

# INSPIRATIE- EN ACTIEFICHE MOBILITEIT EN SPORTBELEID



**ECO  
SPORTIEF**  
SPORTEN DOE JE SPOORLOOS!

Deze checklist is één van de instrumenten in het kader van het tweejarige project Ecosportief, sporten doe je spoorloos!, uitgevoerd door Ecolife, ISB vzw en BOS+ en met steun van de Vlaamse Overheid, om de lokale sportsector te ondersteunen milieuzorg praktisch toe te passen en de ecologische impacten te verminderen

© Jespo

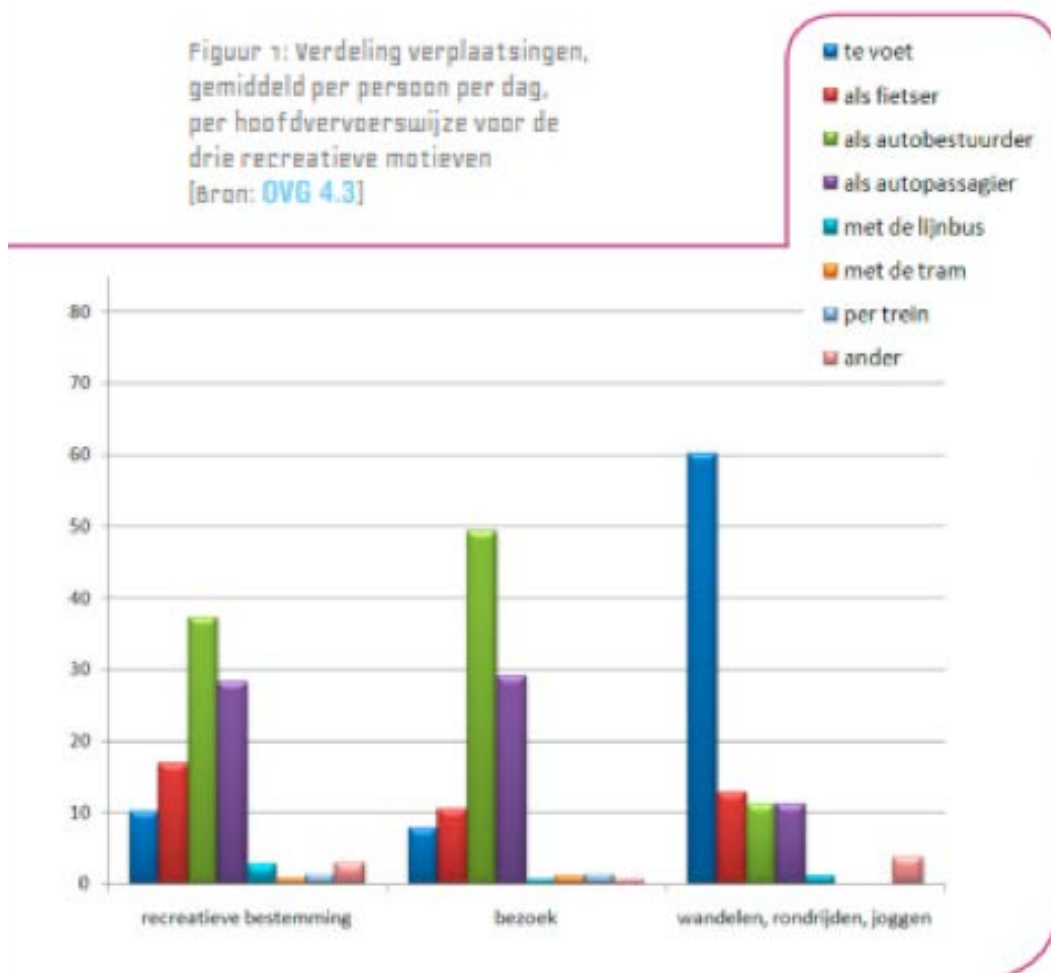
# HET SCOREBORD

Woensdagmiddag aan de sporthal of het sportcomplex: een drukte van jewelste, parkeerchaos, fietsers die tussen auto's laveren, ouders die liefst tot op het sportveld zouden willen rijden... Het drukke verkeer versterkt het gevoel van onveiligheid bij ouders om hun kinderen te laten fietsen, waardoor ze op hun beurt opnieuw de wagen nemen om kinderen te brengen naar de sportclub. Een vicieuze cirkel die enkel met een totaalaanpak kan veranderen.

Vrijtijdsverplaatsingen maken een groot aandeel van onze dagelijkse verplaatsingen uit (Recreatief verkeer in Vlaanderen, 2010). Ongeveer een derde van onze verplaatsingen (30%) maken we om ons te ontspannen. Van de ruim 42 km die we gemiddeld dagelijks afleggen, is 12 km bestemd voor recreatief verkeer. Ter vergelijking: voor werk/schoolverkeer gaat dit over gemiddeld 15 km/dag. Natuurlijk zijn er grote verschillen tussen week- en weekenddagen. In het weekend leggen we veel meer recreatieve kilometers af (gem. 24 km) dan op weekdagen (gem. 9 km). Toch hebben nog 13% van de afgelegde kilometers tijdens de ochtend- en avondspits te maken met vrijtijdsverplaatsingen.

In onze vrije tijd zijn we dus sterk verknocht aan de wagen. In het totaal leggen we ruim drie op vijf van de verplaatsingen die we maken naar een recreatieve bestemming, af met de auto. Alleen bij verplaatsingen die we maken om te gaan wandelen, rond te rijden of te gaan joggen, wordt de wagen minder gebruikt (slechts (maar wel nog steeds) 1 op 5). Anders dan bij het werk/schoolverkeer worden wel heel wat van die autoverplaatsingen gemaakt als passagier (zie Figuur 1).

Figuur 1: Verdeling verplaatsingen, gemiddeld per persoon per dag, per hoofdvervoerswijze voor de drie recreatieve motieven  
[Bron: OVG 4.3]



# STAPPENPLAN

Aandacht voor het mobiliteitsvraagstuk moet een issue zijn bij nieuwe sportinfrastructuur, maar kan óók aan bod komen bij bestaande sportinfrastructuur. Ook bij evenementen speelt mobiliteit een rol, zowel bij kleine als bij grote. Onderstaande stappenplan kan je dan ook vertalen naar elke specifieke situatie.



## 1. VISIE EN PARTICIPATIE

Te weinig parking rond de sporthal of te veel auto's? Als je wil werken rond mobiliteit en sportbeleid, vertrek dan van een stevige visie. **Hoe kunnen we een mentaliteitswijziging bij de bezoekers van de sporthal stimuleren en wat is onze ruimtelijke visie op inplanting van sportinfrastructuur?** Deze vragen zijn belangrijker dan te onderzoeken waar we extra parking kunnen aanleggen.

Werken aan mobiliteit en sport vraagt een multidisciplinair team vanuit sport en mobiliteit. Een mobiliteitsambtenaar is een spil in een ruim netwerk en brengt diverse insteken samen: niet alleen verkeer en milieu, verkeersplanologie, maar ook verkeers- en vervoerseconomie. Daarnaast is er ook expertise nodig voor de 'hardware' via de domeinen bouwkunde, stedenbouw en ruimtelijke planning. En expertise rond de 'software' via verkeerssociologische en -psychologische inzichten en marketing. Voor sportbeleid kan ook het lokale gezondheidsbeleid (bewegen, milieu, ...) een goede kapstok zijn om te werken rond mobiliteit.

Verkeer en mobiliteit raakt mensen. Van meet af aan aandacht hebben voor participatie van clubs, sporters, buurt, ... is dan ook een must.

## 2. PLAN VAN AANPAK

Het plan van aanpak verschilt natuurlijk of je werkt aan een nieuwe sportinfrastructuur, een bestaande infrastructuur of een evenement. Belangrijk is sowieso een heldere taakverdeling te maken vanuit de nodige expertise en draagkracht.

Binnen de gemeentelijke diensten moet je zorgen dat elke dienst vanuit zijn expertise zijn taken opneemt (wat kan sport?, wat kan mobiliteit?, wat kan gezondheid?, ...). Speel in op diverse mobiliteitsinitiatieven of tools op Vlaams niveau (Week van de Mobiliteit, Slimweg, ...). Stimuleer ook verenigingen en middenveld om verantwoordelijkheden op te nemen, maar schat goed in wat haalbaar is en wees bewust van je verantwoordelijkheid als lokaal bestuur. Koppel steeds terug met gebruikers, buurtbewoners, ... Heb oor voor bezorgdheden, maar voer steeds slagvaardig beleid uit met respect voor de gestelde **randvoorwaarden en uitgangspunten** (STOP-principe, ...).

## 3. ACTIE

Zorg voor **quickwins** (kleine acties, concrete directe aanpassingen, ...) zodat je beleid direct zichtbaar en tastbaar wordt. Doe dit parallel met een lange termijn plan, waarbij je inzet op de **3 E's: enforcement (handhaving), engineering (infrastructuur) en education (educatie en sensibilisering)**.

Ga bij het aanpakken van een mobiliteitsprobleem (bv. hoge verkeersdruk rond een sportcentrum) niet uit van één oplossing, maar werk meerdere alternatieven uit en kies het beste alternatief.

## 4. EVALUATIE EN MONITORING

Objectief meten is zeer belangrijk bij mobiliteitsvraagstukken, ook voor een heldere probleemstelling, bijvoorbeeld een klacht over te snel rijdend verkeer in de omgeving van het sportveld, kan worden onderzocht met een (preventieve) snelheidsmeting.

Om te onderzoeken zijn er diverse technieken. **Intensiteitstellingen** (visueel, slangdetectoren, ...) zijn nuttig, maar doen op zich niet meer dan vaststellen. Belangrijk is ook onderscheid te maken tussen personenwagens en vrachtwagens. Snelheidsmetingen zijn ook een mogelijkheid. Hierbij wordt vaak 85% als norm genomen, nl. als 85% zich aan de snelheid houdt is er geen probleem. Hou hierbij wel rekening met extremen, want deze zijn vaak problematischer dan de gemiddelde snelheid. Zeer interessant is ook **verkeersstromen onderzoek** (herkomst en bestemming) en **parkeeronderzoek** (pieken, motief, duurtijd, ...). En via **enquêtes** kan men inzicht krijgen in motieven, gevoelens, attitudes, ... Uiteraard is ook **verkeersveiligheidsonderzoek** belangrijk (aantal ongevallen, ...)



**DIT STAPPENPLAN KAN CONCRET VORM KRIJGEN AAN DE HAND VAN HULPVRAGEN AFHANKELIJK VAN DE CASE:**

NIEUW SPORTCOMPLEX	BESTAAND SPORTCOMPLEX	SPORTEVENEMENT
<p><b><u>Visie</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Worden meerdere functies gecombineerd in het complex (vrijetijd, kinderopvang, ...)?</li> <li>o Wat is het algemeen mobiliteitsbeleid van de gemeente?</li> <li>o Wat is de optimale locatie voor het complex qua bereikbaarheid?</li> <li>o Is er afstemming tussen beleidsdomeinen (sport, milieu, mobiliteit, ...)</li> <li>o Hoe worden buurt en gebruikers betrokken?</li> <li>o ...</li> </ul>	<p><b><u>Visie</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o termijnplan met het sportcomplex?</li> <li>o Is de omgeving van het sportcomplex de laatste jaren veranderd? (gebouwd in open ruimte aan de rand van de gemeenten en nu gelegen in een woonwijk ?)</li> <li>o Wat is technisch haalbaar volgens experts (bouwtechnisch, ruimtelijke planning, ...)</li> <li>o Wat zeggen en willen de huidige gebruikers?</li> </ul>	<p><b><u>Visie</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Welk soort event willen we zijn? (imago, ...)</li> <li>o Wie is het doelpubliek van het event en van waar komen ze? (deelnemers, publiek, ...)</li> <li>o Kan het event gekoppeld worden aan een initiatief vanuit mobiliteits- of gezondheidsbeleid?</li> <li>o Is het een jaarlijks event of eenmalig ?</li> <li>o Wat willen we dat er structureel 'achterblijft' na het event ?</li> <li>o gebruikers betrokken?</li> <li>o ...</li> </ul>
<p><b><u>Plan van aanpak</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Welke dienst doet wat en is waarvoor verantwoordelijk?</li> <li>o Wat doet het studie bureau?</li> <li>o Plannen we concrete tijd en aandacht in voor mobiliteit in het project?</li> <li>o ...</li> </ul>	<p><b><u>Plan van aanpak</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Bereid verschillende alternatieven voor om het probleem aan te pakken.</li> <li>o Geef verantwoordelijkheden aan de gebruikers om mee te denken.</li> <li>o Welke buitenstaanders kunnen 'out of the box' meedenken?</li> </ul>	<p><b><u>Plan van aanpak</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Welk locatie is het best (vanuit standpunt van de sporter, vanuit standpunt van de toeschouwer, vanuit sport, vanuit mobiliteit, ...)?</li> <li>o Is er aandacht voor mobiliteit bij communicatie, inschrijvingen, ...?</li> </ul>

NIEUW SPORTCOMPLEX	BESTAAND SPORTCOMPLEX	SPORTEVENEMENT
<p><b><u>Actie</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Quick wins:</li> <li>o fietsenstalling, wandelwegwijzers, ...</li> <li>o Langetermijn:</li> <li>o Plannen we tijdig en worden partnerships aangegaan (openbaar vervoer aanleggen, ...)</li> <li>o Hebben we een langetermijnplan om gedragsverandering te stimuleren ?</li> <li>o ...</li> </ul>	<p><b><u>Actie</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Zorg voor quick-wins. 'Doe' iets, kleine beetjes helpen ook al.</li> <li>o Wees consequent in handhaving (controleer zaken die niet mogen en bestraf dit).</li> <li>o Betrekken we verenigingen in sensibilisering en 'vormen' van hun leden en toeschouwers?</li> </ul>	<p><b><u>Actie</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Is de 'inrichting'/tijdelijke infrastructuur van ons event optimaal afgestemd op de bezoekersstromen?</li> <li>o Hoe bouwen we 'sensibilisering' in in de beleving van het event?</li> <li>o Houden we rekening met de impact van het event op milieu en natuur (ook achteraf)?</li> </ul>
<p><b><u>Evaluatie en monitoring</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Hoe gaan we de verplaatsingen van de bezoekers meten ?</li> <li>o Hoe meten we de impact op de buurt ?</li> <li>o ...</li> </ul>	<p><b><u>Evaluatie en monitoring</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Hebben we duidelijke feiten bij de probleemstelling?</li> <li>o Hoe kunnen we de verbeteringen meetbaar aantonen?</li> </ul>	<p><b><u>Evaluatie en monitoring</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Gebruiken we metingen om toekomstige organisaties bij te sturen?</li> <li>o Meten we om te leren voor andere organisaties?</li> <li>o Gebruiken we tevredenheidsuitspraken of -ervaringen van gebruikers in je communicatie?</li> </ul>



**Wil je een goed mobiliteitsbeleid voor je sportcentrum of sportevent, gebruik dan deze checklist van 10 succesfactoren. Zorg dat je ze allen kan 'afvinken' en de slaagkansen van je plan groeien.**

## **PARTICIPATIE**

### **CHECK 1: ER IS AANDACHT VOOR PARTICIPATIE VAN GEBRUIKERS EN BUURT**

- o Iedereen heeft een mening over mobiliteit en 'not in my back-yard' overheerst vaak in het debat. Gewoontes van mensen zijn ook niet eenvoudig te veranderen. Zorg daarom voor een duidelijk participatietraject van planning, over uitvoering tot evaluatie en bijsturing.

## **STOP-PRINCIPE**

### **CHECK 2: WE HANTEREN HET STOP-PRINCIPE:**

#### **STAPPEN – TRAPPEN – OPENBAAR VERVOER – PERSONENWAGEN**

- o STOP staat voor de rangorde van vervoersvormen, die vertrekt vanuit de Stappers (voetgangers), Trappers (fietsers) en Openbaar (collectief) vervoer en eindigt bij de 'minst wenselijke mobiliteitsvorm', de Personenwagens.
- o In 2009 werd het STOP-principe vastgelegd in het Mobiliteitsdecreet en werd het opgenomen in het Regeerakkoord 2009-2014. Bij het ontwikkelen van alternatieven om een mobiliteitsprobleem aan te pakken kan het STOP-principe een van de randvoorwaarden zijn, waaraan de alternatieven moeten voldoen.

## **DE DRIE E'S**

Wil je een goed mobiliteitsbeleid voor je sportcentrum of sportevent, gebruik dan deze checklist van 10 succesfactoren. Zorg dat je ze allen kan 'afvinken' en de slaagkansen van je plan groeien.

### **CHECK 3: ENFORCEMENT – HANDHAVING**

Afspraken en regels zijn enkel nuttig als ze nageleefd worden. Op vlak van verkeer is hier in de eerste plaats een rol weggelegd voor de politiediensten. Maar ook verenigingen of andere diensten kunnen hier een rol spelen. Lesgevers of verenigingen kunnen ook hun deelnemers aanspreken op hun gedrag of het respecteren van de wegcode. Deelnemers en publiek goed informeren over wat mag en wat niet is hierbij uiteraard belangrijk. Hulpmiddelen (fietspooling organiseren, fluo-hesjes van de club, ...) en alternatieven meegeven (bewegwijzering van verder gelegen parkings, concrete info over openbaar vervoer, ...)



### Bijvoorbeeld:

- o in Nederland is er een fitnessketen die leden laat ondertekenen dat ze met de fiets of te voet komen sporten
- o Verplicht je als sportdienst dat deelnemers fluoohesjes en een fietshelm dragen?
- o Verbied je lang parkeren in de onmiddellijke omgeving van je sportcentrum?
- o Kan je bepaalde zaken opnemen in het erkenningsreglement van sportclubs?

## **CHECK 4: ENGINEERING – INFRASTRUCTUUR EN TECHNOLOGIE**

De weg van en naar het sportcentrum verleggen is natuurlijk niet evident. Bij nieuwe infrastructuur dient echter inplanting een belangrijk issue te zijn. Maar ook in bestaande situaties kan je 'structureel' iets doen: fietsenstallingen, extra oversteekplaatsen, heroriëntering van de ingang, verkeersvertragende ingrepen, het bekendmaken en toegankelijk maken van trage wegen (kleine doorsteekpaadjes voor voetgangers en fietsers, ...)

### Bijvoorbeeld:

- o Zorg voor voldoende, veilige, goed bereikbare fietsstallingen.
- o Zorg voor kleine kluisjes bij de atletiekpiste of de start van een looproute, waar mensen hun persoonlijke spullen kunnen achterlaten (i.p.v. in de wegen).
- o Een centrale ligging is niet steeds een goed bereikbare ligging. Een zwembad op een knooppunt van lijnen van openbaar vervoer zorgt er voor de scholen uit de omgeving niet allemaal met eigen busvervoer moeten komen.
- o Zorg voor het openstellen van 'trage wegen'. Kleine steegjes, kleine paadjes, ... als doorsteken om te voet of met de fiets naar een infrastructuur te komen i.p.v. een omweg te moeten maken (met de wagen). Meer info [www.tragewegen.be](http://www.tragewegen.be).
- o Een parking wat verder weg van het sportcentrum? Voorzie speelse – beweegvriendelijke elementen op de wandelweg naar het centrum: boomstronken, kleine muurtjes, ... Voor kinderen (en hun ouders) lijkt de wandeling naar het sportcentrum dan niet meer zo lang.
- o Zijn de stoepen in de omgeving van het sportcentrum vlot toegankelijk en veilig?
- o Tijdens de week wordt de sporthal gebruikt door mensen uit de buurt. In het weekend zijn er competities en komen bezoekende teams van uit de ruime omgeving: heb je tijdelijke weekend-parkings?
- o Zet in op oplaadpunten voor elektrische fietsen.
- o Maak van het sportcentrum een hub in een fietsknopennetwerk.





## CHECK 5: EDUCATION – EDUCATIE EN SENSIBILISERING

Vorming en sensibilisatie zetten mensen aan tot denken, tot eigen keuzes maken en bewuster handelen. Door te investeren in vorming gaan mensen een eigen gefundeerde mening opbouwen. Via acties, campagnes en thematische activiteiten kan je mensen sensibiliseren.

### Bijvoorbeeld:

- o Organiseer vormingen rond verkeersveiligheid voor bestuurders en vrijwilligers
- o Breng sportclubs samen om van elkaar te leren hoe zij omgaan met mobiliteit en laat ze goede praktijken delen (carpool-initiatieven, 'afdwingen' van dingen bij leden, ...)
- o Werk mee aan sensibiliseringscampagnes (Mijn Korte Ritten), hang je karretje aan aan grotere campagnes, ...
- o Zorg voor interne kennisdeling binnen de gemeente tussen mobiliteitsdienst en bv. cultuur, jeugd, sport, toerisme, ...
- o Wordt carpooling bij de sportclubs echt gestimuleerd? Is mobiliteit een issue in de subsidiereglementen voor sportclubs?
- o Voetbalclub STW Sint-Truiden werkt mee met Mijn Korte Ritten om supporters te stimuleren om met de fiets of te voet naar het stadion te komen.
- o Een CAR-FREE sportweekend

## MULTIDISCIPLINAIR EN INTEGRAAL

### CHECK 6: MULTIDISCIPLINAIR TEAM

Werken aan mobiliteit en sport vraagt een multidisciplinair team vanuit sport en mobiliteit. Een mobiliteitsambtenaar is een spil in een ruim netwerk en brengt diverse insteken samen. Niet alleen verkeer en milieu, verkeersplanologie, maar ook verkeers- en vervoerseconomie. Daarnaast is er ook expertise nodig voor de 'hardware' via de domeinen bouwkunde, stedenbouw en ruimtelijke planning. En expertise rond de 'software' via verkeerssociologische en -psychologische inzichten en marketing. Door multidisciplinair te werken beschik je over de juiste expertise rond parkeernormen, verkeersdruk op wijken, wetgeving, de noodzaak van een MOBER (Mobiliteitseffectenrapport) bij sommige projecten, ...

Betrek ook de diverse adviesraden (mobiliteitsraad, ...) en wijkraden in je initiatieven om draagvlak te krijgen en kennis op te doen. Wanneer bepaalde expertise of capaciteit niet aanwezig is in de gemeente kunnen studie-bureau's ingeschakeld worden.

### Bijvoorbeeld:

- o Zijn mobiliteitsdeskundigen, ruimtelijke planners, milieudeskundigen, sport- en vrijetijdsdeskundigen betrokken?
- o Werden bouwtechnische mensen aangesproken?
- o Heeft iemand ervaring met participatietrajecten?

## CHECK 8: KIES EEN GOEDE LOCATIE

Werken aan mobiliteit en sport vraagt een multidisciplinair team vanuit sport en Mobiliteit heeft impact op diverse domeinen van ons leven. En sportbeleid staat niet op een eiland maar is ingebed in een breed lokaal beleid. Initiatieven rond sport en mobiliteit moeten daarom beleidsmatig ingebed zijn in een integraal lokaal beleid. Als sportcomplex heb je een impact op de mobiliteit in de buurt, sport bereikt veel mensen (deelnemers en toeschouwers) en kan bijdragen aan sensibilisering van de bevolking rond mobiliteit. En zonder meer zijn er linken tussen sport, gezondheid (meer bewegen) en mobiliteit. Als sportsector heb je hierin een voorbeeldfunctie

### Bijvoorbeeld:

- o Mik je op mensen uit de buurt en wil je 'vindplaats gericht' werken (buurtsport), kies dan locaties waar men te voet en met de fiets kan geraken.
- o Mik je op grote evenementen, competities, ... dan moet je rekening houden met bereikbaarheid openbaar vervoer en parkeermogelijkheid.
- o Mik je op groepen (jeugdbewegingen, scholen, ...) voor je event of met je sportcentrum zorg dan voor een goede ligging t.o.v. openbaar vervoer.
- o AA Gent zorgde in samenspraak met de supporters voor een mobiliteitsplan bij de bouw van het nieuwe stadion.
- o Parking nodig op piekmomenten? Voorzie 'overloop-parkings' met grasdallen of gewapend gazon: zo behoud je een groene zone wanneer de parking niet nodig is.

## CHECK 9: ZORG VOOR MULTIMODALE BEREIKBAARHEIDSINFORMATIE

Geef een duidelijke beschrijving van hoe deelnemers en supporters de locatie op een duurzame wijze kunnen bereiken. **Volg hierbij de volgorde van het STOP-principe.** Eerst info over te voet komen, dan info over de fiets (routes, stallingen, ...), dan over het openbaar vervoer (haltes, uren, ...) én dan pas info over de personenwagens (parkings).

Zorg dat deze info overal beschikbaar is: folders, website, bij inschrijving, enkele dagen vooraf via een persoonlijke mailing, ...

### Bijvoorbeeld:

- o Je kan een mini-versie van de **routeplanner van De Lijn of de NMBS** op je website integreren. Ook via **Google-maps** kan je heel wat info delen.
- o Stimuleer carpooling of zelfs fietspooling (de gemeente Bornem organiseert vanuit enkele plaatsen in de gemeente **fietspooling** voor haar sportkampen)
- o Wacht deelnemers in groep op aan het station en wandel samen naar de activiteit
- o Voorzie bewegwijzerde wandelroutes van randparkings of verder afgelegen parking. Communiceer niet het adres van het sportcentrum zelf, maar het adres van de randparking om verkeersdruk in de omgeving van het sportcentrum te vermijden.
- o Zorg voor seniorenactiviteiten voor een startuur dat hen toelaat om aan voorkeurstarief te rijden met het openbaar vervoer.

## CHECK 10: BELOON

Het belonen van duurzame verplaatsingen werkt. Beloon deelnemers, laat sportclubs hun leden belonen, beloon sportclubs die hier op inzetten, ...

### Bijvoorbeeld:

- o wedstrijden, kortingen, spaarkaarten, Met Belgerinkel naar de Winkel, ...

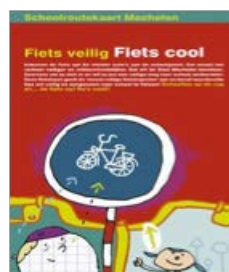
## HANDIGE TOOLS – INSTRUMENTEN - METHODIEKEN

### **PARTICIPATIE-BOOM EN –WERKVORMEN**

Mobiel21 werkte een beslissingsboom uit die je stap voor stap door een participatietraject rond mobiliteit leidt. Daarnaast krijg je ook een reeks van werkvormen.

<http://www.mobiel21.be/nl/content/participatie-aan-mobiliteitsbeleid>

### **LAAT JE INSPIREREN DOOR EEN SCHOOLVERVOERPLAN OF SCHOOLROUTEKAART**



Mobiel21 werkte tools uit om verkeer naar school duurzamer te maken. Te vertalen naar sportcentra ...

### **SMOVE**

SMOVE is een gloednieuwe website voor iedereen die inspiratie zoekt, of andere wil inspireren tot duurzame mobiliteit.



[www.smove.be](http://www.smove.be)

### **DE MOBILITEITS-GPS**

Een gids van 'Verenigingen voor Verkeersveiligheid' voor een verkeersveilige werking voor verenigingen. ...



[www.verenigingen-voor-verkeersveiligheid.be](http://www.verenigingen-voor-verkeersveiligheid.be)

### MIJN KORTE RITTEN

Met de campagne Mijn korte ritten wil Mobiel21 het stappen en fietsen voor korte afstanden tot 5 kilometer stimuleren. Als stad of gemeente kan je met Mijn korte ritten op een simpele manier je inwoners en verenigingen motiveren om zich op een duurzame en gezonde manier te verplaatsen. De campagne van Mijn korte ritten is volledig gratis en kant-en-klaar.

[www.mijnkorteritten.be](http://www.mijnkorteritten.be)

### DE MOBILITEITS-GPS

De Mobiwijzer geeft je adviezen op maat die je helpen het verkeer van en naar je activiteit vlot te laten verlopen. Plan en volg makkelijk op met een persoonlijke tijdslijn.

Met je persoonlijke tijdslijn plan je nauwgezet alle maatregelen die je moet nemen om de mobiliteit van en naar je activiteit te organiseren. Snel resultaat na 10 vragen

[www.mobiwijzer.be](http://www.mobiwijzer.be)

## PARTNERS



## JOUW GOEDE PRAKTIJK ?

Ook een handige tool, goede tip, positieve ervaring ?  
Bezorg aan [lien.vanbelle@isbvzw.be](mailto:lien.vanbelle@isbvzw.be)

[WWW.ECOSPORITIEF.BE](http://WWW.ECOSPORITIEF.BE)



# BRONNEN

Gemeentelijk mobiliteitsbeleid. Aan de slag! (VSVLokaal1)  
Vlaamse Stichting Verkeerskunde ([www.verkeerskunde.be](http://www.verkeerskunde.be))

De Mobiliteits-GPS. Gids je vereniging naar een verkeersveilige werking.  
Verenigingen voor Verkeersveiligheid.

Inzicht. Duurzaam op weg - Gedragsverandering (nummer 16 – september 2014).  
Mobiël 21

Inzicht. Duurzaam op weg – Vrije Tijd, File-tijd ? (nummer 9 – juli 2013). Mobiël 21

Mobiël21 – [www.mobiel21.be](http://www.mobiel21.be)

Netwerk Duurzame Mobiliteit – [www.duurzame-mobiliteit.be](http://www.duurzame-mobiliteit.be)

Analysekader. Transitie naar duurzame mobiliteit – Thuis in de Stad:  
<http://thuisindestad.be/onderzoek/transitie-naar-duurzame-mobiliteit-in-steden>

Verenigingen voor Verkeersveiligheid – [www.verenigingen-voor-verkeersveiligheid.be](http://www.verenigingen-voor-verkeersveiligheid.be)

Sport en Verkeer : [www.sportenverkeer.be](http://www.sportenverkeer.be) (een initiatief van VSF, Verenigingen voor Verkeersveiligheid en de Vlaamse Overheid.

