



JERRY DE BRIE

Ervaringen met het mobiliteitsconvenant

In maart organiseerde de VVSG in samenwerking met het departement Mobiliteit en Openbare Werken vijf rondetafelsessies over het gemeentelijk mobiliteitsplan en de mobiliteitsconvenants. Steden en gemeenten konden er hun ervaringen delen en verbetervoorstellen formuleren.

Verslag rondetafels

‘Meer flexibiliteit en uitwisseling van ervaringen’

“Wat mij het meeste opviel, was de positieve houding tegenover het mobiliteitsconvenant”, zegt Erwin Debruyne, stafmedewerker mobiliteit bij de VVSG. Hij overloopt kort de grote lijnen die uit de sessies naar boven kwamen.

“Er is een zeer groot draagvlak om te blijven werken met een gemeentelijk mobiliteitsplan. De procedure vraagt veel werk, maar vormt ook een goede basis om professioneel te werken. Sommige gemeenten waren wel vragende partij om de procedurestappen flexibeler toe te passen, en eerder naar de geest te werken dan naar de letter. Dezelfde bemerking geldt trouwens voor de richtlijnen die bijvoorbeeld via de verschillende vademecums worden aangereikt. Een van de deelnemers vatte het heel treffend samen: ‘om alle normen te kunnen toepassen moet elke straat minstens 12,5 m breed zijn.’”

Overlegorganen: GBC, PAC & OVC

Algemeen was er grote tevredenheid over de tandem GBC & PAC. Debruyne: “Hier en daar klonk wel de verzuchting dat niet alle partners altijd aanwezig zijn, waardoor een beslissing soms nadien toch nog moet bij-

gestuurd worden.” Een andere trend was de nood aan meer intergemeentelijk overleg. “De complexiteit van de materie is groot en overstijgt vaak de gemeentegrenzen. Heel wat gemeenten zien een meerwaarde in een structureel overleg en ervaringsuitwisseling tussen mobiliteitsambtenaren uit dezelfde streek.”

Niet alle deelnemers bleken weet te hebben van de Openbaarvervoerscommissie. “Er is veel overleg nodig tussen de lokale overheden en De Lijn naast de OVC, zoals afspraken rond derdebetalersystemen, voorbereidingen, ... en bij de OVC’s zelf hebben gemeenten het aanvoelen dat hun stem maar zwakjes weerklinkt.”

Participatie & timing

De aanwezigen vonden de vrije keuze voor de eigen invulling van het verplichte participatielukkig in de procedure van het mobiliteitsplan een goede zaak. “Er was wel een duidelijke vraag naar een soort leidraad met voorbeelden om die stap creatief in te vullen.”

Bij de uitvoering van infrastructuurprojecten kwamen meerdere gemeenten al in tijdsproblemen. “De afstemming tussen wegenwerken en riolering staat nog altijd niet op punt. Ook onteigeningen lopen zeer traag. Daardoor duurt het soms heel lang vooraleer er op het terrein met de werken gestart kan

worden. Beloftes aan de bevolking laten zo op zich wachten, en dat is niet ideaal voor de lokale beleidsmakers.”

Het volledige verslag van deze rondetafels kunt u nalezen op de website van de VVSG: www.vvsg.be/omgeving/mobiliteit/mobiliteitsconvenant



PETER VAN HOOF

Tijdens de rondetafels werden de procedures van het mobiliteitsplan, de infrastructuurprojecten en de Openbaarvervoerscommissie in detail besproken. Mobiliteitsambtenaren, schepenen en burgemeesters konden via gekleurde post-its en mondelinge duiding hun mening geven bij alle procedurestappen en verbetervoorstellen doen. Er namen 45 gemeenten deel.

“Natuurlijk waren er verbetervoorstellen, maar steden en gemeenten ondersteunen duidelijk de context van overleg.”

Erwin Debruyne, stafmedewerker mobiliteit VVSG



VVSG

“Zelf initiatief nemen bood ons nieuwe kansen”



“Een betere koppeling tussen fietspad-dossiers en rioleringsdossiers zou een grote stap vooruit zijn.”

Karel Lenaerts, schepen Mobiliteit in Merksplas

MERKSPLAS

De gemeente Merksplas is al jaren enthousiaste partner in het afsluiten van modules van het mobiliteitsconvenant. Niet minder dan 13 modules werden al afgesloten, waarvan 9 al volledig gerealiseerd zijn.

“Ik vind het mobiliteitsconvenant een prachtig instrument”, zegt schepen van Mobiliteit Karel Lenaerts. “Voor het convenant bestond, konden we als gemeente weinig initiatief nemen, sindsdien kan dat wel. We kunnen daardoor zelf onze prioriteiten bepalen, bijvoorbeeld op welke gewestweg we het eerst een fietspad willen aanleggen. Dat is een grote vooruitgang.”

Koppeling van dossiers

Ook over de procedure is Lenaerts positief. “Het instrument werkt perfect: vlot en zonder veel rompslomp. We ondervinden eigenlijk pas problemen in de uitvoeringsfase: wanneer er moet onteigend worden. Onteigeningsprocedures zorgen altijd voor vertraging. Een ander probleem zijn de rioleringswerken. Aan elke herinrichting koppelen wij een rioleringsdossier om de hinder maximaal te beperken. Vaak is de financiering van bijvoorbeeld een fietspad al helemaal rond, maar laat de subsidiëring van het rioleringsdossier op zich wachten. Ook dit brengt

vaak extra vertraging met zich mee. Een betere koppeling tussen deze dossiers zou in onze ogen een grote stap vooruit zijn. Een suggestie die trouwens door collega's werd gedeeld tijdens de rondetafels.”

Sneltoets

In 2009 voerde Merksplas de sneltoets uit, met als resultaat spoor 2. “De sneltoets zelf is een heel goed instrument, maar de procedure rond verbreden en verdiepen vind ik wat zwaar. Het verschil met een volledig nieuw mobiliteitsplan is in onze ogen nihil. We hadden onze verbeterpunten en nieuwe prioriteiten liever in een beknopter dossier samengevat, jammer dat dit niet in de procedure is voorzien.”

Merksplas

- 8.321 Inwoners – 4.455 ha
- Modules 1, 4, 6, 10 (3x), 11, 13 (4x), 17, 18
- Mobiliteitsplan sinds 2004. Sneltoets in 2009, bezig met spoor 2: verbreden en verdiepen



MERKSPLAS

Merksplas pakte in 2006 tegelijk 3 basisscholen in het centrum aan met een module 10. Daardoor kon een uniforme aanpak van de herinrichting gerealiseerd worden. “Dit is het project waar we het meest trots op zijn”, aldus schepen Karel Lenaerts.

“Gerealiseerde projecten zijn zeer kwaliteitsvol”

Sinds 1998 heeft Evergem al heel wat modules afgesloten. De meeste projecten zijn gerealiseerd. Op dit ogenblik wordt er gewerkt aan de ontsluiting van de industriegebieden en het verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan.

“De eigenlijke bedoeling van het mobiliteitsconvenant lijkt mij om alle correcte diensten te betrekken bij een project en het vanuit een brede visie aan te pakken. Ik ben dan ook een fan van de startnota en de systematiek ervan”, zegt Peter Van de Veire, Hoofd van de Dienst Gemeentewerken. “Dezelfde systematische aanpak pas ik graag toe in andere projecten. Door de juiste vragen te stellen en tijdens het proces elke keuze te verantwoorden, hebben we geleerd om een degelijk onderbouwd project te ontwikkelen. Wanneer het dan teruggekoppeld wordt

naar bijvoorbeeld de PAC, de gemeenteraad, inwoners, adviesorganen, ... komen er vaak positieve reacties.”

Compromis

Overleg vindt Van de Veire een goede zaak, maar toch maakt hij een kanttekening: “Sommige partijen stellen zich zeer streng op en stellen eisen die alle beweegruimte innemen. Een inrichting van een weg is nochtans altijd een kwestie van compromissen. Op een beperkte ruimte kan je niet én een ruime rijweg met vlotte doorstroming voor

“De systematische aanpak in de startnota heeft mij geleerd om projectmatig te denken.”

Peter Van de Veire, Hoofd Dienst Gemeentewerken Evergem



PETER VAN HOOF

De doortocht van deelgemeente Sleidinge was een van de eerste doortochten die via een module 3 van het mobiliteitsconvenant werd heringericht. Aanleiding ook hier was een vernieuwing van de riolering. Tot op vandaag wordt de doortocht zeer geapprecieerd, enkel de kleinschalige materialen werden na 10 jaar dienst vervangen door een asfaltlaag.

“Beter afstemmen op kleine gemeenten”

Oostrozebeke sloot al verschillende modules af. De meesten zitten nog in de planningsfase. Momenteel wordt het participatieproject doorlopen met het oog op de bevestiging van het bestaande mobiliteitsplan (spoor 3).

Voor Oostrozebeke was zowel de mobiliteitsambtenaar als de burgemeester aanwezig op de rondetafels over het mobiliteitsconvenant. “Een uitstekend initiatief. De gemeenten zijn een cruciale partner in het convenantenbeleid en het is belangrijk dat zij betrokken worden”, zegt Jean-Marie Bonte, burgemeester en schepen van mobiliteit in Oostrozebeke. “Het mobiliteitsconvenant maakte een geïntegreerde aanpak van het mobiliteitsbeleid mogelijk. De resultaten zijn er dan ook naar: men komt tot meer gedragen oplossingen vanuit alle administraties.”

Soms tijdrovend

“Desondanks vind ik de procedure soms te tijdsroevend voor een kleine gemeente als de onze. Bepaalde onderzoeksfasen zijn naar mijn gevoel in sommige gevallen overbodig. Neem bijvoorbeeld het parkeerbeleid. In grotere steden zal een aparte studie over dit onderwerp ongetwijfeld nuttig zijn, maar in een kleine gemeente als de onze kan je het parkeerbeleid makkelijk kort samenvatten. Onze mobiliteitsambtenaar combineert zijn functie ook met grondgebiedzaken, ruimtelijke ordening en de technische dienst. Hij heeft dus zijn handen vol, langgerekte proce-

dures en extra administratie zijn we dan ook liever kwijt dan rijk. Daarom is het wenselijk dat eenvoudige deelfacetten van mobiliteit voor kleine gemeenten een eenvoudige procedure vragen.”

Iedereen rond de tafel

“Het mobiliteitsconvenant bevordert de dialoog tussen de verschillende partners. Dat vind ik een heel goede zaak. Daarom vind ik het ontzettend jammer dat partners soms niet komen opdagen tijdens de GBC. Wat nog veel erger is, is dat sommige van die afwezige partners achteraf in de PAC op de beslissingen uit de GBC terugkomen. Dat kan eigenlijk niet, het zorgt voor onnodige wrevel rond de tafel en vertraging.” Na de sneltoets kwam Oostrozebeke uit op spoor 3. Burgemeester Bonte: “De sneltoets zelf verliep heel vlot. Voor we het mobiliteitsplan opnieuw ter goedkeuring aan de PAC kunnen voorleggen, moeten we nog een participatietraject doorlopen. We hebben ervoor gekozen om het plan nog eens voor te leggen aan de verschillende adviesraden binnen onze gemeente. Daar zijn we nu mee bezig, en dat is behoorlijk intensief. Toch is het belangrijk dat het mobiliteitsbeleid gedragen



“De resultaten worden gedragen door alle partners”

Jean-Marie Bonte,
burgemeester Oostrozebeke

wordt door de bevolking, in ons geval dan vertegenwoordigd via de adviesraden.” Op de vraag of er voldoende informatie rond het mobiliteitsbeleid ter beschikking is, klinkt het antwoord bevestigend: “We raadplegen de verschillende vademeca voor advies. Die zijn zeer praktisch en uitvoerig. Maar aanvullingen rond bepaalde thema’s zijn altijd welkom, bijvoorbeeld over snelheidsremmende maatregelen.”

Oostrozebeke

- 7.502 Inwoners – 1.662 ha
- Modules 1,2,4,7,13 (2x) en 18
- Mobiliteitsplan sinds 2002. Sneltoets afgerond in 2009, spoor 3: bevestigen-actualiseren van het gemeentelijk mobiliteitsplan.

het openbaar vervoer én aan weerszijden fiets- en voetpaden én parkeerstroken én groen inplannen.”

“Een belangrijke reden voor mijn deelname aan de rondetafels was dat ik een kleine frustratie kwijt wou. In de modules wordt er immers met geen woord gerept over de riolering. Nochtans is een rioleringsproject in een

gewestweg heel dikwijls de aanleiding van een module. Een module ‘aanleg riolering in gewestwegen’ zou daarom een interessante uitbreiding zijn.”

Rijpingsproces

Over de timing binnen de procedures is Van de Veire tevreden. “Een project moet rijpen. Dat betekent dat er al snel enkele jaren over heen gaan. Een mobiliteitsprobleem ontstaat ook niet van de ene dag op de andere, maar groeit. Mobiliteit aanpakken is iets van lange adem. Alleen al omdat er gigantische sommen nodig zijn om infrastructuur op grotere schaal aan te passen, maar ook omdat mentaliteit en maatschappelijke evoluties zo’n grote rol spelen. Bovendien is de basis de ruimtelijke ordening en dat wijzig je al zeker niet op een relatief korte periode. In één legislatuur kan je op gebied van mobiliteit niets fundamenteel veranderen, wel een bepaalde richting

uitgaan. Hierin heb ik als verantwoordelijke voor de gemeentewerken veel bijgeleerd van onze mobiliteitsambtenaar.”

Grondige aanpak

Na de sneltoets koos Evergem voor spoor 2. “De sneltoets van het gemeentelijk mobiliteitsplan vind ik een zeer interessante oefening. Je kan ze echter niet zomaar snel-snel afhaspelen. Het bijschaven of desnoods herschrijven van het mobiliteitsplan is een zeer arbeidsintensieve zaak. De stappen die werden opgelegd verplichten ons om grondig tewerk te gaan. Ik vind dat echt een meerwaarde.”

Evergem

- 33.000 inwoners – 7.504 ha
- Modules 1, 3, 4 (2x), 13 (2x), 14, 18
- Mobiliteitsplan sinds 2002. Sneltoets in 2007, bezig met spoor 2: verbreden en verdiepen



Participatietrajecten duurzame mobiliteit: van mobiliteitsplan tot wijkniveau

Tegen 2013 zal een leidraad rond participatietrajecten ter beschikking zijn voor lokale overheden. Het actieprogramma test participatietrajecten in zeven demonstratieprojecten uit en is pas uit de startblokken.

In verschillende beleidsnota's, decreten en overheidsinitiatieven duikt participatief mobiliteitsbeleid op, maar voor gemeenten en steden is het niet altijd even duidelijk wat er hierbij van hen verwacht wordt. Dat bleek onlangs nogmaals op de rondetafelconferenties over het mobiliteitsconvenant.

Om hieraan tegemoet te komen, ontwikkelt Mobil21 in opdracht van de Vlaamse overheid en met de VVSG als partner het actieprogramma 'Participatietrajecten Duurzame mobiliteit van mobiliteitsplan tot wijkniveau'. Het is vooral de bedoeling om de bestaande algemene publicaties rond participatie te vertalen naar concrete toepassingen. In het actieprogramma zullen participatietrajecten ontwikkeld, getest, geëvalueerd en geïmplementeerd worden.

Zeven demonstratieprojecten

Er zijn participatietrajecten opgezet voor gemeentelijke mobiliteitsplannen, voor infrastructurele herinrichtingsprojecten en voor demonstratieprojecten op wijkniveau. Mobil21 lanceerde via de VVSG een oproep aan steden en gemeenten om zich kandidaat te stellen voor de demonstratieprojecten. Zeven types van demonstratieprojecten gespreid over Vlaanderen werden geselecteerd in overleg met de klankbordgroep. Zeven gemeenten hebben zich geëngageerd

om een participatietraject uit te testen: Neerpelt-Overpelt, Eeklo, Bekkevoort, Wingene, Dendermonde-Zele, Hoboken en Lubbeek. De demonstratieprojecten zitten momenteel in de opstartfase. De nadruk van het actieprogramma ligt bij het begeleiden en uittesten van demonstratieprojecten.

Het actieprogramma loopt nog tot het voorjaar van 2013. Tegen dan zou een leidraad moeten klaar zijn die steden en gemeenten ondersteunt bij het kiezen van methodieken inzake participatieprojecten. Via Mobiliteitsbrief houden we u uiteraard op de hoogte van verdere ontwikkelingen.

Werkdocumenten online

Ter voorbereiding van de lopende demonstratieprojecten werden al enkele werkdocumenten opgesteld. Ze bieden alvast een eerste inspiratiebron voor lokale overheden bij participatieprojecten. U kunt ze consulteren op www.mobilvlaanderen.be/convenants. Bij 'Wat is nieuw' vindt u meteen

de correcte links, of kijk bij 'achtergrondinformatie'.

De beschikbare werkdocumenten zijn:

- Inleiding - Participatie: waarom?
- Beslissingsboom
- Participatie-events
- Werkvormen

Participatietraject gemeentelijk mobiliteitsplan	Vernieuwen van het gemeentelijk mobiliteitsplan	Demonstratie 1: Bipool Neerpelt en Overpelt
	Verbreden/verdiepen van het gemeentelijke mobiliteitsplan	Demonstratie 2: Eeklo
	Bevestigen/actualiseren van het gemeentelijk mobiliteitsplan	Demonstratie 3: Bekkevoort
Participatietraject infrastructureel project	Herinrichting doortocht gewestweg	Demonstratie 4: Wingene (deelgemeente Zwevezele)
	Aanleg fietspaden op N47 tussen Dendermonde en Zele	Demonstratie 5: Dendermonde en Zele
Participatietraject duurzaam mobil op wijkniveau	Dorpskernherwaardering	Demonstratie 6: Lubbeek (deelgemeente Binkom)
	Langzaam Netwerk	Demonstratie 7: Antwerpen (district Hoboken)

Goed om weten

Inspiratiemeeting duurzame vrijetijdsverplaatsingen

Op dinsdag 7 juni vindt in Brussel de tweede editie van de Belgische Inspiratiemeeting Mobiliteitsmanagement plaats. De focus ligt op duurzame vrijetijdsverplaatsingen. U krijgt de kans om kennis te maken met goede voorbeelden van mobiliteitsmanagement in het kader van vrijetijdsverplaatsingen en te netwerken met actoren uit de mobiliteits- en vrijetijdssector uit alle drie de regio's van ons land. De Inspiratiemeeting Mobiliteitsmanagement wordt georganiseerd door BEPOMM, het Belgische Platform voor Mobiliteitsmanagement. Tijdens de sessie kunnen de aanwezigen hun eigen goede voorbeeld in pos-

tervorm ophangen, er is ook ruimte om brochures e.d. uit te delen. Wie een posterpresentatie wil tonen, gelieve voor 31 mei een korte omschrijving door te geven aan Mobil21.

Op www.mobil21.be kunt u een inschrijvingsformulier voor de postersessie downloaden.

Meer info: *Mobil 21, Vicky Dierckx, 016 31 77 01 of inspiratiemeeting@mobil21.be, www.mobil21.be*

Nieuw Standaardbestek 250

In versie 2.2 van het Standaardbestek 250 voor de wegenbouw werden eisen opgenomen voor de langsvlakheid van fietspaden. De bepaling van de langsvlakheid gebeurt door contactloos het langsvlakprofiel van het fietspad op te meten. Uit dit langsvlak-

profiel worden de vlakheidscoëfficiënten bij twee golf lengtes (0,5 en 2,5 m) berekend, die een maat zijn voor het comfort voor de fietser. De eisen zijn van toepassing op fietspaden in zowel beton, asfalt als betonstraatstenen. Naast de langsvlakheid blijft de eis voor de vlakheid, gemeten met de rei van 3 m, ook van toepassing. De nieuwe versie van het Standaardbestek 250 is sinds 1 april 2011 van toepassing. U kunt dit bestek downloaden op www.wegenverkeer.be.

Actuele 'goed om weten'-berichten vindt u op www.mobilvlaanderen.be/convenants, 'Wat is nieuw?'

Website: www.mobilvlaanderen.be/convenants. Abonnement: www.mobilvlaanderen.be (tijdschriften en nieuwsbrieven). Redactie en Vormgeving: Kluwer. Redactieadres: Sandra De Bel, Kluwer, Motstraat 30, 2800 Mechelen, sandra.debel@kluwer.be. Redactieraad: Dominique Amele (Dep.MOW), Filip Boelaert (kabinet minister Crevits), Erwin Debruyne (VVSG), Anneleen De Smedt (Agentschap Wegen en Verkeer), Frans Helon (Dep.MOW), Kurt Marquet (VSV), Willy Miermans (Hogeschool voor Verkeerskunde), Marc Nuytemans (De Lijn), Dirk Verhoeven (Dep.MOW). Verantwoordelijke uitgever: ir. Fernand Desmyter, Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), Koning Albert II-laan 20 bus 2, 1000 Brussel. © 2011 Vlaamse overheid Departement Mobiliteit en Openbare Werken.

De Mobiliteitsbrief biedt lokale overheden informatie over hoe een lokaal duurzaam mobiliteitsbeleid uitgewerkt kan worden in samenwerking met andere partners en overheden. Alle Vlaamse burgemeesters, schepenen voor mobiliteit en alle geïnteresseerde mobiliteitsprofessionals krijgen een exemplaar. Wie een gratis abonnement wenst, kan zich inschrijven via de website: www.mobilvlaanderen.be (tijdschriften en nieuwsbrieven)

