerp tekst. Het voorontwerp voert het regeerakkoord van 1 december 2011 uit en voorziet onder meer in een verhoging van de administratieve boetes en een verlaging van

de leeftijdsgrens voor minderjarigen. Voor deze minderjarigen wordt in een aangepaste aanpak voorzien, die toegepast kan worden door de gemeenten die dit wensen. Een andere belangrijke nieuwigheid is de uitbreiding van de groep gemengde inbreuken met inbreuken op het stilstaan en het parkeren. Daarnaast wordt ook voorzien in een specifieke procedure voor onmiddellijke betaling van de administratieve geldboete, zowel voor verkeersinbreuken als voor gewone inbreuken. De burgemeester krijgt de mogelijkheid om een tijdelijk plaatsverbod op te leggen en gemeenten worden verplicht om een administratief sanctieregister bij te houden.

De VVSG heeft de leden van de Kamercommissie nog een [nota met belangrijke wijzigingsvoorstellen](#) bezorgd. De gemeentelijke administratieve sancties moeten een doeltreffend middel blijven in de strijd tegen lokale overlast, met voldoende aandacht voor een eenvoudige procedure die rekening houdt met voldoende rechtswaarborgen. Meer info: lees de tekst van het [wetsontwerp](#) en het [VVSG-standpunt](#). tom.deschepper@vmsg.be en koen.vanheddeghem@vmsg.be.

2. Parkeren: wat met parkeerretributies of –belastingen van voor 2010?

In zijn [arrest van 28.03.2013](#) oordeelde het Grondwettelijk Hof dat de wet van 2003 ongrondwettelijk is, omdat dit door de gewesten geregeld zou moeten worden. De Vlaamse overheid heeft dit gedaan via het 'parkeerdecreet' van 09.07.2010. Meteen rees in de media (zie bv. [De Standaard 04.04.2013](#)) de discussie of de parkeerretributies of –belastingen die betaald werden tussen de wet van 2003 en het decreet van 2010 terugvorderbaar zijn.

Volgens fiscaal specialist Michel Maus, kan de burger zijn geld teruggeisen, door de onwettigheid van de wet van 2003.

Volgens parkeerspecialist Björn Cloots, blijft tot 2010 onverkort de wet van 1965 gelden, die de basis vormt voor parkeerheffingen op voertuigen. Hij verwijst daarbij naar uitspraken in die zin van het Hof van Cassatie. En ook de woordvoerder van het Grondwettelijk Hof stelt dat hun arrest niet betekent dat de burger de heffingen van na 2003 niet zou moeten betalen.

Wellicht zullen door de onzekere afloop, het luttele bedrag en enkele bijkomende vereisten zeer weinig burger alsnog naar de rechtbank stappen om hun parkeerretributie of –belasting terug te vorderen. Trouwens, voor een belasting (die toch in de helft van de Vlaamse gemeenten met een gedepenaliseerde parkeerregeling wordt toegepast in plaats van een retributie) is luidens de media ook de belastingsspecialist Michel Maus van oordeel dat die niet meer terugvorderbaar is.

3. Parkeren: Ideeëncompetitie parkeergebouwen



De Stad Antwerpen startte in 2012 een ideeëncompetitie rond de architectuur van parkeergebouwen op. Vier ontwerp bureaus ontwikkelden tijdens vier gemeenschappelijke workshops hun visie over Park & Ride voorzieningen. Deze ideeëncompetitie richt zich op P+R's gelegen in perifere gebieden rond de stad. Er is nood aan kennisopbouw en visievorming over efficiënte en kwaliteitsvolle P+R voorzieningen en over de inzet van parkeergebouwen hierbij. De studies hebben niet als doel om onmiddellijk tot concrete projecten of uitvoeringen van P+R's te komen, maar willen door middel van ontwerpend onderzoek het ambitieniveau voor deze plekken opkrikken. Een poging om de P+R niet langer te zien als een verloren betonnen vlakte aan de rand van de stad, maar als significante publieke ruimte. Een ruimte die een meerwaarde biedt aan het stadslandschap. Je vindt [hier](#) het eindrapport van de ideeëncompetitie.

Bron: Nieuwsbrief Kenniscentrum Vlaamse Steden - nr. 46 - maart 2013

4. Mobiliteitsdecreet: de oprichting van de GBC (Gemeentelijke Begeleidingscommissie)

De gemeenten zijn volop hun GBC aan het vernieuwen. Het overleg binnen GBC krijgt nu meer dan vroeger een sleutelrol in het mobiliteitsverhaal binnen de gemeente. Deze commissie verzamelt de betrokken actoren onder het voorzitterschap van de gemeente. De GBC begeleidt de opmaak en evaluatie van het mobiliteitsplan, infrastructuurprojecten en begeleidende maatregelen van de Vlaamse actoren maar ook van de gemeente zelf. Voor de projecten waarover in de GBC een consensus bereikt wordt, valt de extra toets door de RMC (= de vroegere PAC) weg. Het is dus geen overbodige luxe om als gemeente een voldoende sterke voorzitter af te vaardigen, die kan aansturen op een consensus.

Op basis van de vragen die ze krijgen over de oprichting van de GBC bezorgden de mobiliteitsbegeleiders bijkomende info aan de gemeenten:

De gemeenteraad moet een beslissing nemen tot oprichting van de Gemeentelijke Begeleidingscommissie waarbij in dat besluit ook de voorzitter wordt aangeduid. Best is om dit op een functie te leggen zonder een concrete naam (bv. de schepen van mobiliteit of de burgemeester en dus niet Jan of Piet).

Een ander punt is het aanduiden van de adviserende leden. Dit zijn de leden die de gemeenteraad nodig acht om opgenomen te worden in de GBC en ook altijd voor elke GBC uitgenodigd worden. Dit kan bijvoorbeeld de politie(zone) zijn. Het lijkt weinig zinvol om handelaars, socio-culturele verenigingen, TreinTramBus e.d. hierin op te nemen omdat zij dan ook voor elke GBC uitgenodigd dienen te worden, terwijl zij vermoedelijk voor slechts één of enkele projecten een nuttige bijdrage kunnen leveren. Wel is het wenselijk minstens die diensten en instanties op te nemen die zich op het lokale vlak bezig houden met mobiliteit.

De voorzitter van de GBC kan ten allen tijde zelf of op voordracht van een van de vaste leden (dewelke vermeld staan in het decreet), op ad hoc basis belangengroepen, administraties, partijen, e.d. uitnodigen voor het opvolgen van één of alle GBC's van een bepaald plan of project.

Het huishoudelijk reglement voor de GBC wordt goedgekeurd op de eerste bijeenkomst van de GBC en moet dan ook in de agenda vermeld worden! Dit moet dus niet in de gemeenteraad goedgekeurd worden! Er werd een model opgemaakt, maar het staat natuurlijk de gemeente en GBC vrij om hierin elementen toe te voegen of te wijzigen, in zoverre ze niet strijdig zijn met het decreet of uitvoeringsbesluit.

Het model gemeenteraadsbesluit en model van huishoudelijk reglement van de GBC en het ministerieel besluit ter zake vindt u [hier](#) terug.

5. Mobiliteitsdecreet: bijkomende informatie op de mobielvlaanderen.be

Op de website mobielvlaanderen.be werd op de webpagina's 'Lokale overheden' (= knop rechtsboven) bijkomende informatie geplaatst over

- [type projecten](#): de 'modules' werden vervangen door samenwerkingsovereenkomsten en subsidieprojecten
- het [mobiliteitsplan](#)

6. Mobiliteitsbrief: korte lezersenquête

Momenteel loopt een korte lezersenquête van de Vlaamse overheid over haar Mobiliteitsbrief. De link naar de enquête: <http://www.mobielvlaanderen.be/mobbrief/>. De enquête staat online tot

28 april.

De **Mobiliteitsbrief** is een maandelijkse nieuwsbrief met informatie over hoe lokale overheden een duurzaam mobiliteitsbeleid kunnen uitwerken in samenwerking met andere partners en overheden. Elke maand staat een ander thema centraal. Vorige keer waren dit de wijzigingen aan het mobiliteitsdecreet.

Wie krijgt de Mobiliteitsbrief? Alle mandatarissen van alle Vlaamse steden en gemeenten, gemeentelijke en provinciale ambtenaren die zich bezig houden met mobiliteit en verkeer, alle geïnteresseerden, alle abonnees van het vroegere Mobiliteitshandboek.

7. Op 1 Lijn: 'Denk mee' met de Lijn



De ontmoetingsavonden van De Lijn met de lokale mandatarissen en ambtenaren, die deze en volgende

week in alle provincies plaatsvinden, passen ook in het brede participatietraject '**Denk mee**' dat De Lijn recent uitstippelde. Bekijk het **Denk Mee-introfilmpje**.

De Lijn wil luisteren en opent het debat: wat verwacht Vlaanderen van De Lijn op korte en lange termijn? Welke goede zaken moet de organisatie versterken, welke vernieuwen? Nu de jaren van groei al een tijdje achter ons liggen, dringen keuzes zich op. Een wervende visie mee gedragen door de stakeholders moet een antwoord geven op de uitdagingen die De Lijn te wachten staan.

8. Op 1 Lijn: Recentste Op1Lijn-magazine



Onlangs viel het nieuwe nummer van het Op 1 Lijn-magazine in uw brievenbus. Het nummer bevat onder meer een dossier over de samenwerking tussen lokale overheden en De Lijn. De Lijn geeft antwoorden op een aantal concrete vragen van lokale overheden, en lokale overheden vertellen over hun aanpak van bepaalde openbaarvervoervragen. Zo vertelt Sint-Pieters-Leeuw over hoe ze communiceren over openbaar vervoer, Oostende over haar keuzes voor bepaalde derdebetalerssystemen, Hasselt over het plan dat ze opmaakte voor het plaatsen van schuilhuisjes, Beveren over haar nieuwe mobiliteitsplan en Brugge inspireert met een aantal frisse ideeën voor sociale veiligheid. Verder in het nummer vindt u onder meer ook nog de nieuwe prijzen voor halteaccommodatie, u leert er wat 'Aribus' is en u kunt het relaas lezen van leerlingen uit Don Bosco in Haacht die een oude tram tot monument restaureren. U kunt het nummer **hier** raadplegen. Gratis abonneren op het papieren Op 1 Lijn-magazine kan **hier**.

Bron: e-zine Op 1 lijn

9. Proefproject Gent: de schoolstraat

De stad Gent startte in november 2012 met een proefproject in 2 schoolomgevingen waar twee keer per dag elk autoverkeer in de straat geweerd wordt. Concreet betekent dit dat gemachtigde opzichters of de politie aan de ingang van de straat een verplaatsbaar bord zetten. Door meer plaats te geven aan fietsers en voetgangers wordt het een stuk overzichtelijker en veiliger aan de schoolpoorten. Een bijkomend voordeel van de schoolstraat is dat de hulpdiensten veel vlotter ter plaatse kunnen geraken bij noodoproepen op piekmomenten.

Na 12 weken proefproject vulden 444 ouders, schoolmedewerkers, kinderen van het 5de en het 6de leerjaar en verschillende buurtbewoners een enquêteformulier in over de Schoolstraat. De

cijfers spreken voor zich: 80% van de ondervraagden staat achter dit initiatief. Meer informatie vindt u in [deze nota](#) en op [Gent.be](#).

Een zestal andere scholen hebben zich al kandidaat gesteld om ook een 'schoolstraat' te worden. De situatie van elke school zal apart onderzocht worden om te zien of de 'schoolstraat' een haalbare kaart is en of het de meest aangewezen oplossing is voor de aanwezige mobiliteitsproblemen.

Voor vragen en meer info kunt u terecht bij het Mobiliteitsbedrijf Stad Gent op nr 09 266 28 00 bij Sabine Van Lancker (projectverantwoordelijke) en/of Begga Van Cauwenberge (evaluatie).

10. Fietsstraten: bijkomende toelichting door de Fietzersbond



Vorig jaar deed de fietsstraat zijn intrede. Een fietsstraat is een straat die is ingericht als fietsroute, waar specifieke gedragsregels gelden ten aanzien van fietsers, maar waarop tevens motorvoertuigen zijn toegestaan. Er blijken nogal wat vragen te leven bij gemeenten over een goed gebruik en toepassing. Daarom heeft de Fietzersbond een bijkomende toelichting op haar website geplaatst.

Wet 10.01.2012 wijz. KB 01.12.1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg [Wegcode], teneinde de fietsstraat te verankeren in het verkeersreglement, B.S. 03.02.2012, [Inforumnr 263005](#)
KB 04.12.2012 betr. het signaleren van de fietsstraat, B.S. 17.12.12, [Inforumnr 270284](#)

11. Trage wegen in het meerjarenplan van uw gemeente

De gemeenten zijn bezig met de opmaak van een meerjarenplan 2014-2019. De ideale aanleiding om trage wegen in uw beleid te verankeren. Omdat ze belangrijk zijn voor een duurzaam en veilig mobiliteitsbeleid, voor recreatie en als dragers zijn van natuur- en erfgoedwaarden.

Om het hen makkelijker te maken, biedt [Trage Wegen vzw](#) de gemeenten twee documenten aan om trage wegen te helpen implementeren in de strategische en de financiële nota van het meerjarenplan.

In het document [Operationele beleidsvisie](#) vindt u een overzicht van vijf doelstellingen die leiden tot een integraal tragewegenbeleid. Elk van die doelstellingen kan u vertalen in concrete acties. Inspiratie voor de concrete acties vindt u in het document [Mogelijke acties](#).

Daarnaast biedt Trage Wegen vzw

- een vorming 'trage wegen integreren in een meerjarenplan' (200 euro)
- een meer uitgebreide begeleiding op maat (kostprijs te bepalen)

aan. Meer info op 09/331.59.20, [tragewegen.be](#), [info@tragewegen.be](#).

12. Trage wegen: afschaffing van overwegen



De vzw Trage Wegen bezorgde namens het Platform Spoorweginnovatie een mailing aan de nieuwe gemeentebesturen om bij een eventuele afschaffing van overwegen voldoende aandacht te besteden aan de zachte weggebruikers. Het is vooral een oproep aan gemeenten om gebruik te maken van hun inspraakrecht bij de afschaffing van overwegen.

Er wordt onder meer gefocust op

- doorgeknipte verbindingen = meer gevaar voor fietsers en voetgangers
- aandacht voor zachte alternatieven
- procedure: inspraak van gemeente en burgers gevraagd.

Meer info vindt u [hier](#).

13. Trage wegen: Dolomiet, duurzaam of niet?

Trage wegen worden steeds meer uitgevoerd in allerlei halfverhardingen. De materialen zijn goedkoop, waterdoorlatend en landschappelijk verantwoord. Een trend die we enkel kunnen toejuichen. Of toch niet? [Lees meer](#)

Bron: e-zine Trage Wegen vzw, maart 2013

14. Een nieuwe aanpak voor landelijke wegen: publicatie en vormingssessies

Iedere Vlaamse gemeente heeft landelijke wegen, die almaar intensiever en diverser gebruikt worden. Niet alleen is er meer landbouwverkeer, fiets- en wandelroutes hebben ook aan populariteit gewonnen. Dit zorgt voor verkeersonveilige situaties en doet de onderhoudskosten toenemen. Een vraag die steeds belangrijker wordt is hoe deze landelijke wegen veilig ingericht en efficiënt beheerd kunnen worden. Het functietoekeningsplan, uitgewerkt door de Vlaamse Landmaatschappij met steun van het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling, biedt hierop een antwoord.



Het boek 'Een nieuwe aanpak voor landelijke wegen: het functietoekeningsplan' licht het functietoekeningsplan op een toegankelijke manier toe door middel van talrijke illustraties. Deze publicatie biedt inspiratie voor gemeenten die op een toekomstgerichte manier willen omgaan met hun landelijk wegennet, maar vormt ook een handig

werkinstrument voor ruimtelijke planners, bouwkundigen, architecten, enzovoort. U kunt uw exemplaar [hier](#) bestellen.

Meer informatie? Liesbet Belmans, VVSG-stafmedewerker platteland, T 02 211 56 24 of liesbet.belmans@vvsb.be.



Met steun van de
Vlaamse overheid



15. Zes miljoen euro voor plattelandsfonds

De Vlaamse regering vond vorige maand onverhoopt middelen voor het Vlaams plattelandsfonds. Bij de begrotingscontrole werd een jaarbudget van zes miljoen euro vastgelegd en het ontwerpdecreet voor het plattelandsfonds werd zopas ingediend in het

Vlaams parlement. Het plattelandsfonds wordt in 2013 volledig operationeel en wordt beheerd door de Vlaamse Landmaatschappij. Met deze versnelde actie van de Vlaamse regering worden de specifieke uitdagingen van de Vlaamse plattelandsgemeenten eindelijk erkend. De taken die de plattelandsgemeenten opnemen in het beheer en het versterken van de open ruimte, zullen nu financieel worden ondersteund. De VVSG is verheugd dat het plattelandsfonds eindelijk van start gaat. Toch moeten we ook een kanttekening maken. Het plattelandsfonds moet het met twee miljoen euro minder stellen dan in het oorspronkelijke scenario. Dat zal waarschijnlijk ook zijn weerslag hebben in het aantal begunstigden of het bedrag dat de gemeenten zullen ontvangen. (Bron: Belga) liesbet.belmans@vvsg.be

16. EU-subsidies promotieacties duurzaam stedelijk vervoer



De Europese Commissie financiert promotiecampagnes en -acties rond duurzaam stedelijk vervoer. De acties moeten een gedragswijziging in vervoer promoten. Zo'n actie kan beperkt zijn tot één dag of verspreid zijn over maanden.

Het mag een eenmalige of een terugkerende activiteit zijn. De activiteiten moeten plaatsvinden tussen 1 juli 2013 en 30 juni 2014. De subsidies kunnen maximum 7000 euro per project bedragen. Deadline voor indienen van projecten is 31 mei 2013. [Meer info](#).

17. Gemeentelijke profielschetsen: update voorjaar 2013 beschikbaar



Sinds de nieuwe legislatuur moeten de lokale besturen de principes van de beleids- en

beheerscyclus (BBC) toepassen. Bij het meerjarenplan 2013-2018 hoort een toelichtende nota met onder andere een omgevingsanalyse. Om de lokale besturen optimaal te ondersteunen bij de opmaak van deze omgevingsanalyse werkten het Agentschap Binnenlands Bestuur en de Studiedienst van de Vlaamse Regering aan een uitbreiding van de gemeentelijke profielschetsen (GPS) naar de 'GPS+'. De datareeksen zijn opgebouwd op basis van cijfergegevens die op 1 maart 2013 beschikbaar waren en handelen over een periode van 10 jaar of over de evolutie sinds de start van vorige legislatuur (2006). Er is een GPS+ rapport voor elk van de 308 Vlaamse steden en gemeenten. Meer info en download van de geactualiseerde gemeentelijke profielschetsen: <http://aps.vlaanderen.be/lokaal/beleidsplannen/gemeentelijke-profielschets.html>

18. Vanaf 19 april: driedaagse opleidingen 'Publieke ruimte in de beleids- en beheerscyclus'

Lokale besturen stellen dit jaar een gemeentelijk meerjarenplan op voor de periode 2014-2019. Dat gebeurt volgens de principes van de nieuwe beleids- en beheerscyclus (BBC). Om gemeenten die willen inzetten op publieke ruimte ook de nodige inzichten bij te brengen in dit proces, gaat in het voorjaar 2013 een [driedaagse opleiding 'Publieke ruimte in de beleids- en beheerscyclus'](#) van start. De opleiding biedt informatie en instrumenten om publieke ruimte optimaal te integreren in de gemeentelijke meerjarenplanning. Ze richt zich tot lokale mandatarissen en ambtenaren uit diverse sectoren die werk willen maken van een publieke ruimte beleid met visie. De organisatie is een samenwerking tussen VRP, Steunpunt Straten, Atelier Publieke Ruimte en VVSG met steun van het departement Ruimte Vlaanderen. De opleiding vindt plaats in drie regio's (oost, centrum, west), telkens in een andere gastgemeente. [Inschrijven](#) kan tot 12 april via de [website van VRP](#).

19. 16 mei 2013: Vlaams Congres Verkeersveiligheid



Wake up call 2020 – De weg naar meer verkeersveiligheid

De Vlaamse Stichting Verkeerskunde, het Steunpunt Verkeersveiligheid en de stad Antwerpen heten u op donderdag 16 mei 2013 van harte welkom op de elfde editie van het jaarlijkse Vlaams Congres Verkeersveiligheid. Dit jaar staan de doelstellingen voor 2020 op het vlak van verkeersveiligheid centraal.

Vlaanderen wil tegen 2020 één van de meest verkeersveilige regio's binnen Europa zijn en wil daarom het aantal dodelijke

verkeersslachtoffers tegen 2020 herleiden tot 200 en het aantal zwaargewonde slachtoffers tot 1500. In 2011 waren er nog 430 dodelijke en 4183 zwaargewonde slachtoffers.

Op dit congres wil de VSV iedereen wakker schudden. Want ondanks de vorderingen die Vlaanderen de afgelopen jaren maakte op het vlak van verkeersveiligheid, is de weg nog lang en moeten er extra inspanningen gebeuren om de beoogde doelstellingen te halen. Maar door samen te werken en te innoveren moet het mogelijk zijn om resultaten te boeken. Daarom staat dit congres in het teken van samenwerking en innovatie als hulpmiddelen op de weg naar een verkeersveiliger Vlaanderen.

Het Vlaams Congres Verkeersveiligheid 2013 vindt plaats in het ALM, Filip Williotstraat 9, 2600 Berchem.

Info en inschrijvingen via www.verkeerskunde.be (kalender/vlaams-congres-verkeersveiligheid)

20. Kalender

Coaching voor de schepenen van Mobiliteit, Verkeer en/of Openbare Werken

18-04-2013: Politiek leiderschap. Hoe wordt je optreden krachtiger en effectiever?

vanaf 19-04-2013: Driedaagse opleidingen 'Publieke ruimte in de beleids- en beheerscyclus'

23-04-2013: Verhardingen in publieke ruimten

23-04-2013: Promotiedag Duurzame Verlichting 2013 (Advertentie)

24-04-2013: Spoorcongres

30-04-2013: Overheidsopdrachten: de nieuwe regelgeving toegelicht – Gent

03-05-2013: Hoe elektrisch vervoer optimaal stimuleren?

16-05-2013: Vlaams Congres Verkeersveiligheid: Wake up call 2020

21-05-2013: Overheidsopdrachten: de nieuwe regelgeving toegelicht – Leuven

22-05-2013: Inspiratiedag Fietsbeleid

23-05-2013: Minder hinderaanpak (specialisatiecursus)

28-05-2013: Kosten-batenanalyse van verkeer en mobiliteit

Lees hier meer informatie over deze en andere vormingen.

Een ARCHIEF van de vorige nummers van de MOBIMAIL vindt u op <http://www.vvsg.be>, lokaal beleid: omgeving, publicaties > mobiliteit.

Lees ook onze gespecialiseerde ezines [Milieumail](#) (milieu: rioleringen, natuur, afval,...) en [ROnet](#) (ruimtelijke ordening).

© VVSG - overname is toegelaten mits bronvermelding "VVSG-Mobimail"

