

Mobiliteitsbrief

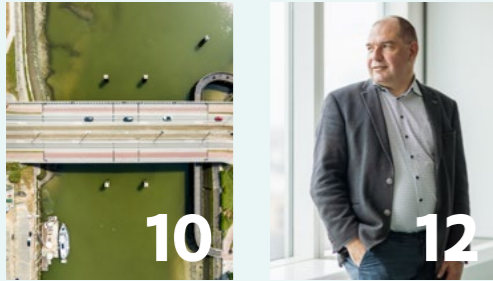
OverBruggen

**2x zoveel
mobiliteitsnieuws**

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



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken



02 INTERVIEW
Jan Van Rensbergen (AWV)
over OverBruggen

06 ACHTERGROND
2 samenwerkingen,
2 soorten bruggen

07 Q&A
4 vragen over de Lijst
Prioritaire Kunstwerken

08 CIJFERS
OverBruggen in cijfers

10 IN DE KIJKER
Bruggen bouw je samen

12 INTERVIEW
Paul Meekels (DMOW) over
de werking van Expertise
Beton en Staal

14 KORTJES
Het laatste mobiliteitsnieuws

15 AGENDA
Wat mag je zeker niet missen?



Jan Van Rensbergen, programmamanager
bij het Agentschap Wegen en Verkeer

“ We vernieuwen niet alleen bruggen, ook onze werking ”

De bruggen in Vlaanderen kampen met een grote onderhoudsachterstand. Om dat aan te pakken, riep de Vlaamse overheid het programma ‘OverBruggen’ in het leven. Jan Van Rensbergen, programmamanager bij het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) licht toe.

Wat is OverBruggen’?

“Het is een programma van de Vlaamse overheid, opgestart tijdens deze legislatuur. Met OverBruggen willen we binnen een termijn van 10 jaar 250 bruggen in Vlaanderen onder handen nemen. Ongeveer de helft ervan zullen we renoveren, het andere deel gaan we helemaal vernieuwen. Renoveren betekent dat we bepaalde onderdelen herstellen of vernieuwen, maar dat de dragende structuur behouden blijft. Bij veel van onze bruggen in slechte toestand kan zo’n renovatie de levensduur behoorlijk optrekken, waardoor ze niet volledig vernieuwd moeten worden. Bij een vernieuwing breken we de brug volledig af en bouwen we een nieuwe. Dat doen we wanneer een brug te oud is, ze niet meer voldoet aan de huidige normen of wanneer de dragende structuur niet meer goed is.”

Is het dan zo slecht gesteld met onze bruggen?

“Veel van onze bruggen dateren uit de bouwpiek van de jaren 60 en 70. Door opeenvolgende besparingen is er een grote onderhoudsachterstand ontstaan. Veel bruggen verkeren daarom in een slechte toestand. Het ontwerp van veel bruggen is bovendien gedateerd. Ze voldoen niet meer aan de hedendaagse inzichten op vlak van veiligheid, afmetingen en modal split. Ze zijn vaak te smal, zonder volwaardige fiets- of voetpaden. »



Omdat de verouderde bruggen nu aan meer verkeer dan ooit worden blootgesteld, raakt het verouderingsproces in een stroomversnelling. Die gevaarlijke spiraal moeten we doorbreken. We willen vermijden dat veel bruggen onbruikbaar worden, want dat zou economisch een grote negatieve impact hebben. Samengevat: we willen de situatie 'overbruggen'."

Hoe pakt de Vlaamse overheid dit aan?

"We werken op twee sporen. Enerzijds investeert de Vlaamse Regering veel geld in de renovatie en vernieuwing van infrastructuur. Maar we komen er niet met enkel investeringen. We moeten ook onze werking grondig herbekijken. Daarom heeft het beleidsdomein MOW een assetmanagementprogramma ontwikkeld. Zo willen we vermijden dat we in de toekomst opnieuw een onderhoudsachterstand oplopen."

Wat houdt assetmanagement in?

"Assetmanagement is een nieuwe manier om je fysieke assets, zoals bruggen, te beheren. De techniek leert ons om middelen in te zetten waar ze de meeste waarde creëren voor de eindgebruiker, de burger die de brug gebruikt. Het verplicht ons om verder te kijken dan alleen het technische ontwerp van een brug. We kijken naar de hele levenscyclus. Hoe kunnen we een brug zo bouwen dat die in de toekomst makkelijk te onderhouden is? Hoe ontwerpen we een brug waarop we later nog een fietspad kunnen aanleggen of geluidsschermen op kunnen bouwen? Ook maken we een prioriteitenlijst met bruggen die echt onmisbaar zijn. Het viaduct van Vilvoorde is er zo een. Dat soort bruggen zijn cruciale schakels in het wegennetwerk, dus dan moeten we preventiever optreden."

Had de overheid dat niet veel eerder moeten doen?

"Assetmanagement is nog niet zo oud. Het bestaat nog maar 10 jaar. In 2020 zijn we met het beleidsdomein MOW op de kar gesprongen. Alle entiteiten werken mee aan dit veranderingstraject. Op 4 jaar tijd hebben we onze werking al op het niveau gebracht van andere internationale bedrijven en organisaties. We lopen dus zeker niet achter."



OverBruggen is een titanenwerk, waar we als overheid alleen niet genoeg mensen voor hebben. Samenwerken met private partijen is noodzakelijk."

Wat betekent dit concreet voor bruggen?

"De Vlaamse overheid moet als goede huisvader zijn infrastructuur beheren zodat ze in een goede staat worden achtergelaten voor de komende generaties. Voor de bruggen werken we op verschillende manieren. Er is om te beginnen de Lijst Prioritaire Kunstwerken. Dat is de lijst met bruggen die er het slechtst aan toe zijn. Die bruggen staan onder verhoogd toezicht en moeten we zo snel mogelijk renoveren of vernieuwen. Maar ook de andere bruggen in slechte toestand willen we renoveren of vernieuwen tegen 2030-2040. De renovaties betalen we met geld uit onze reguliere middelen, het geïntegreerd investeringsprogramma. Voor een aantal vernieuwingen gaan we twee publiek-private samenwerkingen of PPS'en aan, een partnerschap met een private aannemer."

Wat zijn de voordelen van zo'n PPS?

"OverBruggen is een titanenwerk, waar we als overheid alleen niet genoeg mensen voor hebben. Samenwerken met private partijen is noodzakelijk om de uitdaging aan te gaan. In een PPS neemt de aannemer het ontwerp, de bouw, de financiering én het onderhoud van de bruggen voor 30 jaar op zich, een zogenaamde DBFM-constructie. Dat staat voor Design, Build, Finance en Maintain."

"Voor de vernieuwing van 49 vaste bruggen werken we samen met één private partner. Dat heeft veel voordelen. Het is goedkoper en gaat sneller dan telkens van nul te beginnen. Voor veel bruggen kunnen we ons baseren op dezelfde principes en zo een gelijkaardig ontwerp uitwerken. Bepaalde onderdelen van de bruggen kunnen bovendien op voorhand en op grotere schaal gemaakt worden. En sommige tijdelijke constructies die nodig zijn tijdens de bouw kunnen we hergebruiken."

Waar staan jullie nu?

"We maken vorderingen. Begin 2020 stonden er 41 bruggen op de Lijst Prioritaire Kunstwerken. Nu zijn dat er 37. Maar 4 bruggen minder dan 4 jaar geleden, hoor ik je denken. Maar weet dat er ondertussen wel 27 andere bruggen zijn bijgekomen. Dat wil dus zeggen dat we 31 bruggen hebben gerenoveerd en vernieuwd. Voor het eerst in het bestaan van de lijst wordt ze korter in plaats van langer. Al moeten we wel toegeven dat het aantal bruggen in slechte en zeer slechte toestand blijft aandikken. Daarom zal ook de volgende Vlaamse Regering meer middelen moeten inzetten. Niet alleen voor de noodzakelijke renovaties en vervangingen, maar ook extra middelen voor onderhoud. Alleen zo kunnen we de hele onderhoudsachterstand wegwerken en de spiraal van veroudering onder controle krijgen."



Wat zijn kunstwerken?

Alle constructies die deel uitmaken van het wegen-, waterweg- en spoorwegennetwerk. Denk aan bruggen, viaducten, tunnels, sluizen, aquaducten en dammen. De term 'kunstwerken' komt van het Franse 'ouvrages d'art'. Bouwkunde werd in het verleden gezien als bouwkunst, vandaar de naam.

"Daarnaast zijn er belangrijke vorderingen in de publiek-private samenwerkingen. Dit voorjaar valt de gunningsbeslissing voor de vernieuwing van 49 vaste bruggen in Vlaanderen. Tegelijk start De Vlaamse Waterweg nv de gunningsprocedure op voor een tweede grote opdracht, het vernieuwen van 17 beweegbare bruggen."

Welke rol spelen lokale besturen in het verhaal?

"Bij elke renovatie en vernieuwing van een brug kijken we zoveel mogelijk naar de omgeving en de functies van die brug. Dat doen we met de lokale besturen en de vervoerregio's. Samen stellen we ons de vraag wat er moet worden aangepast. Stel dat onder de huidige brug een weinig gebruikte lokale weg loopt. Dan kan het zijn dat het lokaal bestuur beslist om de lokale weg om te bouwen tot een fietsverbinding. In dat geval hoeft de brug niet zo groot te zijn, en passen we ons ontwerp aan. Of het kan ook andersom, dat we net meer ruimte moeten maken onder de brug voor bredere fietspaden. We kijken in elk project samen hoe we de bruggen zo goed mogelijk kunnen afstemmen op de omgeving. Alle nieuwe bruggen moeten toekomstbestendig zijn. Tegelijk moeten we de bruggen vervangen in een moeilijke context met rijdend verkeer en weinig beschikbare ruimte. Binnen een strak tijds kader en met beperkte middelen. Een lastige puzzel, die we alleen tot een goed resultaat kunnen brengen door samen te werken met de lokale besturen en de vervoerregio's."

➔ Actuele info over OverBruggen vind je op vlaanderen.be/overbruggen.

2 samenwerkingen, 2 soorten bruggen

Het programma OverBruggen telt twee publiek-private samenwerkingen (PPS): één voor vaste bruggen en één voor beweegbare. De werking en doelstellingen zijn identiek, maar elke PPS volgt zijn eigen traject.

PPS vaste bruggen

- **2024**
In mei 2024 wordt een **consortium van aannemers gekozen** dat aan de slag gaat met de eerste 49 bruggen, verspreid over heel Vlaanderen. 39 daarvan worden beheerd door het Agentschap Wegen en Verkeer, 10 door De Vlaamse Waterweg nv.
- **2026**
In 2026 starten de **eerste werken**.
- **2030**
In 2030 moeten volgens de huidige planning **alle 49 bruggen klaar zijn**.

PPS beweegbare bruggen

- **2024**
In 2024 start De Vlaamse Waterweg nv met een **marktprocedure voor het selecteren en gunnen** van de PPS voor de vernieuwing van 17 beweegbare bruggen.
- **2027**
In 2027 wordt een **consortium van aannemers** gekozen dat de beweegbare bruggen zal aanpakken. De bruggen worden ook uitgerust met installaties om ze vanop afstand te bedienen.
- **2031**
Ten vroegste in 2031 moeten de **17 bruggen klaar** zijn.

Waarom twee trajecten?

De techniek van vaste en beweegbare bruggen is heel verschillend. Daarom is het logisch om met 2 aparte trajecten te werken. Bovendien zijn alle beweegbare bruggen in het beheer van De Vlaamse Waterweg nv. De vaste bruggen worden beheerd door zowel het Agentschap Wegen en Verkeer als De Vlaamse Waterweg nv.



Scan de QR code voor een overzicht van de 49 vaste bruggen.

4 vragen over de Lijst Prioritaire Kunstwerken

Met de Lijst van Prioritaire Kunstwerken (LPK) volgt de Vlaamse overheid op welke bruggen in slechte toestand zijn. De bruggen op de lijst worden extra in de gaten gehouden en sneller vernieuwd of vervangen. We bundelen enkele veelgestelde vragen.

1 Wat is de LPK?

De LPK is een lijst met 37 bruggen, viaducten, tunnels of keermuren in het beheer van de Vlaamse overheid. **Alle kunstwerken op de lijst zijn in zeer slechte staat én staan onder verhoogd toezicht.** Ze krijgen prioriteit in investeringen en renovaties. Het is een dynamische lijst: gerenoveerde en vernieuwde bruggen verdwijnen van de lijst, verouderde bruggen komen erbij. Om de twee maanden wordt een nieuwe lijst gepubliceerd.

2 Hoe komt een brug op de lijst terecht?

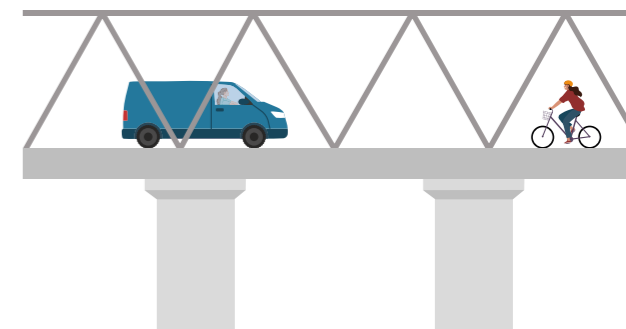
Om te weten welke bruggen er slecht aan toe zijn, gebeuren er regelmatig inspecties. Een team van experts voert **om de 3 tot 5 jaar inspecties uit voor alle bruggen** met een overspanning van minstens 5 meter. Als daaruit blijkt dat een brug slijtage of andere gebreken vertoont, volgt een tweede grondig onderzoek. Op basis daarvan worden de bruggen ingedeeld in verschillende categorieën, variërend van 1 (goed) tot 5 (zeer slecht). Hoe hoger de categorie, hoe hoger de prioriteit.

3 Worden ze allemaal vernieuwd of vervangen?

Niet alle bruggen op de LPK moeten onmiddellijk gerenoveerd of vervangen worden. Sommige bruggen kunnen later worden hersteld. Tot die tijd staan ze onder verhoogd toezicht en neemt de Vlaamse overheid **tijdelijke maatregelen om hun levensduur te verlengen**, zoals een tonnagebeperking voor verkeer dat over de brug rijdt. Zo blijft de veiligheid van alle weggebruikers gegarandeerd.

4 Wat is het plan?

Het is de bedoeling om de lijst zo snel mogelijk weg te werken. Bijna alle bruggen op de huidige lijst worden **binnen een termijn van 5 jaar** aangepakt. We zien nu al de eerste resultaten van die aanpak. Voor het eerst sinds het ontstaan van de lijst neemt het totale aantal kunstwerken af in plaats van toe.



OverBruggen in cijfers

De opdracht die de Vlaamse overheid de komende jaren staat te wachten, is groot. De inspanningen dus ook. Duik mee in de indrukwekkende cijfers.

3.126

3.126 bruggen, tunnels en duikers met een overspanning groter dan 5 meter zijn **in het beheer van de Vlaamse overheid.**

179

Tussen 2020 en eind 2023 zijn er al 179 **renovaties of vervangingen** van bruggen opgestart.

239

239 bruggen zitten in **categorie 4, de op één na slechtste toestand.** De Vlaamse overheid wil het grootste deel van deze bruggen tegen 2030 herstellen of vernieuwen.

62

Sinds 2017 heeft De Vlaamse Waterweg nv alle 62 **bruggen van het Albertkanaal** verhoogd. Elke brug is nu **minstens 9,10 meter hoog**, zodat er schepen met vier lagen containers onderdoor kunnen varen. Dit project was geen deel van OverBruggen, maar werd ook als een publiek-private samenwerking (PPS) uitgevoerd.

+600

Elk jaar krijgen meer dan 600 kunstwerken in Vlaanderen **een volledige inspectie.**

46

46 bruggen bevinden zich eind april 2024 **in categorie 5, de slechtste toestand.** De bruggen worden voortdurend gemonitord om de veiligheid te garanderen.

37

37 van die bruggen staan op de **Lijst Prioritaire Kunstwerken.** Daarvan worden er 13 gerenoveerd, 24 worden volledig vervangen.

7

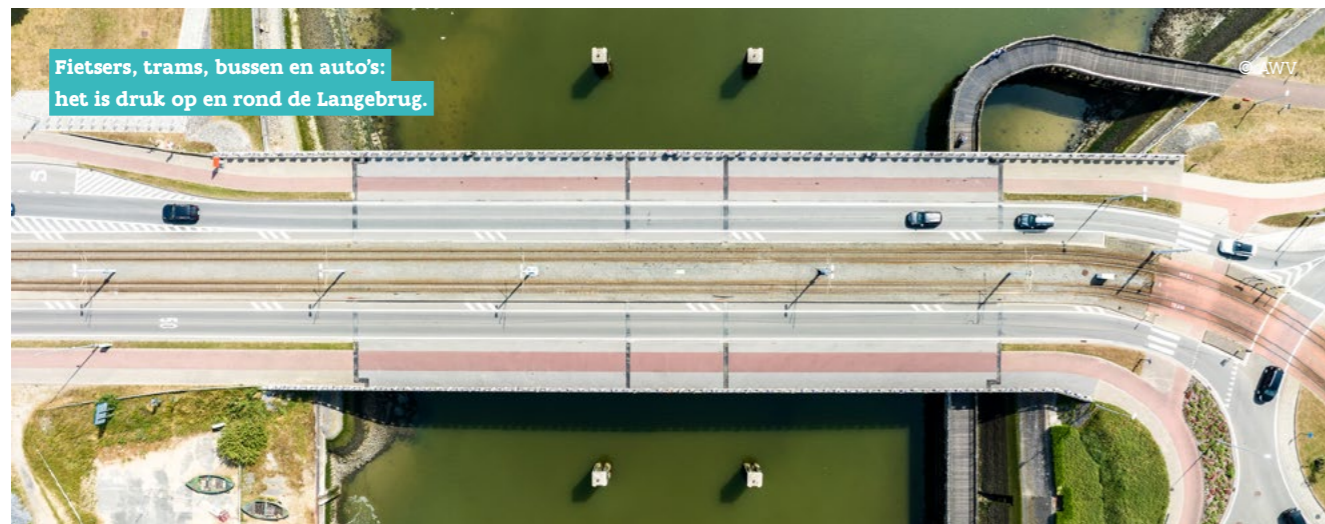
7 bruggen zijn **afgesloten voor verkeer** en vormen dus geen risico meer. Ze worden op termijn afgebroken.

2

2 bruggen zijn **ondertussen hersteld** en wachten op een herevaluatie.

Bruggen bouw je samen

Bruggen zijn complexe materie. Of ze nu over een spoorweg, gemeenteweg of snelweg lopen, er zijn altijd verschillende stakeholders bij betrokken. Goede samenwerking is dus bepalend voor het eindresultaat.



Langebrug in Nieuwpoort



Het probleem

De Langebrug in Nieuwpoort over de monding van de IJzer werd in 1956 voor het eerst in gebruik genomen. Ondertussen is ze aan vervanging toe.



Het project

De Langebrug moet snel en efficiënt worden vervangen door een veilige en robuuste brug. En dat is geen simpele opdracht. Kijk maar eens naar de omgeving van de brug. Zowel de kusttram als belangrijke buslijnen lopen over de brug. Langs de Langebrug loopt een van de drukste fietsroutes in de regio. En door enkelrichtingsverkeer op de Sluizenring is de Langebrug belangrijk voor autoverkeer tussen Nieuwpoort en Middelkerke. Ook het bezoekerscentrum Westfront ligt vlakbij. Samengevat: **veel verkeer, veel stakeholders en heel weinig ruimte.**



Samenwerking

Vanaf het prille begin werden alle stakeholders betrokken. In 2023 startte het **Agentschap Wegen en Verkeer het overleg met de stad Nieuwpoort en alle andere stakeholders** op. In een startnota bepaalden ze samen de randvoorwaarden, uitgangspunten en krijtlijnen voor het ontwerp van de nieuwe Langebrug. Ook dachten ze nu al samen na hoe tijdens de werken verkeershinder in de omgeving beperkt kon worden. Al dat overleg moet het ontwerpproces en de daaropvolgende werken vlekkeloos doen verlopen. Een startdatum voor de werken is er nog niet.



Vervanging twee bruggen in Erpe-Mere



Het probleem

De brug van de E40 over de spoorlijn Brussel-Oostende en de brug van de Merestraat over de E40 in Erpe-Mere staan allebei op de Lijst Prioritaire Kunstwerken. Ze dateren uit de jaren 50 en zijn dringend aan vervanging toe.



Het project

Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) vernieuwt beide bruggen op zo'n 200 meter van elkaar. De structuur van **de bruggen wordt vernieuwd en de verkeerssituatie veiliger.**

- De brug van de E40 over de spoorweg wordt breder, zodat er ruimte is voor een pechstrook in elke rijrichting.
- Ook de brug van de Merestraat over de snelweg wordt breder en krijgt veilige fiets- en voetpaden.



Samenwerking

De werken zijn een technisch huzarenstukje. De enige manier om ze op een veilige manier uit te voeren is door het **verkeer van de snelweg tijdelijk via de Lange Ommegangstraat** te laten rijden, een gemeenteweg langs de snelweg. Het lokaal verkeer op die weg en de wegen errond moet daarom omgeleid worden. Iets wat alleen mogelijk is dankzij een vlotte samenwerking tussen gemeente en AWV. De werken gingen van start in juli 2022 en duren tot de zomer van 2024.

Paul Meekels, afdelingshoofd Expertise Beton en Staal,
Departement Mobiliteit en Openbare werken

© DMOW

“ Ik rij met een gerust hart over elke brug in Vlaanderen”

De afdeling Expertise Beton en Staal (EBS) van DMOW ondersteunt entiteiten van de Vlaamse overheid bij de realisatie en het beheer van grote bouwwerken. Wij spraken met afdelingshoofd Paul Meekels over hun werking, vandaag en in de toekomst.

Wat doet EBS?

“Onze 75 medewerkers ondersteunen andere entiteiten van de Vlaamse overheid. Zowel het Agentschap Wegen en Verkeer, het Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust, De Vlaamse Waterweg nv, Lantis, De Werkvennootschap als de afdeling Maritieme Toegang van DMOW. We helpen hen bij de realisatie en het beheer van alle grote bouwwerken. Denk maar aan bruggen, tunnels, viaducten, sluizen, stuwen, kaaimuren... Om dat op een zorgvuldige manier te doen, is de afdeling opgedeeld in drie secties en een cel, met elk zijn eigen expertise en verantwoordelijkheid.”

Hoe is de aanpak over de jaren heen veranderd?

“We beschouwen onze kunstwerken niet langer als een dood gewicht. Het zijn infrastructuurelementen, elk met een eigen levensduur en geschiedenis. Vroeger vervingen we de bruggen en deden we een groot onderhoud op één moment om de zoveel jaar. Nu willen we met assetmanagement op de hele levensduur focussen. We evolueren dus naar een aanpak die is gebaseerd op risico-inschatting, data- en informatiebeheer en een actief beheer over de hele levenscyclus. Zo kunnen we goed en tijdig inschatten welke bruggen onderhoud nodig hebben.”

Hoe gebeurt de monitoring?

“Er zijn drie soorten inspecties: algemene inspecties, bijzondere inspecties en occasionele inspecties. Elk kunstwerk met een overspanning van minstens 5 meter krijgt afhankelijk van de toestand en het type om de 3 à 5 jaar een algemene inspectie. De verantwoordelijkheid voor zo'n volledige inspectie ligt bij de beheerder van elke brug. EBS staat in voor de bijzondere inspecties. Die inspecties zijn bijvoorbeeld nodig wanneer er schade aan een brug werd vastgesteld of er een ongeval plaatsvond. Met speciale apparatuur onderzoeken we dan het probleem van de brug. Zo garanderen we de veiligheid van die bruggen. Een occasionele inspectie is een tussentijdse, visuele inspectie. Die kan nodig zijn na een melding of vaststelling van een specifiek probleem.”

“Met de inzichten van de inspecties kunnen we de bruggen indelen in verschillende categorieën. Die gaan van 1 tot 5, van goed tot zeer slecht. Bruggen in toestand 5 komen op de Lijst Prioritaire Kunstwerken. Bij die bruggen nemen we onmiddellijk maatregelen om de veiligheid te garanderen. Alle bruggen in toestand 4 willen we op termijn vervangen of renoveren. En bij de andere bruggen werken we hard om een onderhoudsachterstand te vermijden. Een nulrisico bestaat natuurlijk nooit, maar met die grondige aanpak kan ik zeggen dat ik met een gerust hart over elke brug in Vlaanderen rij.”



Drie secties en een cel

- De **sectie 'Studies'** bestudeert zelf bruggen en controleert en begeleidt externe studiebureaus. Daarnaast geeft ze advies tijdens de uitvoering, bij inspecties en calamiteiten en over de doorgang van zwaar uitzonderlijk vervoer.
- De **cel 'Inspectie en observaties'** voert bijzondere inspecties en schadediagnoses uit om schade aan bruggen in te schatten.
- De **sectie 'Keuringen'** keurt bouwmaterialen en -producten en controleert metaalconstructies.
- De **sectie 'Elektromechanica'** maakt conceptnota's, bestekken en ramingen, ondersteunt bij plaatsingsprocedures, controleert de detailstudie en de uitvoering en geeft advies bij elektromechanische vragen.

Julie zetten ook in op moderne technieken om bruggen te monitoren. Welke?

“Dat klopt. Samen met onderzoeksinstituten bekijken we of we met satellieten, drones en sensoren op een innovatieve manier de toestand van onze bruggen in kaart kunnen brengen. We hopen zo onder andere te achterhalen of een brug te fel doorbuigt en we dus actie moeten ondernemen. Ook gaan we na of sensoren ons kunnen helpen met monitoren. Zo plaatsten we glasvezelsensoren op de W20-brug in Strombeek-Bever, een van de bruggen die zorgt voor de aansluiting tussen de A12 en de Brusselse ring. De sensoren moeten een alarm sturen als de brug te fel doorbuigt zodat we een waarschuwing krijgen als er iets aan de hand is.”

“De beelden en signalen zouden een deel van de huidige inspecties en waterpassingen kunnen vervangen. Dat is een groot voordeel. De inspecties zorgen vaak voor verkeershinder, aangezien inspecteurs met hoogtewerkers de brug van dichtbij moeten bekijken. Zeker bij moeilijk bereikbare bruggen zouden die technieken een extra meerwaarde zijn. Het wordt dan wel een hele klus om al die informatie te verwerken. We bekijken daarom ook of artificiële intelligentie in staat is om een deel van het werk te doen.”



Kortrijk en Wevelgem winnen Prijs Publieke Ruimte

Eind april reikte Infopunt Publieke Ruimte de 17^e Prijs Publieke Ruimte uit. Kortrijk werd met de **transformatie van een asfaltoppervlakte naar het Groeningepark** uitgeroepen tot winnaar in de categorie 'stedelijke projecten'. Gemeente Wevelgem ging met de overwinning naar huis in de categorie 'landelijke projecten', met de **aanleg van een klimaatadaptieve, groene en veilige dorpsstraat**. De publieksprijs ging naar Middelkerke met het project Groene Zeedijk.

publiekeruimte.info

Hoe creëer je gezonde publieke ruimte?

Dat ontdek je met een nieuwe e-learning, ontwikkeld door partnerorganisatie Milieugezondheidszorg in opdracht van het Departement Zorg. **In 3 modules loodst de cursus je stap voor stap richting gezonde publieke ruimte**. Eerst leer je wat gezonde publieke ruimte juist inhoudt, daarna ga je aan de slag met handige digitale tools.

zorg-en-gezondheid.be

Quick Scan 2.0: je gids naar beter fietsbeleid

Ontdek de Quick Scan 2.0 van Fietsberaad Vlaanderen! **Met die eenvoudige zelfevaluatievragenlijst krijg je als stad of gemeente snel inzicht in je fietsbeleid**. Vul de vragenlijst in en ontvang een synthesedocument met een beoordeling van je scores, zodat je weet waar jouw stad of gemeente staat op het gebied van fietsbeleid en waar verbetering mogelijk is.

fietsberaad.be/documenten/quick-scan-fietsbeleid

Investeer in emissievrije leveringen

Pakjes leveren, transport van materialen of afvalophaling ... Stedelijke logistiek is onmisbaar. Maar hoe maak je het emissievrij? Daarvoor zijn gerichte investeringen nodig. **Met een nieuwe projectoproep voor steden en gemeenten wil VLAIO bijdragen aan deze investeringen**. Er is een totaalbudget van 2,5 miljoen euro vastgelegd. Voorstellen indienen kan tot en met 15 oktober.

vlaio.be



Gent, Dilsen-Stokkem en Boechout zijn Fietsgemeente/Fietsstad 2024

Vanaf nu mogen Gent, Dilsen-Stokkem en Boechout zich officieel Fietsgemeente of Fietsstad 2024 noemen. **Met die titel zetten de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) en DMOW de voortrekkers op het gebied van lokaal fietsbeleid in de schijnwerpers**. In totaal waren 9 Vlaamse steden en gemeenten genomineerd door het grote publiek als kanshebbers voor de onderscheiding.

fietsgemeente.be

Veiligheidsgevoel aan schoolpoort verbeterd

Ouders vinden dat de omgeving rond de schoolpoort veiliger is geworden én schoolstraten zijn een goede maatregel om de verkeersveiligheid te verbeteren. Dat zijn twee conclusies uit **een evaluatieonderzoek rond de Vlaamse subsidie voor veilige schoolomgevingen**, uitgevoerd door het Instituut voor Mobiliteit (IMOB) van de UHasselt in opdracht van DMOW. Het onderzoek geeft inzicht in de maatregelen, de impact ervan en de aanpak van lokale besturen.

vlaanderen.be/mobiliteit-en-openbare-werken

Regionale mobiliteitsplannen vastgesteld in alle vervoerregio's

Op 25 april stelde de vervoerregio Leuven haar regionaal mobiliteitsplan (RMP) vast. **Hiermee is de vaststelling van de regionale mobiliteitsplannen nu definitief in alle 15 vervoerregio's**. De 15 plannen zetten de mobiliteitsstrategie uit voor de komende decennia in de vervoerregio's en passen binnen Hoppin, de Vlaamse visie op mobiliteit. Zowel Vlaamse, regionale als lokale actoren zullen een cruciale rol spelen in de uitwerking van de concrete acties uit de regionale mobiliteitsplannen.

vlaanderen.be/basisbereikbaarheid/vervoerregios

Agenda

30 mei

Studiedag: Fietsshellingsen

31 mei

Opleiding: Diversiteit omarmen en vertrouwen winnen bij kandidaat-bestuurders

3 juni

Applausdag voor fietsers

6 juni

Basisopleiding autotechnieken voor rijlesgevers

7 juni

Opleiding: Eenvoudig aan de slag met aanvullende reglementen

10 juni

Opleiding: Minder borden, meer verkeersveiligheid (start)

13 juni

Klankbordsessie Coalitie van 30

14 juni

Netwerkevent 'BROWNFIELDS - ten minste houdbaar tot?'

17 juni

Forum: Omgeving voor de toekomst

18 tot 21 juni

Conferentie Velo-city

20 juni

Opleiding: Cognireact: afleiding en preventie risico's concentratietekort

20 en 24 juni

Basisopleiding Wegcode

24 juni

Opleiding: Hoe zelfrijdende voertuigen de wereld zullen veranderen

Bekijk de volledige agenda op mobiliteitsbrief.be/agenda.



© DMOW

Beveilig je fiets met mybike!

Eind april lanceerden de federale overheid en de 3 gewesten het fietsregistratieplatform mybike.belgium.be. Met dat platform kunnen burgers en organisaties hun fiets registreren en identificeren met een sticker. Zo verkleint het risico op diefstal en worden gestolen fietsen sneller teruggevonden. **Helpt jouw gemeente of stad mee om mybike op de kaart zetten?**

Download het campagnemateriaal via mybike.belgium.be/nl/media-kit.



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. **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. © 2024 Vlaamse overheid – Departement Mobiliteit en Openbare Werken.

