

# Mobiliteitsbrief

Onderzoek

Verplaatsingsgedrag



**2x zoveel  
mobiliteitsnieuws**

Deze Mobiliteitsbrief is  
dubbel zo dik als normaal.  
Veel leesplezier!



- 02 INTERVIEW**  
Joyce Stroobant (DMOW) over OVG 6
- 05 METHODIEK**  
Het OVG in 6 stappen
- 06 CIJFERS**  
De belangrijkste conclusies
- 08 DOSSIER**  
De tweewielers rukken op
- 10 DOSSIER**  
Wie deelt, die wint
- 12 VOORUITBLIK**  
Vooruitkijken naar OVG 7
- 13 INTERVIEW**  
Over het Trendrapport van Stad Antwerpen
- 14 KORTJES**  
Het laatste mobiliteitsnieuws
- 15 AGENDA**  
Wat mag je zeker niet missen?



# “De persoonlijke aanpak is de kracht van het onderzoek”

De resultaten van het zesde **Onderzoek Verplaatsingsgedrag** zijn er. Wat vertellen ze over onze mobiliteitskeuzes? Maar ook, hoe pakt de overheid zo'n onderzoek aan? En wat kunnen steden en gemeenten ermee? **Joyce Stroobant, data-analist van het Departement Mobiliteit & Openbare Werken (DMOW), beantwoordt onze vragen.**

## Wat is het Onderzoek Verplaatsingsgedrag?

“Sinds 1994 brengt de Vlaamse overheid het verplaatsingsgedrag van de Vlaming in kaart. Dat doen we in het Onderzoek Verplaatsingsgedrag of OVG. We achterhalen wie zich verplaatst, waarom, van en naar waar en met welk vervoermiddel. Ook komen we te weten hoelang die verplaatsingen duren en over welke afstanden het gaat. Door de voorgaande onderzoeken met elkaar te vergelijken, krijgen we zicht op de mobiliteitstrends op lange termijn. Met dat totaalbeeld ontwerpen we verkeersmodellen en maken we beleidsbeslissingen rond verkeersveiligheid, openbaar vervoer en filevorming. Het OVG helpt ook onze mobiliteitsdoelstellingen te bewaken. Zo hadden we in OVG 6, de laatste versie van het onderzoek, oog voor de modal shift.”

## Wat leert het OVG 6 ons?

“Het opvallendste is dat we minder de auto nemen. Voor het eerst doen we minder dan 60% van onze verplaatsingen met de wagen. In 2019 was dat nog 65%. De auto blijft wel het populairste vervoermiddel om te gaan werken, maar telewerk zorgt ervoor dat er minder woon-werkverkeer is. Daarnaast valt vooral de opmars van de fiets op. Al sinds 2015 merken we dat het aantal fietsverplaatsingen jaarlijks toeneemt. Dat komt door de populariteit van de elektrische fiets. Voor corona had nog maar een vijfde van de gezinnen zo'n elektrisch exemplaar, ondertussen is dat al een derde. Sinds de opkomst van de elektrische fiets zijn we bereid langere afstanden met de fiets af te leggen. Het openbaar vervoer doet het minder goed. De bus is wel populair om naar school te gaan, maar vooral in het woon-werkverkeer moet het openbaar vervoer inboeten. We hebben in OVG 6 voor het eerst ook vragen gesteld over nieuwere vervoermiddelen. De speedpedelec, de elektrische step en het hoverwiel zien we in de cijfers nog niet echt doorbreken.”



### Had de coronapandemie een effect op de aanpak van het onderzoek?

“Absoluut. Het veldwerk was gepland tussen eind 2020 en eind 2021. Middenin corona dus. Normaal gezien zouden interviewers de deelnemers aan huis bezoeken om het onderzoek toe te lichten en te helpen met de vragenlijsten. Maar na een week veldwerk sloeg in oktober 2020 de pandemie toe. De coronamaatregelen maakten het onmogelijk om nog mensen aan huis te bezoeken. Resultaten verzamelen had in die periode ook weinig zin, want we mochten alleen essentiële verplaatsingen maken. Noodgedwongen legden we ons onderzoek stil. Pas in oktober 2021 konden we het veldwerk heropstarten. Daarna wisselden verstrengingen en versoepelingen elkaar af. We besloten daarom de methodologie te herzien. Naast de huisbezoeken, konden de respondenten voortaan de vragenlijsten ook telefonisch afwerken.”



Je kan turven hoeveel elektrische fietsen je ziet, maar dat zegt niets over wie zo'n fiets gebruikt.”

### Had de pandemie ook invloed op de cijfers?

“We moeten voorzichtig zijn met de resultaten. Het verplichte telewerk en de vroege sluitingsuren van de horeca zorgden voor minder verplaatsingen. Dat kan een impact hebben op het lage autogebruik. De mondkemperplicht op het openbaar vervoer heeft ons misschien tijdelijk voor een ander vervoermiddel doen kiezen. Toch hebben we ons niet minder verplaatst. Heel wat mensen voelden zich opgesloten en bezochten daarom vaker een winkel, gingen wandelen of sprongen op de fiets om de buurt te verkennen. Verplaatsen om te verplaatsen dus. Wanneer we de resultaten uit OVG 7 weten, kunnen we de impact van de coronacrisis op OVG 6 beter inschatten.”

### De deelnemers moesten drie vragenlijsten invullen. Waarom drie?

“De vragenlijsten focusten op verschillende thema's. De gezinsvragenlijst zoomde in op de vervoersmogelijkheden binnen het gezin. In de personen-vragenlijst vulden deelnemers niet alleen hun algemene mobiliteitsgewoontes in, maar ook persoonsgegevens als hun leeftijd, geslacht en beroep. In het verplaatsingsboekje noteerden deelnemers al hun verplaatsingen van een willekeurige dag. Die persoonlijke aanpak is de kracht van het OVG. Het geeft diepgang aan de resultaten. Je kan bijvoorbeeld langs de kant van de weg gaan staan en turven hoeveel elektrische fietsen je ziet, maar dat zegt je niets over wie zo'n fiets gebruikt. Terwijl we nu kunnen stellen dat wie met een elektrische fiets rijdt gemiddeld 53 jaar oud is.”

### Wat kunnen lokale besturen met de resultaten doen?

“Steden en gemeenten kunnen de algemene Vlaamse mobiliteitstrends uit het OVG gebruiken. We splitsen de trends ook verder op volgens verstedelijkingsgraad. Daar zitten soms grote verschillen. Wie in landelijke buitengebieden woont, legt bijvoorbeeld maar 15% van zijn verplaatsingen af met de fiets. In grootstedelijke gebieden rond Gent en Antwerpen loopt dat op tot 22%. In OVG 7 leggen we de focus niet alleen op Vlaanderen, maar ook op de 15 vervoerregio's. Zo kunnen we veel beter de regionale vervoersplannen en -doelstellingen meten.”



#### Meer weten?

Het volledige rapport en een handige samenvatting vind je op [vlaanderen.be/mobiliteit-en-openbare-werken](https://vlaanderen.be/mobiliteit-en-openbare-werken).

# Het OVG in 6 stappen

Corona maakte van het zesde Onderzoek Verplaatsingsgedrag een werk van lange adem. Uiteindelijk vond het veldwerk plaats tussen oktober 2021 en november 2022. Zo pakten de onderzoekers het aan.



#### 1 Deelnemers verzamelen

Onderzoekers namen een jaar de tijd om gegevens voor het OVG te verzamelen. Om deelnemers te vinden, trokken ze **willekeurige adressen en namen uit het Rijksregister**. Dat gebeurde vier keer, één keer per trimester.



#### 2 Introductiebrief

Alle potentiële deelnemers kregen een introductiebrief met **uitleg over het onderzoek en een aanmoediging om deel te nemen**. In de brief stond ook een link en QR-code naar twee van de drie vragenlijsten: de gezinsvragenlijst en de personenvragenlijst.



#### 3 Eerste gesprek

Een interviewer legde een persoonlijk gesprek vast met elke deelnemer. Als de deelnemer de **twee vragenlijsten** nog niet had ingevuld, nam de interviewer de tijd om dat samen te doen. Vervolgens stelde de interviewer het verplaatsingsboekje voor. Hij legde uit hoe de deelnemer het boekje moest invullen en prikte een datum waarop het ingevuld moest worden.



#### 4 Verplaatsingsboekje

De deelnemers vulden het verplaatsingsboekje in. **Daarin noteerden ze gedurende een hele dag al hun verplaatsingen**. Ze beschreven waar ze naartoe gingen, met welk doel, met welk vervoermiddel en hoelang die verplaatsing duurde.



#### 5 Tweede gesprek

De interviewer ging op bezoek bij de respondent of nam telefonisch contact op om het **ingevulde verplaatsingsboekje te overlopen**. Hij keek goed na of alle gegevens juist ingevuld waren. Als een deelnemer het boekje op papier invulde, digitaliseerde de interviewer de antwoorden door ze in te voeren op zijn tablet.



#### 6 Data-analyse

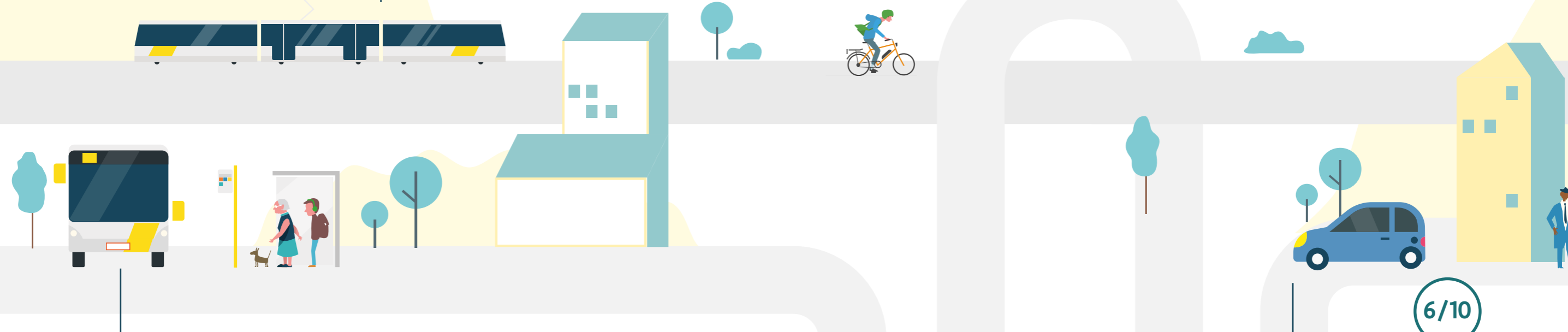
Zodra alle vragenlijsten ingevuld waren, waren de onderzoekers weer aan zet. Drie maanden lang **verwerkten en analyseerden ze alle resultaten**. Daaruit trokken ze conclusies voor de zesde editie van het OVG.

# We stappen en trappen meer dan ooit

Het verplaatsingsgedrag van de Vlaming is in verandering. De auto verliest terrein en we gaan steeds vaker te voet of met de fiets. Hoe uit zich dat in de cijfers?

**8,4%** **COMBIMOBILITEIT**  
 8,4% van onze verplaatsingen doen we met meerdere vervoermiddelen.

**18%** **FIETS**  
 De fiets is bezig aan een steile opmars.  
 18% van onze verplaatsingen gebeurt met de fiets. Dat cijfer lag nog nooit zo hoog.



**OPENBAAR VERVOER**  
 Het openbaar vervoer verliest reizigers.  
 In 2019 namen we voor **7%** van onze verplaatsingen de bus, tram of metro of trein. In 2021-2022 was dit maar **4%**.

7% → 4%  
 2019 → 2021-2022

**TE VOET**  
 We wandelen steeds meer.  
 In 2019 deden we **12%** van onze verplaatsingen te voet. In 2021-2022 was dit al **17%**.

12% → 17%  
 2019 → 2021-2022

**AUTO**  
 Valt koning auto stilaan van zijn troon?  
 In 2019 gebeurde **65%** van onze verplaatsingen met de auto. In 2021-2022 was dat nog **57%**. Ons autogebruik lag sinds 1994 nog nooit zo laag.

65% → 57%  
 2019 → 2021-2022

**6/10**  
 De auto blijft wel het meest gebruikte vervoermiddel in Vlaanderen. Ook in woon-werkverkeer.  
**6/10** van de werknemers gaat met de auto naar het werk.

# Blijven trappen!

We verplaatsen ons steeds vaker en verder op onze tweewieler. En dat succes is voor een groot stuk te danken aan de elektrische fiets.

## Een duik in de cijfers



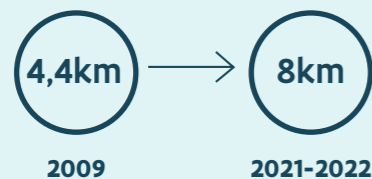
22%

22% van de werkverplaatsingen gebeurt met de fiets.

### WERKVERPLAATSINGEN

De gemiddelde afstand die we afleggen naar het werk stijgt.

In 2009 fietsten werknemers gemiddeld **4,4 km** naar het werk. In 2021-2022 was dat gemiddeld **8 km**.



De elektrische fiets wordt het vaakst gebruikt om te winkelen.

28%

28% van de verplaatsingen met de elektrische fiets zijn naar de winkel.



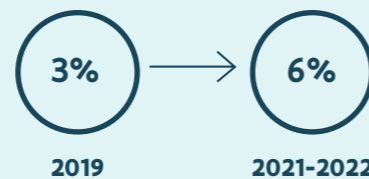
18%

18% van onze verplaatsingen gebeurt met de fiets, elektrische fiets of speedpedelec.

In het algemeen is het aandeel van de fiets het grootst bij de 13-17 jarigen (39%) en het laagst bij de 25-34 jarigen (12%).

Het bezit en gebruik van de elektrische fiets stijgt gestaag.

In 2019 namen we voor **3%** van onze verplaatsingen de elektrische fiets. In 2020-2021 was dit verdubbeld naar **6%**.



In 2019 had **20%** van de gezinnen een elektrische fiets. In 2021-2022 was dit **35%**.



“

Kwaliteitsvolle infrastructuur is een basisvereiste voor veilig fietsverkeer. Daarom moeten we het investeringsritme van minimaal 300 miljoen euro per jaar aanhouden. Het ambitieuze fietsbeleid mag niet stoppen na deze legislatuur.”



© Jan De Meuleneir

Lydia Peeters, Vlaams Minister van Mobiliteit en Openbare Werken

## De Vlaamse fietsambitie

Het stijgende aantal fietsers toont aan dat de investeringen in fietsinfrastructuur renderen. En er volgen er nog. Vlaams Minister van Mobiliteit en Openbare Werken Lydia Peeters lanceerde in april dit jaar haar nieuwe Fietsambitie. Fietsen in Vlaanderen moet tegen 2040 een stuk veiliger, comfortabeler, efficiënter en voordeliger worden. Dit zijn enkele krachtlijnen uit de Fietsambitie.

### Kindnorm



Tegen 2040 willen we het gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk weren uit de omgeving van scholen en sport- en jeugdvoorzieningen. De kindnorm wordt het uitgangspunt: we ontwerpen verkeersinfrastructuur vanuit de **bril van het kind**. Met conflictvrije kruisingen en leesbare en vergevingsgezinde ontwerpen wordt de openbare ruimte voor iedereen veiliger.

### Data en innovatie



Dataverzameling, innovatie en experiment zijn cruciaal voor een grensverleggend fietsbeleid. Door vandaag al te **experimenteren met slimme technologieën en nieuwe materialen**, bouwen we aan een ambitieuze toekomst voor de fiets. Wat betekent dat concreet? Denk bijvoorbeeld aan slimme verkeerslichten. Door de verkeersstromen te lezen en de lichtenregeling in real-time aan te passen, staan fietsers nooit onnodig te wachten voor een rood licht. Zo worden fietsverplaatsingen vlotter en aangener.

### Veiligheid en comfort



Met het **vernieuwde vademecum fietsvoorzieningen** als handvat moeten alle nieuwe fietspaden veilig én comfortabel aangelegd worden. Dat betekent: breed genoeg, met een comfortabele verharding, duidelijk leesbaar, goed verlicht en maximaal afgeschermd van het gemotoriseerd verkeer.

→ De volledige Fietsambitie lees je op [vlaanderen.be/publicaties](https://vlaanderen.be/publicaties).

# Delen is duurzaam

Van tram tot trein, van deelfiets tot deelauto. Deelsystemen bieden tal van mogelijkheden om ons vervoer duurzamer te maken. Het potentieel is er, maar het OVG leert ons dat er nog werk aan de winkel is.

## Combimobiliteit

Onder combimobiliteit verstaan we het gebruik van **meerdere vervoermiddelen binnen dezelfde verplaatsing**, met korte tussenstops om over te stappen naar een ander vervoermiddel. Zo fiets je bijvoorbeeld naar het station om de trein te nemen. Of je rijdt met een deelauto naar een Hoppinpunt om over te schakelen op de bus. Volgens OVG 6 gebeurt **8,4% van onze verplaatsingen combimobiel**. Het grootste deel van onze verplaatsingen doen we dus nog met één vervoermiddel. En daarbij kiezen we niet altijd voor de duurzame optie.



**8,4%** van onze verplaatsingen zijn combimobiel.

## Openbaar vervoer

Het openbaar vervoer speelt een cruciale rol in combimobiliteit. **Maar volgens OVG 6 verloor het de afgelopen jaren aan populariteit**. In 2019 deden we nog 7% van onze verplaatsingen met bus, trein, tram of metro. Ondertussen is dat nog 4%. Vooral in woon-werkverkeer valt de dalende trend op. Het aantal reizigers daalde met meer dan de helft.

0,8%

+

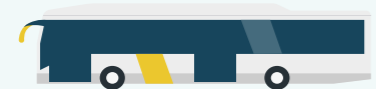
1,4%

+

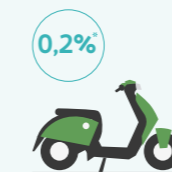
1,7%

=

3,9%



Aandeel openbaar vervoer in verplaatsingen op een gemiddelde dag.



## Deelsystemen

Voor het eerst peilde het OVG ook naar deelmobiliteit. Wat blijkt? **Deelfietsen, deelscooters, deelsteps of deelauto's zijn nog niet doorgebroken in Vlaanderen**. Maar een fractie van de Vlamingen maakt op regelmatige basis gebruik van een van de deelsystemen.

\*Aantal gezinnen met een abonnement op deelsystemen.

## Hoppin

Conclusie: er is nog een **groot onbenut potentieel voor duurzame combimobiliteit**. Hoppin moet een belangrijke rol gaan spelen in die transitie. Stilaan duiken de eerste paarsgroene Hoppinzuilen op in het straatbeeld. Aan deze punten schakel je eenvoudig over van het ene duurzame vervoermiddel op het andere. Van deelfiets op tram of van bus op deelauto.

- Wil je bij de inrichting van een Hoppinpunt een **Hoppinzuil plaatsen in jouw gemeente**? Het Agentschap Wegen en Verkeer heeft een opdrachtcentrale opgezet voor de plaatsing van de zuilen. Je leest er alles over op [wegenverkeer.be/opdrachtcentrale-hoppinzuilen](https://wegenverkeer.be/opdrachtcentrale-hoppinzuilen).



### Wil je graag meer weten over Hoppin?

Het novembernummer van de Mobiliteitsbrief wijden we volledig aan Hoppin. Stay tuned!

### Zit je met vragen over de inrichting, realisatie of subsidiëring van een Hoppinpunt?

Contacteer het Hoppinpuntenmanagement via [hoppinpunten@mow.vlaanderen.be](mailto:hoppinpunten@mow.vlaanderen.be).

# OVG 7 focust op Vlaamse vervoerregio's

Dit jaar al start het veldwerk voor de zevende editie van het OVG. De Vlaamse overheid legt de lat voor dat onderzoek nog hoger.

## Van 4.000 naar 30.000

De voorbereidingen van het zevende OVG zijn volop bezig. En dit keer pakken de onderzoekers het nog grootser aan. Waar in OVG 6 het verplaatsingsgedrag van 4.183 Vlamingen werd bekeken, streeft het Departement Mobiliteit en Openbare Werken nu naar 25.000 tot 30.000 deelnemers. Dit keer ligt de focus niet op het Vlaamse niveau, maar op de 15 Vlaamse vervoerregio's. **Het onderzoek moet dus niet enkel inzicht geven in Vlaamse tendensen, maar ook in meer regionale verschijnselen.** De gegevens zullen mee helpen om de regionale mobiliteitsplannen te monitoren. Ook zullen vooral lokale besturen een veel beter beeld krijgen van de mobiliteit in de eigen omgeving.

## Andere aanpak

De aanpak van het OVG 7 is anders dan die van de voorgaande edities. Deelnemers worden nog altijd getrokken via het Rijksregister, maar **door het grote aantal deelnemers zal een interviewer de respondenten niet meer persoonlijk kunnen begeleiden.** Als alternatief komen er duidelijke instructievideo's, een hulplijn en wordt de opmaak van de website en de uitnodigingsbrief in een nieuw jasje gestoken. Ook de lay-out van de vragenlijsten krijgt een upgrade, zodat deelnemers die makkelijker kunnen invullen. Alle 65-plussers krijgen ook een papieren versie opgestuurd.

## Timing

Het veldwerk start in **september 2023** en loopt tot **oktober 2024**. De resultaten zouden er moeten zijn in het voorjaar van 2025.

OVG 7 moet meer inzicht geven in het verplaatsingsgedrag binnen de 15 vervoerregio's.



# Fiets krijgt de voorkeur van de Antwerpenaars

Met het Trendrapport Mobiliteit volgt Stad Antwerpen de mobiliteit in de stad van nabij op. Marijke De Roeck, directeur communicatie en participatie, legt uit hoe het in zijn werk gaat.

## Wat is het Trendrapport Mobiliteit van stad Antwerpen?

“Het Trendrapport Mobiliteit peilt naar de cijfers achter het mobiliteitsbeleid van de stad Antwerpen. In het rapport verzamelen we gegevens over hoe reizigers zich in Antwerpen verplaatsen. Zo krijgen we tweejaarlijks een gedetailleerd beeld van de mobiliteitstrends en -evoluties waarmee we ons beleid verder gericht vormgeven en bijsturen.”

## Wat waren de opvallendste resultaten uit het laatste trendrapport?

“We zien dat we evolueren naar meer duurzame verplaatsingen. In 2021 moest de fiets in woon-werkverkeer nog het onderspit voor de wagen delen, maar sinds vorig jaar staat de tweewieler op kop. 43% van de Antwerpenaren springt op de fiets om naar het werk te gaan. Nog 36% kiest voor de auto, terwijl dat in 2010 nog 51% was. Vooral de populariteit van de elektrische fiets zit daar voor iets tussen. In 2017 had nog maar 1 op 10 Antwerpse gezinnen zo'n fiets, ondertussen al 3 op 10.”

## Wat betekenen die resultaten voor jullie beleid?

“We kunnen niet om de populariteit van de fiets heen. Het is een belangrijke motor voor de veranderende mobiliteit in Antwerpen. Niet alleen nemen meer mensen de fiets, ook de grote diversiteit in fietsen valt op. We hebben al 578 kilometer aan fietspaden en 20,7 kilometer aan fietsstraten. Dat is positief, maar we moeten ons nu afvragen of dat genoeg is en of onze fietswegen voldoende breed en veilig zijn voor al die elektrische fietsen, bakfietsen en speedpedelecs. Zowel de stad als de Vlaamse overheid blijven dus investeren in fietsinfrastructuur.”

➔ Het volledige interview met Marijke De Roeck lees je op [mobiliteitsbrief.be](https://mobiliteitsbrief.be).



We moeten ons nu afvragen of onze fietspaden voldoende breed en veilig zijn.”



Marijke De Roeck, directeur communicatie & participatie





### Dien een aanvraag in voor het Pendelfonds

Met het Pendelfonds ondersteunt Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken Lydia Peeters initiatieven die het woon-werkverkeer duurzamer maken. Vanaf 18 september kunnen bedrijven, organisaties en overheden zich aanmelden om een dossier in te dienen. Minister Peeters roept potentiële indieners op om de komende maanden hun dossiers voor te bereiden en zo samen werk te maken van de modal shift en duurzaam woon-werkverkeer.

[pendelfonds.be](https://pendelfonds.be)

### Nieuwe hervorming rijopleiding

Vanaf 1 maart 2024 gelden nieuwe regels voor wie zijn rijbewijs wil halen. **De minimale oefenperiode voor kandidaat-bestuurders wordt verlengd van drie naar vijf maanden.** Ook moeten vrije begeleiders opnieuw verplicht een vormingsmoment volgen. Deze hervorming moet niet alleen de verkeersveiligheid, maar ook de slaagkansen van het praktijkexamen verhogen.

[vlaanderen.be/departement-mobiliteit-en-openbare-werken](https://vlaanderen.be/departement-mobiliteit-en-openbare-werken)

### Openbare onderzoeken in 8 vervoerregio's

Ondertussen hebben ook de vervoerregio's Aalst, Kortrijk, Leuven, Midwest, Oostende, Vlaamse Ardennen, Waasland en Westhoek hun voorlopig ontwerp regionaal mobiliteitsplan vastgesteld. **Dit najaar kan iedereen die plannen met bijhorend ontwerp plan-MER inkijken en feedback geven.** Daarna worden ze indien nodig bijgestuurd. Alle info en de data van de openbare onderzoeken vind je online.

[vlaanderen.be/basisbereikbaarheid/vervoerregios](https://vlaanderen.be/basisbereikbaarheid/vervoerregios)

### Lokale Hoppincampagnes gaan van start

Om de burger stilaan vertrouwd te maken met Hoppin, starten er lokale communicatiecampagnes in minstens één stad of gemeente per vervoerregio. **Zo zullen Brakel, Pelt en Ieper al in september Hoppin een duwtje in de rug geven met een artikel in hun infomagazine, maar ook via flyers, digitale schermen en op social media.** Binnenkort wordt er een toolbox met campagnemateriaal ter beschikking gesteld van alle Vlaamse gemeenten.

[hoppin.be](https://hoppin.be)



© DMOW

### 800 kilometeruren file per werkdag

In juni 2023 bedroeg het jaargemiddelde van de filezwaarte op de hoofdwegen in het Vlaamse Gewest 800 kilometeruren per werkdag. **Dat wil zeggen dat er tussen juli 2022 en juni 2023 elke werkdag gemiddeld 800 kilometer file was gedurende 1 uur lang.** Na een sterke daling door corona, evenaart de filezwaarte nu opnieuw de recordhoogte van mei 2018.

[vlaanderen.be/statistiek-vlaanderen](https://vlaanderen.be/statistiek-vlaanderen)



© Trage Wegen VZW

### Dag van de Trage weg

Op de Dag van de Trage Weg gaan duizenden wandelaars, fietsers, kinderen en andere levensgenieters samen op pad. Langs bekende, onbekende en zelfs bedreigde paadjes in heel Vlaanderen. **De jaarlijkse opendeurdag voor alle trage wegen vindt plaats op 14 en 15 oktober 2023.** Zin om de paadjes in jouw buurt in de kijker te zetten? Kijk voor inspiratie op de website en voeg je activiteit toe aan de kalender.

[dagvandetrageweg.be](https://dagvandetrageweg.be)

### Zo creëer je gezonde publieke ruimte

Wil je mee je schouders zetten onder een gezonde publieke ruimte? Dan is de **nieuwe e-learning van Milieugezondheidszorg** iets voor jou. In drie modules leer je hoe je een leefomgeving creëert met kansen voor iedereen.

[zorg-en-gezondheid.be](https://zorg-en-gezondheid.be)

## Agenda

### 17 september

Startschot 'Een fiets voor iedereen' en recordpoging 'Langste fietsketting'

### 2, 20 oktober

De basisprincipes van de verkeerskunde

### 3, 4, 5 oktober

Workshop analyseren fietsgedrag

### 3 oktober

Overtuigend communiceren over mobiliteit en verkeer

### 4 oktober

ITS-congres 2023

### 5 oktober

Eenvoudig aan de slag met aanvullende reglementen

### 5 oktober

Basics speelruimte- en speelweefselbeleid ~ Kind & Samenleving

### 10, 12 oktober

Workshop Nationaal Toegangspunt Intelligente Transportsystemen

### 10, 17 oktober

De basisprincipes van de verkeerskunde

### 12 oktober

Congres verkeer op school

### 14 en 15 oktober

Dag van de Trage Weg 2023: Trage Wegen

### 17 oktober

Aanpak Verkeersonveilige Situaties

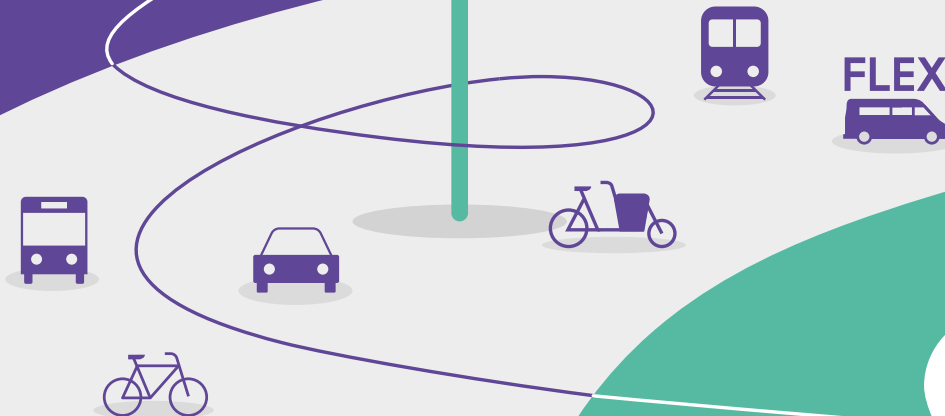
Bekijk de volledige agenda op [mobiliteitsbrief.be/agenda](https://mobiliteitsbrief.be/agenda).





# Hoppin

De mobiliteit  
van **morgen ...**



**FLEX**

Hoppin is de nieuwe mobiliteitsvisie van de Vlaamse overheid. Samen maken we de overstap naar efficiënter, duurzamer en flexibeler openbaar vervoer voor iedereen. Dat doen we door vraag en aanbod beter op elkaar af te stemmen en combimobiliteit te vergemakkelijken.

**Hoppin combineert trein, tram, bus, step, deelfiets en -auto. Da's hop en je bent er.**

**Ontdek het op [hoppin.be](https://hoppin.be)**



**... start  
vandaag.**



**DEPARTEMENT  
MOBILITEIT &  
OPENBARE  
WERKEN**

Mobiliteitsbrief biedt lokale overheden informatie over hoe een duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid uitgewerkt kan worden in samenwerking met andere partners en overheden. Alle Vlaamse burgemeesters, schepenen voor mobiliteit, mobiliteitsambtenaren en andere geïnteresseerde mobiliteitsprofessionals krijgen een exemplaar.  
**Redactie en vormgeving:** Connect Communicatie. **Redactieadres:** [info@mobiliteitsbrief.be](mailto:info@mobiliteitsbrief.be). **Redactieraad:** Vertegenwoordigers van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, het kabinet van de Vlaamse minister bevoegd voor Mobiliteit en Openbare Werken, het Agentschap Wegen en Verkeer, De Lijn, Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten, Vlaamse Stichting Verkeerskunde, Vias Institute. **Verantwoordelijke uitgever:** Filip Boelaert, Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), Koning Albert II-laan 20 bus 2, 1000 Brussel.  
© 2023 Vlaamse overheid – Departement Mobiliteit en Openbare Werken.

**Hoppin**

