

Van: erwin.debruyne@vvsg.be
Verzonden: vrijdag 14 november 2014 14:26
Aan: Nieuwsarchief
Onderwerp: VVSG-Mobimail: VVSG en Fietsberaad Vlaanderen, F1 en F3 borden, Rondzendbrief GAS, Op 1 Lijn, ...



Mobimail

KORT NIEUWS OVER MOBILITEIT & WEGBEHEER

www.vvsg.be

Nr 80 • 14 november 2014

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

1. VVSG en Fietsberaad Vlaanderen willen lokaal fietsbeleid gericht ondersteunen
2. F1 en F3-borden vervangen voor 1 juni 2015
3. Nieuw verkeersbord voor lage emissiezones
4. Rondzendbrief GAS deze zomer gepubliceerd
5. In Lokaal: GAS en kreukelpalen
6. App loodst bestuurder naar vrije parkeerplaats
7. Mobiliteitsdecreet: tips & tricks bij organiseren GBC
8. Op 1 Lijn: tarieven en dus ook derdebetalersystemen De Lijn duurder
9. Op 1 Lijn: Obstakels in stad kosten De Lijn veel geld en de reiziger veel tijd
10. Op 1 Lijn: website De Lijn vernieuwd
11. Op 1 Lijn: recentste Op1Lijn-magazine
12. De elektrische fiets als serieus alternatief voor de wagen in het woon-werkverkeer
13. Verkeersveiligheid: mag het ietsje meer zijn?
14. Duurzaam aanbesteden bij antiparkeerpalen en bij voertuigen
15. Gemeentelijke gezondheidsgids: wegwijzer in betrouwbare gezondheidsinformatie
16. Een commissie gaat na waar de lokale beleidsruimte vergroot kan worden: wat vindt u?
17. Wint uw stad of gemeente de Smart City Award?
18. VVSG-Trefdag revisited
19. Stedelijke distributie van A tot Z in 10 sessies
20. Kalender
21. Vacatures

1. VVSG en Fietsberaad Vlaanderen willen lokaal fietsbeleid gericht ondersteunen



De VVSG en Fietsberaad Vlaanderen houden deze maand een bevraging bij alle lokale besturen over hun fietsbeleid. Met de korte bevraging, die loopt tot 30 november, krijgt Fietsberaad Vlaanderen een duidelijk beeld van hoe gemeenten lokaal vorm (willen) geven aan dat beleid.

Fietsberaad Vlaanderen is bij de VVSG het nieuwe kenniscentrum gericht op de ondersteuning van gemeenten in de uitbouw van een kwaliteitsvol, lokaal fietsbeleid.

De resultaten van de bevraging zullen Fietsberaad Vlaanderen in staat stellen om de juiste initiatieven en acties op te zetten die gemeenten echt kunnen helpen. Op de voorbije VVSG-Trefdag werd Fietsberaad Vlaanderen gelanceerd. Een van de eerste initiatieven is de [online kennisbank](#), die gemeenten nu al kunnen raadplegen. Op de [website](#) kunt u zich ook inschrijven op de elektronische nieuwsbrief.

Meer info op www.fietsberaad.be of bij wout.baert@fietsberaad.be.

2. F1 en F3-borden vervangen voor 1 juni 2015



Het KB 04.04.2003 introduceerde nieuwe borden om het begin ([F1a en F1b](#)) en het einde ([F3a en F3b](#)) van de bebouwde kom aan te kondigen. Er werd een overgangsperiode voorzien tot 1 juni 2015 om de gemeenten voldoende tijd te geven en niet te zeer op kosten te jagen. Gemeente die hun borden nog zouden moeten vervangen, begroten en bestellen best alvast de nodige borden. De borden F1 en F3 verliezen

hun rechtsgeldigheid vanaf 1 juni 2015.

3. Nieuw verkeersbord voor lage emissiezones



Er is een nieuw bord (F117) om het begin en het einde aan te duiden van lage emissiezones: “zones waarin omwille van de leefbaarheid, in het bijzonder de milieu- en gezondheidshinder door een slechte luchtkwaliteit, een selectief toelatingsbeleid voor motorvoertuigen wordt gehanteerd in relatie tot de door die voertuigen veroorzaakte milieuhinder”.

Welke voertuigen via dit bord wel of niet toegelaten worden moet nog bepaald worden door de gewesten. De federale overheid is immers bevoegd voor de invoering van het nieuw bord op zich, de gewesten voor de inhoud die erachter schuil gaat, zo blijkt uit een uitspraak ter zake van het grondwettelijk hof. Het zou dus kunnen dat u in de toekomst met uw voertuig bijvoorbeeld wel een lage emissiezone in pakweg Namen mag inrijden, maar niet die van Antwerpen bijvoorbeeld.

Het Vlaams gewest werkt momenteel aan een kader. Daarbij zou naar verluidt ook overleg voorzien worden met de steden en gemeenten, want zij zullen de regelgeving in de praktijk kunnen toepassen.

KB 21.07.2014 betr. het signaleren van lage emissiezones, [287324](#)

MB 21.07.2014 wijz. MB 11.10.1976 waarbij de minimumafmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens worden bepaald, [287327](#)

4. Rondzendbrief GAS deze zomer gepubliceerd

Op 8 augustus 2014 werd de rondzendbrief van de minister van Binnenlandse Zaken bij de nieuwe wetgeving op de gemeentelijke administratieve sancties gepubliceerd. De omzendbrief herneemt veel aspecten uit de omzendbrief OOP-30bis en OOP-30ter bij de oude GAS-wet en vult ze aan met een aantal nieuwigheden die al in een pedagogische (nieuwjaars)brief van 23 december 2013 van minister Milquet ter sprake kwamen. Dat alles was bij de gemeenten al goed gekend, waardoor de rondzendbrief niet veel nieuws onder de zon bracht. Opvallend is wel de verwijzing naar de bewijswaarde van de vaststellingen die gemaakt worden in het kader van de GAS-wet. Ongeacht de aard en de ernst van de inbreuken, krijgen deze vaststellingen steeds een gewone informatieve waarde, waardoor de sanctionerend ambtenaar en de rechter de waarde ervan zelf kunnen beoordelen. Veel nuttiger voor gemeenten die aan de slag willen

gaan met GAS zijn de verschillende **modeldocumenten** die toegevoegd werden aan de omzendbrief, waaronder een model van proces-verbaal en bestuurlijk verslag, de brieven waarin de overtreder in kennis gesteld wordt van de opstart van de procedure en de uiteindelijke beslissing die genomen wordt. Een verwijzing naar deze rondzendbrief en de modeldocumenten kunt u terugvinden in [dit VVSG-nieuwsbericht](#).

Ondertussen is heel wat tendentieuze en helaas ook foute informatie over GAS verschenen. Enkele nuances en correcties vindt u in [Geloof niet alles wat u leest: 10 labels over GAS](#).

<mailto:tom.deschepper@vmsg.be>

Rondzendbrief van 22 juli 2014 waarbij uitleg verschaft wordt bij de nieuwe regelgeving aangaande de gemeentelijke administratieve sancties, BS, 8 augustus 2014 ([inforumnr. 286094](#)).

5. In Lokaal: GAS en kreukelpalen



September 2014: **special Gemeentelijke Administratieve Aanties**

Ook al ligt de nadruk meestal op de boetes als het om gemeentelijke administratieve sancties (GAS) gaat, toch willen gemeenten met deze sancties vooral dat mensen de verantwoordelijkheid leren opnemen voor hun ongepast gedrag. Naast een boete kan dat dus evengoed bemiddeling zijn of een herstelprestatie. Het oktober-nummer van het VVSG-magazine Lokaal brengt een special over GAS. U vindt er ook een [artikel over de GAS-toepassing bij zwaardere parkeerinbreuken](#).

Oktober 2014: **Waarom investeren in kreukelpalen?**

In [dit artikel](#) lichten de burgemeesters van Zandhoven en Brakel en de schepen van Openbare Werken van Hoogstraten hun keuze voor kreukelpalen toe.

6. App loodst bestuurder naar vrije parkeerplaats

Een nieuwe mobiele applicatie loodst autobestuurders naar een vrije parkeerplaats. Die toepassing werd ontwikkeld door parkingbeheerder Interparking en gelanceerd in Brugge. De applicatie laat toe om op een vlotte manier een parkeerplaats te vinden via een overzichtsplannetje. De gebruiker krijgt dan het adres en ziet meteen of er nog plaatsen vrij zijn. Eenmaal een parking gekozen, geeft de applicatie de route aan. Op drukke dagen is het immers vaak moeilijk om de wagen kwijt te kunnen. Dat brengt ook hinderlijk zoekverkeer met zich mee, wat dus door de app zal worden vermeden. De applicatie zal ook te gebruiken zijn in alle steden waar Interparking actief is. Dat zijn er 12, waaronder Antwerpen en Brussel, goed voor 68 parkeerparken. Voor alle duidelijkheid: het gaat (nog) niet om parkeerplaatsen op de openbare weg ('on street'), maar om parkeren in parkeergarages.

7. Mobiliteitsdecreet: tips & tricks bij organiseren GBC

Het departement MOW verzamelde enkele tips & tricks voor een vlotte werking van de GBC. Ze hebben te maken met samenstelling, timing, aanwezigheden, consensus,... Meer toelichting vindt u [hier](#).

8. Op 1 Lijn: tarieven en dus ook derdebetalerssystemen De Lijn duurder

De Lijn heeft een voorstel klaar met de nieuwe tarieven vanaf 1 februari 2015. Dit moet nog goedgekeurd worden door de Vlaamse regering.

Meest in het oog springend in de afschaffing van gratis abonnementen voor 65-plussers en 6- tot 11-jarigen. Tickets en abonnementen worden vereenvoudigd en iets duurder. Meer toelichting vindt u op de [website van De Lijn](#).

Duurdere tickets en abonnementen hebben ook een invloed op alle [derdebetalerssystemen](#) die vele gemeenten met De Lijn afgesloten hebben. De Lijn zal zo snel mogelijk de betrokken gemeenten op de hoogte brengen van de concrete bedragen. Gemeenten kunnen dan eventueel hun soort tussenkomst laten aanpassen. Voor vragen hierover kunnen gemeenten contact opnemen met de [relatiebeheerders van De Lijn](#) van hun provincie.

9. Op 1 Lijn: Obstakels in stad kosten De Lijn veel geld en de reiziger veel tijd

Stiptheid blijft een belangrijk werkpunt om de dienstverlening voor de reizigers te verbeteren. Dat blijkt onder meer uit het tweejaarlijkse tevredenheidsonderzoek dat De Lijn dit jaar opnieuw voerde bij haar reizigers. Over de stiptheid is slechts 46 % tevreden tot zeer tevreden. De Lijn heeft zelf maar een beperkt aantal factoren in handen. De wegbeheerders spelen hier een hoofdrol. Om de doorstromingsproblemen te visualiseren, en op die manier ook te sensibiliseren, werd een camera geplaatst op het dashboard van een tram op lijn 24 in Antwerpen. Op deze tramlijn rijdt in de praktijk maar 1 tram op 6 volgens een aanvaardbare rijsnelheid. Eerst ervaart je een vlotte rit, door initiatieven zoals een aparte trambedding en verkeerslichtenbeïnvloeding. Maar in het tweede deel van het traject ontbreken deze doorstromingsmaatregelen. Met alle gevolgen van dien: gemiddeld een vertraging van een kwartier per rit. Het [filmpje](#) toont beter dan woorden aan hoe nuttig doorstromingsmaatregelen kunnen zijn.

Het kan ook voor lokale mandatarissen zeer verhelderend zijn om eens een bus- of tramrit vanuit 'de cockpit' te ervaren, en zo een zeer concreet beeld te krijgen van de doorstromingsproblemen voor het openbaar vervoer in de eigen gemeente. De Lijn is zeker bereid om samen met de gemeente zo'n 'terreinonderzoek' te organiseren. Neem daarvoor best contact op met de [relatiebeheerders van De Lijn](#) van uw provincie.

10. Op 1 Lijn: website De Lijn vernieuwd



Half oktober lanceerde De Lijn een vernieuwde versie van **MailScanner has detected a possible fraud attempt from "tre.emv3.com" claiming to be [www.delijn.be](#)**. Met de nieuwe, responsieve website wil De Lijn het haar gebruikers makkelijker maken om een rit met de bus of tram te plannen. Omdat 90 % van de websitebezoekers de [routeplanner](#) raadpleegt, heeft die een prominente plaats gekregen op de startpagina. De nieuwe routeplanner is ook gebruiksvriendelijker dan de vorige: hij vergt minder invulwerk, minder

muisklikken en is overzichtelijker. Een andere nieuwigheid is de [nieuwe dienstregelingzoeker](#). Daarmee kan de gebruiker meteen de dienstregeling op het scherm raadplegen. De nieuwe website heeft bovendien een responsive design. Dat betekent dat de pagina zich aanpast aan de schermgrootte van verschillende apparaten zoals een computer, een tablet en een smartphone. Zo kan ook wie mobiel surft de website ten volle gebruiken. Alle informatie over De Lijn voor [steden en gemeenten](#) (zoals halteaccommodatie, doorstroming,...) vindt u voortaan achter de tab 'zakelijke informatie'. In de nabije toekomst zullen reizigers ook kunnen zoeken op halte en op lijn per gemeente. Ze krijgen dan een overzicht van nieuws, omleidingen, promoties, werfinformatie, randparkings,... voor de gevraagde gemeente. Gebruikers zullen ook een persoonlijke account kunnen aanmaken. Daardoor krijgen ze bij het raadplegen van de site informatie volgens hun voorkeuren en interesses. Meer info volgt.

Bron: e-zine Op 1 Lijn, 24 oktober 2014

11. Op 1 Lijn: recentste Op1Lijn-magazine



Het **recentste Op 1 Lijn-magazine** focust op informatie en communicatie. De Lijn trekt voluit de kaart van digitale informatie: website, e-mail, apps, twitter, facebook, QR-codes,..., maar zet ook meer in op inspraak- en infomomenten, zoals bij Brabantnet in Vlaams-Brabant. Voor de gemeentelijke communicatieaanpak vindt u er voorbeelden uit Oud-Turnhout, Oostende, Gent en Beringen. Verder stapt 'Een lijn door Vlaanderen' af in Hoeilaart, en wordt onder meer teruggekomen op het klimaatweekend in Leuven.

12. De elektrische fiets als serieus alternatief voor de wagen in het woon-werkverkeer

MailScanner has detected a possible fraud attempt from "181.224.143.153" claiming to be nooitmeerfile.be

een enquête die Mobiel 21 in het voorjaar afnam. Maar liefst 46% van de respondenten reed vroeger meestal met de auto naar het werk. Lees hier de **resultaten** bekijk **de clip** waarop een e-fietser het opneemt tegen een autobestuurder.

Op de bijbehorende website www.nooitmeerfile.be kunnen werknemers ontdekken of de elektrische fiets voor hun woon-werktraject een goede optie is. Via een rekenmodule op de website kunnen werknemers berekenen hoeveel geld ze kunnen besparen als ze een e-fiets aankopen om hun autoritten naar het werk te vervangen. Daarnaast bevat de website heel wat tips rond aankoop, onderhoud en gebruik van de e-fiets, een databank met adressen waar je een e-fiets kan uitproberen of aankopen en een forum om ervaringen uit te wisselen met andere pendelaars.

Ook werkgevers, zoals bedrijven en gemeentebesturen, vinden op de website de nodige inspiratie om de e-fiets te introduceren bij hun werknemers.

13. Verkeersveiligheid: mag het ietsje meer zijn?

Terminologie zegt veel over hoe met iets omgegaan wordt: in Zwitserland is een verkeersongeval wegens veel te snel rijden geen 'accident' (de parcours), maar 'poging tot doodslag':

Nultolerantie voor snelheidsduivels. De Zwitserse wet tegen snelheidsovertredingen - das Rasergesetz - is de strengste in Europa: ze behandelt snelheidsduivels als misdadigers.

Een Duitser die begin augustus aan 215 km/u over de autosnelweg vlamde, heeft het geweten. Niet alleen moest hij ter plekke zijn rijbewijs inleveren en werd zijn Mercedes in beslag genomen door de Zwitserse staat, hij werd ook in voorlopige hechtenis genomen en er hangt hem een gevangenisstraf van maximum vier jaar boven het hoofd wegens 'poging tot doodslag'. De wet stelt dat wie 'onverantwoord' met een auto omgaat, een 'wapen' in handen heeft waarmee hij anderen naar het leven staat. Dat is het geval bij snelheden van meer dan 200 km/u op de autosnelweg, meer dan 160 km/u op de buitenwegen (toegestane snelheid: 100 km/u) en meer dan 100 km/u in de bebouwde kom (toegestane snelheid: 50 km/u). Ook wie aan hoge snelheid gevaarlijk inhaalt of over de baan zigzagt, is volgens de wet een misdadiger.

De Zwitsers hebben de wet trouwens over zichzelf afgeroepen. Zo'n tien jaar geleden was het onder jonge immigranten - meestal afkomstig uit de Balkan - een rage om aan hoge snelheden over B-wegen en door kleine dorpjes te scheuren, met dodelijke ongevallen tot gevolg. De woede van de Zwitsers resulteerde in een volksinitiatief dat door de regering in een wet werd gegoten. Intussen zijn al zeker honderd auto's en motoren in beslag genomen. Ook de Argentijnse voetballer Raul Bobadilla ondervond al hoe onverbiddelijk de wet is. De topvoetballer van FC Basel reed 50 km/u te snel in een dorpskom en mocht prompt zijn gloednieuwe Maserati van 80.000 euro inleveren. Bobadilla kreeg 16

maanden voorwaardelijk, een rijverbod van 2 jaar en een geldboete van 30.000 euro, de proceskosten van 8000 euro niet inbegrepen. Niet lang na het voorval werd zijn contract bij FC Basel ontbonden.

De wet lijkt zijn effect niet te missen. In 2013 waren er 70 minder dodelijke slachtoffers op de weg dan in 2012, een daling van 21 procent.

Bron: Knack, 27.08.2014

14. Duurzaam aanbesteden bij antiparkeerpalen en bij voertuigen

1. Materiaalcriteria bij aankoop van duurzame antiparkeerpalen

Antiparkeerpalen uit gerecycleerde kunststoffen hebben een beduidend lagere milieu-impact dan de klassieke anti-parkeerpalen vervaardigd uit polyethyleen. Dit blijkt uit een onderzoek van de OVAM naar duurzame materiaalcriteria voor signalisatie- en afbakeningselementen in de wegenbouw. Doel van dit onderzoek is dat de Vlaamse overheid bij haar aankoopgedrag rekening houdt met ecodesign en het sluiten van materiaalkringlopen.

Mogelijke opties om deze materiaalcriteria op te leggen in bestekken werden op juridische correctheid gecheckt en een pasklaar criterium werd geformuleerd. Er wordt aangeraden om dit binnen de technische criteria als volgt op te nemen: *Anti-parkeerpalen dienen te bestaan uit minstens 95 % kunststof van gerecycleerde herkomst van hetzij post consumer afval hetzij industrieel restafval, niet afkomstig van eigen productieprocessen van de fabrikant.*

De fabrikant of plaatser verstrekt hiertoe een verklaring op eer. Registraties die de inkoopgegevens aantonen omtrent het gevraagde gehalte aan recyclaat dienen na verzoek van de opdrachtgever binnen de 2 weken te worden verstrekt. *Het aangetoond bezit van een QA-CER certificaat niveau 1 vervangt de verklaring op eer alsmede de verplichting tot verstrekking van inkoopgegevens.*

Verder is ook aanbevolen om bij bestekken voor het uitvoeren van wegenwerken, volgende uitvoeringsvoorwaarde op te nemen: *De uitvoerder van de werken zal kunststofafval net als de andere bedrijfsafvalstoffen (zoals opgelegd door Vlarema 4.3.2) gescheiden aanbieden en afzonderlijk houden bij de ophaling of inzameling met bestemming recyclage.*

Voor verdere informatie, contacteer [Annemie Andries](#) (T 015 28 43 64)

2. Nieuwe criteriafiches voor 'Websites' en 'Voertuigen' beschikbaar

Sinds kort vindt u ook voor de productgroepen '[websites](#)' en '[voertuigen](#)' nuttige informatie om uw overheidsopdrachten op een gebruiksvriendelijke en correcte manier te verduurzamen. Voor deze productgroepen werden ook essentiële duurzaamheidscriteria vastgelegd, die een duurzaamheidsmonitoring in de toekomst mogelijk moeten maken. De Vlaamse overheid acht een opdracht pas duurzaam wanneer het bestek deze essentiële duurzaamheidscriteria bevat.

De duurzaamheidsvereisten voor voertuigen hebben hoofdzakelijk betrekken op het vastleggen van minimale [ecoscores](#) per voertuigklasse (afstandswagen, middenklasser, stadswagen, ...) en per brandstofsoort (benzine, diesel). Bijkomende duurzaamheidsvereisten hebben betrekking op behoeftebepaling en invulling van de behoefte, veiligheid en ergonomie, stille en zuinige banden, opleiding en onderhoud. Voor de fiches van deze en andere productgroepen zie de website van [Bestuurszaken](#).

15. Gemeentelijke gezondheidsgids: wegwijzer in betrouwbare gezondheidsinformatie

Betrouwbare, objectieve informatie die mensen op weg zet richting een gezonde levensstijl is soms moeilijk te vinden. Daarom ontwikkelde Logo Oost-Brabant in samenwerking met het Vlaams Instituut voor Gezondheidspromotie en Ziektepreventie (VIGeZ), de Vereniging voor Alcohol- en Andere Drugproblemen (VAD) en Domus Medica de '[Gemeentelijke Gezondheidsgids](#)'. De gids bundelt objectieve informatie en adviezen over elf preventieve gezondheidsthema's. Naast correcte en kwaliteitsvolle gezondheidsinformatie werden ook nuttige websites en telefoonnummers opgenomen.

Lokale besturen die Gezonde Gemeente zijn of het nog niet zijn, kunnen de gids op de gemeentelijke website plaatsen, hem gedeeltelijk of integraal in het lokale infoblad opnemen of er een eigen publicatie van maken. Daarnaast kan de gids worden gebruikt om de basiskennis over een gezonde leefstijl bij het personeel te vergroten. Zo kunnen zij burgers met vragen correct verder helpen. De makers stimuleren het lokaal bestuur om de gids verder te personaliseren door relevante lokale websites, adressen van publieke en private diensten, zorgverstrekkers en hulpverleners aan te vullen.

De VVSG vindt de gezondheidsgids een goed initiatief, maar benadrukt dat gezondheid niet enkel vanuit preventie benaderd mag worden. Ook de toegang tot de gezondheidszorg is belangrijk. Verder kan een lokaal bestuur in - op het eerste zicht - minder voor de hand liggende beleidsdomeinen zaken ondernemen die de gezondheid bevorderen. We denken hierbij bijvoorbeeld aan publieke ruimte, mobiliteit, ruimtelijke ordening,...Vandaar de aanbeveling aan de lokale besturen om de aanvullingen vanuit meerdere invalshoeken te bekijken.

Meer weten over of interesse in de gemeentelijke gezondheidsgids? Neem contact op met het Logo uit jouw regio en vraag ernaar: www.vlaamselogos.be.

16. Een commissie gaat na waar de lokale beleidsruimte vergroot kan worden: wat vindt u?

Het Vlaams regeerakkoord kondigt aan dat in een commissie (het 'paritair comité') zal worden bekeken waar de autonomie van de lokale besturen verhoogd kan worden. Anders gezegd voor welke bevoegdheden is het niet of minder nodig dat Vlaanderen sturend optreedt. Er zullen verschillende werkgroepen worden opgericht, waaronder een werkgroep 'omgeving'. Voor de gemeenten is deze denkoefening een kans om meer eigen beleidsruimte te krijgen. Anderzijds houdt de denkoefening ook een zekere bedreiging in, namelijk als de overdracht van bevoegdheden niet gepaard gaat met een overdracht van middelen of er geen rekening wordt gehouden met de grote verschillen tussen gemeenten onderling.

Op dit moment zitten we echter nog in een brainstormfase. Daarom vragen we aan u als lokaal mandataris of lokaal personeelslid: wat vindt u? Welke bevoegdheden mogen van Vlaanderen naar de gemeenten en bieden u de kans om zélf een beter ruimtelijk-, milieu- of mobiliteitsbeleid te kunnen voeren? Of welke regelgeving mag volgens u gewoon worden geschrapt? Al uw ideeën of randvoorwaarden zijn van harte welkom via [Xavier Buijs](#).

17. Wint uw stad of gemeente de Smart City Award?

Tot 5 december kan elke Belgische stad of gemeente kandideren voor de Belfius Smart City Award. Grosso modo moet het gaan om projecten die vernieuwend zijn op één of meer van de thema's mobiliteit, bestuur, huisvesting, milieu, economie en menselijk kapitaal. Het project moet operationeel (in productie) zijn op 5 december 2014.

Voorts zullen volgende criteria een rol spelen: draagt het project bij tot de Europese 2020-objectieven (verminderen van de CO2-uitstoot, verbeteren van energie-efficiëntie en verhogen van aandeel hernieuwbare energie)? Kadert het binnen een strategisch goedgekeurd plan? Heeft het een participatief karakter en is het innovatief in zijn aanpak of in het integreren van technologie (ICT) in de oplossing? Leidt het tot effectieve maatschappelijke meerwaarde? En hoe wordt de impact van het project blijvend verankerd?

Eén gemeente kan meerdere dossiers indienen. 10 projecten worden in 2015 genomineerd en zullen onder meer via Knack ruimer bekendgemaakt worden. De uitreiking van de Belfius Smart City Award zal gebeuren op 2 december 2015 in Brussel.

Inschrijvingsmodule, reglement en andere info op www.knack.be/belfiusmartcity.

18. VVSG-Trefdag revisited



Fietsberaad op gang gefietst

Op de VVSG-Trefdag werd het Fietsberaad Vlaanderen officieel op gang gefietst. Nadat XXXX het ijs braken, kon iedereen een spurtje wagen om een gratis doorlichting van het gemeentelijk fietsbeleid te winnen. De snelste fietser was van de gemeente Lint, dat zo de hoofdvogel wegkaapte.

Gent, gek op de fiets

Tijdens de fietstocht 'Gent, gek op de fiets' liet Yves De Baets ons verschillende verwezenlijkingen, én uitdagingen, in het [Gentse fietsbeleid](#) zien. In combinatie met heringerichte fietsinfrastructuur werd dikwijls ook een stedenbouwkundige meerwaarde gecreëerd: gezellig pleintje, groene rustpunten in woonbuurten,...

Coproduceren voor een betere mobiliteit

In de namiddag hingen we aan de toeg met Roger Kesteloot, directeur-generaal van De Lijn, en Rebecca Vandemaele, van Nestor. Om aan niet beantwoorde vervoersnoden, zeker in landelijk gebied, te kunnen inspelen zal een grotere samenwerking tussen De Lijn, gemeenten en andere initiatiefnemers nodig zijn. Daarom werkt De Lijn samen met de autodeelorganisatie Cambio en het fietsdeelsysteem Blue Bike. En ze is ook bereid om met haar know how in verband met vervoersorganisatie, tariefsystemen, ... gemeenten te ondersteunen bij eigen lokale initiatieven en samen met hen nieuwe invullingen te onderzoeken en/of te organiseren. Zo'n lokaal initiatief is [dorpsdienst Nestor](#), die in Alveringem, Heuvelland, Lo-Reninge, Poperinge en Vleteren onder andere vervoersdiensten aanbiedt. In Oudenaarde wordt in samenwerking met twee taxi-exploitanten een abonnement voor 65-plussers uitgetest. En vooral in Waals-Brabant is [VAP](#) actief, een systeem dat het midden houdt tussen liften en carpoolen voor meestal korte afstanden binnen dezelfde gemeente of tussen enkele buurgemeenten.



19. Stedelijke distributie van A tot Z in 10 sessies

Met tien thematische infosessies wil PIEK 2 de steden en gemeenten inspireren om een veilig, duurzaam en efficiënt distributiebeleid uit te tekenen. De eerste sessie vond plaats op vrijdag 5 september in Leuven en richtte de spotlights op de knelpunten en mogelijke oplossingen in stedelijke distributie. De presentaties vind je terug [op de PIEK-website](#).

Mis de volgende sessies niet, te beginnen met:

- 21 november, Kortrijk: Stedelijke distributiecentra
- 17 december, Mechelen: Fietskoeriers

Inschrijven is gratis en kan via eliene.vanaken@technum-tractebel.be. Meer info: bart.palmaers@vvsb.be

20. Kalender

18-11-2014: [Inspiratiedag 'leg de link. Samen voor duurzame mobiliteit'](#)
20-11-2014: [Verkeersveiligheidsauditor](#)
21-11-2014: [Stedelijke distributiecentra: oplossing voor een duurzame en efficiënte distributie?](#)
25-11-2014: [Netwerkevenement duurzame mobiliteit](#)
01-12-2014: [Verkeersveiligheidsauditor](#)
02-12-2014: [Conferentie werknemers veilig in het verkeer](#)
05-12-2014: [Het beste mobiliteitsbeleid is ruimtelijk beleid](#)
09-12-2014: [Informatiedag PPS Infrastructuur](#)

[Lees hier meer informatie over deze en andere vormingen.](#)

21. Vacatures

27-11-2014 – Gemeente Wuustwezel: [diensthoofd openbare werken](#)

[Lees hier meer informatie over deze en andere vacatures.](#)

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"

© VVSG • Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten vzw, Paviljoenstraat 9, 1030 Brussel •
Auteurs: VVSG-stafmedewerkers • Redactie: erwin.debruyne@vvsg.be

--

This message has been scanned for viruses and dangerous content by
[Amsab-ISG](#), and is believed to be clean.