



JERRY DE BRIE

Nieuw lokaal mobiliteitsbeleid

Op 1 maart 2013 onderging het Mobiliteitsdecreet een grondige wijziging. Hiermee krijgt de mobiliteitsplanning op gemeentelijk niveau een volledig nieuw juridisch kader. De doelstelling blijft dezelfde: met verschillende partners samenwerken aan een duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid. In dit dubbelnummer verduidelijken we de nieuwe werking. Meer details rond het concrete werken met de nieuwe beleidsinstrumenten volgen in de volgende Mobiliteitsbrief.

Beleid

Nieuw juridisch kader voor lokaal mobiliteitsbeleid

De bestaande regelgeving rond het mobiliteitsconvenant met haar 19 modules en een moederconvenant werd op 1 maart opgeheven. Belangrijke eigenschappen en principes uit de werking via het mobiliteitsconvenant zijn sindsdien ingeschoven in het Decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid (Mobiliteitsdecreet). Het juridisch kader is nog verder uitgewerkt in het Besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2013.

Minister Hilde Crevits: “Het lokaal mobiliteitsbeleid is hervormd om de voorbereiding en uitvoering van mobiliteitsprojecten administratief te vereenvoudigen en de doorlooptijden ervan te versnellen.

Het overleg binnen de Gemeentelijke Begeleidingscommissie krijgt nu de sleutelrol. Deze commissie verzamelt de verschillende betrokken actoren onder het voorzitterschap van de gemeente. Ze begeleidt de opmaak van het gemeentelijk mobiliteitsplan, het infrastructuurproject of de begeleidende maatregel. Nieuw is dat de GBC daarover in consensus aanbevelingen kan verstrekken. Deze nieuwe werkwijze vermijdt dubbel werk en dubbele vergaderingen. De auditor wordt in het nieuwe verhaal vervangen door een onafhankelijke kwaliteitsadviseur. Zijn of haar taak is mij een objectief advies te bezorgen, op basis waarvan wij samen tot de uitvoering kunnen overgaan.”

Administratieve vereenvoudiging

Crevits: “De hervorming betekent een administratieve vereenvoudiging in de relatie tussen de gemeente en het Gewest. Straks volstaat één enkele samenwerkingsovereenkomst tussen de gemeente, het Vlaamse Gewest of De Lijn en eventuele andere betrokken diensten. Waar nu steeds een afzonderlijke start- en projectnota vereist zijn, volstaat in diverse gevallen voortaan een unieke nota. Minder vergaderingen, minder papier en meer efficiëntie in de uitvoering: dat is de rode draad doorheen deze hervorming. Ik hoop dat we samen met de gemeenten het duurzame mobiliteitsbeleid een sterke impuls kunnen geven.”

“Minder vergaderingen, minder papier en meer efficiëntie in de uitvoering. Dat is de rode draad doorheen deze hervorming.”

Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken



PAUL DE CLOEDET

Wat verandert?

- Het mobiliteitsplan wordt verplicht voor alle Vlaamse lokale besturen. ➤ *Zie p. 8*
- De Gemeentelijke Begeleidingscommissie blijft het eerste overlegorgaan voor elke projectfase, maar krijgt een grotere stem en verantwoordelijkheid. De werking wordt daarom geofficialiseerd. ➤ *Zie p. 2*
- De OVC en de PAC bestaan niet meer. De RMC is het nieuwe overlegorgaan voor kwaliteitsbewaking. De auditors worden vervangen door kwaliteitsadviseurs die ook de RMC bijstaan. ➤ *Zie p. 3*
- Het moederconvenant en de modules van het mobiliteitsconvenant verdwijnen. Naargelang de locatie van het project (langs een gewestweg of langs een gemeenteweg) wordt nu gewerkt via Samenwerkingsovereenkomsten of projectsubsidies. ➤ *Zie p. 4-7*
- Het Fietsfonds werd geïntegreerd in deze regelgeving en omgezet in een subsidieregeling voor projecten. ➤ *Zie p. 4*
- De PCV krijgt er een broertje bij: het Forum Openbaar Vervoer. ➤ *Zie p. 8*

Wat blijft?

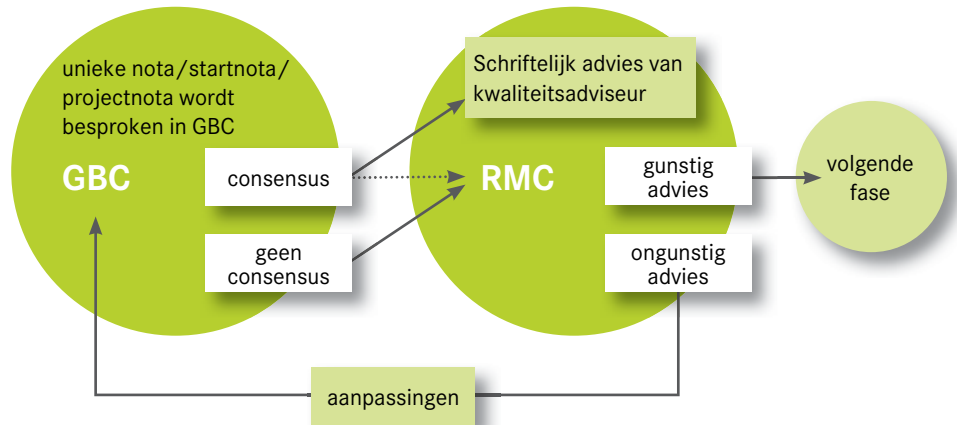
- De geest van samenwerking en overleg die gecreëerd werd via het convenantenbeleid wordt verdergezet en verstevigd. De lokale overheid wordt erkend als essentiële partner in het Vlaamse mobiliteitsbeleid.
- Het gestructureerd en stapsgewijs werken via verschillende fases bij de opmaak of herziening van het mobiliteitsplan, alsook de evaluatie via de sneltoets blijven behouden.
- De projectmethodologie van voorbereiding over uitvoering tot evaluatie blijft behouden. Waar mogelijk volstaat een unieke nota die startnota en projectnota integreert. ➤ *Zie p. 6*
- Doelstelling van de werking blijft duurzame mobiliteit. Alle partners blijven streven naar een globale en geïntegreerde visie op mobiliteit. ➤ *Zie p. 5*
- De werking via de PCV – voor kleinere projecten – valt buiten deze procedures en blijft dus onveranderd.

Nieuw procesverloop voor projecten

Het kader voor elk project is voortaan een geldig mobiliteitsplan, de toepassing van het vroegere moederconvenant vervalt. De startnota en projectnota (of beiden gecombineerd tot een unieke verantwoordingsnota) van een project worden net als vroeger besproken op de GBC. De GBC blijft dus bestaan maar krijgt wel een nieuwe invulling (zie GBC). Er wordt verwacht dat de GBC aanbevelingen formuleert in consensus. Bij consensus kan een schriftelijk advies van de kwaliteitsadviseur (ter vervanging van de vroegere auditor) worden gevraagd ofwel volgt uitzonderlijk een bespreking in de RMC. De RMC is een nieuw overlegorgaan dat de vroegere PAC en OVC vervangt. De RMC bespreekt sowieso de projecten waarover in de GBC geen consensus

is gevonden. Indien de kwaliteitsadviseur een gunstig advies geeft, kan naar de volgende projectfase overgegaan worden. Bij een

ongunstig advies moet de nota opnieuw in de GBC voorgelegd worden nadat deze werd aangepast.



Vernieuwde GBC: officiëlere en grotere stem

De rol van de Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC) wordt in de nieuwe regelgeving opgewaardeerd en geofficialiseerd. De actieve aanwezigheid en betrokkenheid van de niet-gemeentelijke actoren wordt vastgelegd.

Wat doet de GBC?

De GBC verleent assistentie bij de voorbereiding, de opvolging en de evaluatie van de mobiliteitsplannen en projecten en verleent op basis hiervan aanbevelingen aan de initiatiefnemer van het project. Het is eveneens de taak van de GBC om draagkracht voor het plan en de projecten te verwerven.

Wat wijzigt in de GBC?

Deelname aan de GBC is minder 'vrijblijvend' dan vroeger. Om de doeltreffendheid te verhogen worden sommige leden aangeduid als vast lid en andere leden verplicht uitgenodigd (zie 'Wie zetelt in de GBC?'). De GBC is voortaan verplicht om na raadpleging van alle leden een officiële stemming te houden. Dit kan leiden tot een consensus of een niet-consensus (zie 'Hoe gebeurt de stemming?'). Afhankelijk van de uitkomst van de stemming kan al dan niet rechtstreeks een advies worden gevraagd aan de kwaliteitsadviseur.

Wie zetelt in de GBC?

- Vaste leden: de gemeente, het departement MOW (BMV), de Lijn, de initiatiefnemer en de betrokken wegbeheerder(s).
- Variabele leden die verplicht uitgenodigd worden: de provincie, het departement RWO.
- Variabele leden die in functie van het dossier dienen uitgenodigd te worden: het departement LNE, NMBS, adviesverlenende overheden in het kader van evt. verdere vergunningsprocedures, ...
- Adviserende leden: lokale vertegenwoordigers die een belangrijke rol kunnen hebben in de draagvlakverwerving tijdens de besprekingen in de GBC. Met betrekking tot een bepaald dossier kunnen nog bijkomende adviserende leden, die ook niet-lokale actoren vertegenwoordigen of vanwege hun expertise, worden uitgenodigd.

Als de reikwijdte van een plan of project meerdere gemeenten betreft, kan een intergemeentelijke GBC (IGBC) opgericht worden.

Hoe gebeurt de stemming?

Elk van de vaste leden en de aanwezige variabele leden hebben één stem, waarbij zij zich uitspreken over de huidige fase van het plan of project. Uitdrukkelijk bezwaar van één van de vaste leden of aanwezige variabele leden leidt tot het ontbreken van de consensus (en leidt dus tot een niet-consensus). Elk lid kan met één of meerdere vertegenwoordigers aanwezig zijn in de vergadering, maar behoudt



Kwaliteitsbewaking via de RMC

De kwaliteitsopvolging gebeurt voortaan door de regionale mobiliteitscommissie (RMC), die de vroegere PAC en OVC integreert, en die zich laat bijstaan door een kwaliteitsadviseur (voorheen auditor).

Wat doet de RMC?

De RMC is een multidisciplinaire en beleidsdomeinoverschrijdende beoordelingscommissie die verantwoordelijk is voor:

- de uitvoering van een kwaliteitscontrole op het ontwerp, de evaluatie en de herziening van het gemeentelijk of intergemeentelijk mobiliteitsplan;
- de uitvoering van een kwaliteitscontrole op projecten, zoals maatregelen voor de ondersteuning van strategische plannen, de verbetering van bestaande infrastructuur, de aanleg van nieuwe infrastructuur, de uitbouw van een kwaliteitsvol openbaar vervoer en andere maatregelen die bijdragen tot een duurzame mobiliteit.

Wanneer moet een project naar de RMC?

Bij consensus over projecten in de (I)GBC kan de initiatiefnemer ervoor kiezen om rechtstreeks een advies te vragen aan de kwaliteitsadviseur en is er geen bespreking binnen de RMC nodig. Bij niet-consensus, op vraag van de initiatiefnemer of de kwaliteitsadviseur worden projecten wel in de RMC besproken en formuleert de kwaliteitsadviseur het advies in de vergadering. Het ontwerp-mobiliteitsplan en de sneltoets worden steeds besproken in de RMC. Indien de kwaliteitsadviseur een ongunstig advies formuleert, moet de projectfase opnieuw besproken worden in de GBC. (Zie 'Nieuw procesverloop voor projecten' op p. 2).

Wie zetelt in de RMC?

De RMC bestaat minstens uit het departement MOW (BMV), AWV, de Lijn, het departement RWO, de betrokken gemeente(n), de provincie, de initiatiefnemer en de kwaliteitsadviseur. De commissie wordt op gewestelijk niveau georganiseerd, maar komt gedecentraliseerd, per provincie, samen.

slechts één stem. Een actor die naast vast lid ook initiatiefnemer is en/of ook wegbeheerder, behoudt ook slechts één stem.

Wat na de stemming?

Een project waarover een consensus wordt bereikt binnen de GBC, hoeft niet verder besproken te worden in de RMC, maar kan onmiddellijk aan de kwaliteitsadviseur bezorgd worden voor advies. Adviseert die gunstig, dan kan meteen de volgende fase aangevat worden. Bij niet-consensus in de GBC wordt het project wel steeds verder besproken op de RMC, waar ook de kwaliteitsadviseur aanwezig is. (zie 'Nieuw procesverloop voor projecten' op p. 2)

Praktische aanpassingen

Naar aanleiding van de officialisering van de GBC zijn er ook een aantal belangrijke praktische wijzigingen waarmee gemeenten rekening moeten houden. Zo moet elke gemeente een nieuwe GBC samenstellen volgens de nieuwe regelgeving. Ook het verslag en de beslissingen moeten nauwkeurig genoteerd worden.

Meer details over de praktische aanpak met onder meer een model van het huishoudelijk reglement, en een sjabloon voor het verslag vindt u op www.mobielvlaanderen.be (klik op 'Overlegorganen' en dan in de tekst op 'Gemeentelijke Begeleidingscommissie').

VVSG: “Belang van gemeentelijk overleg neemt toe”

Annelies Van der Donckt – Directeur Ruimte VVSG: “Het Mobiliteitsdecreet behoudt de fundamentele van het mobiliteitsconvenant: planmatig werken in structureel overleg met de relevante partners. En met de ondersteuning door de mobiliteitsbegeleiders. Door de vernieuwde procedure neemt het belang van het gemeentelijk overleg toe. Of van het intergemeentelijk overleg. We merken dat voor dit laatste nog te vaak koud-watervrees bestaat.

Door het gewicht van de consensus in de GBC zal het belangrijk zijn dat de verschillende partners constructief en met voldoende mandaat aanschuiven aan de gemeentelijke overlegtafel. Basisdoelstelling is immers om met alle neuzen in dezelfde richting, de richting van een veiligere, duurzamere mobiliteit, te werken.”

Breed draagvlak

“Het decreet behoudt ook de aandacht voor het creëren van een zo breed mogelijk draagvlak voor het duurzaam mobiliteitsbeleid, door de vereiste van een participatietraject – op maat van de gemeente – bij plannen en projecten. De wijzigingen houden hier en daar ook een vereenvoudiging in. Zo moeten projecten met consensus in de GBC niet langer aan de RMC – of ex-PAC – voorgelegd worden. En is zoveel mogelijk de geest van het decreet Beleids- en beheercyclus en het planlastdecreet gevolgd, zodat het Mobiliteitsdecreet zo eenvormig mogelijk is met andere sectorale decreten, zoals jeugd of cultuur. Vereenvoudiging of niet, het Mobiliteitsdecreet omvat sowieso heel wat regeltjes, waarmee in de praktijk met voldoende gezond verstand zal moeten omgegaan worden. Al was het maar omdat andere beleidsdomeinen of partners soms andere richtlijnen of prioriteiten hanteren. Zoals brede en verharde voet- en fietspaden versus waterbuffering via open grachten of waterdoorlatende ondergrond.”





PROVINCIE WEST-VLAANDEREN DIENST MOBILITEIT EN WEGINFRASTRUCTUUR

Voor bepaalde projecten langs gemeentewegen kunnen lokale overheden subsidies aanvragen bij het Vlaams Gewest via projectsubsidies. Voor projecten langs gewestwegen, ook waarbij de gemeenten het initiatief nemen, is een andere regeling uitgewerkt (zie tekst 'Projecten langs gewestwegen' op pagina's 6 en 7).

Een gemeente of provincie die werken wil uitvoeren langs een gemeenteweg kan hiervoor een projectsubsidie aanvragen bij het Vlaams Gewest. De trekker van het project is in dit geval steeds de lokale overheid of de provincie, zij moeten het project ook prefinancieren. Volgende projecten komen in aanmerking voor projectsubsidies:

- Projecten gericht op de beveiliging van schoolbuurten waarbij de schooltoegang maximaal 200 m van de gewestweg ligt.
- Projecten gericht op de duurzame ontsluiting van een tewerkstellings-, winkel- of dienstzone met een significante mobiliteitsimpact op het kruispunt van de ontsluitingsweg met de gewestweg.

De aanleg of herinrichting van fietsinfrastructuur langs wegen als alternatief voor fietsinfrastructuur langs gewestwegen.

- Fietsinfrastructuurprojecten gelegen op trajecten van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk op wegen die niet onder het beheer vallen van het Gewest (Fietsfonds).

“Mobiliteitsbeleid: een uitdaging voor de provincies”

Tom Dehaene, Gedeputeerde Mobiliteit Vlaams – Brabant en voorzitter van de VVP – beleidscommissie Mobiliteit:

“De uitdagingen inzake mobiliteit zijn complex en cruciaal, ook voor de provincies. In het mobiliteitsbeleid nemen ze taken op waarbij hun sterkten tot hun recht komen: een geïntegreerde, gebiedsgerichte werking, samenwerking op maat met de gemeenten en tot slot terreinkennis en expertise. Het Mobiliteitsdecreet en het Besluit van de Vlaamse regering voorzien in het afsluiten van een Mobiliteitscharter tussen de Vlaamse overheid en de provincies en de verankering van het Fietsfonds. De rol van de provincies in dat Charter, dat binnenkort wordt afgesloten, is toegespitst op twee delen. Enerzijds het

actief inzetten op Stappers (trage wegen) en Trappers (fietsbeleid) en het werken aan een mentaliteitswijziging (sensibiliseren en verkeerseducatie/mobiliteitsmanagement); anderzijds door het sturen in mobiliteitsaspecten op bovenlokaal niveau samen met andere partners en overheden: mobiliteitsplanning, uitwerken van streekgerichte mobiliteitsvisies, ...

Fietsfonds

“Voor de gemeenten is het belangrijkste instrument het Fietsfonds. Fietsen wordt immers pas aantrekkelijk door veilige en kwalitatieve infrastructuur. Dat Fietsfonds voorziet in een gezamenlijke financiering door de provincies en de Vlaamse overheid (elk 40%) van de aanleg van fietspaden (langs gemeentewegen) van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk. Voor de gemeenten betekent dit een fikse financiële hulp – tot meer dan 80% – en technisch-inhoudelijke begeleiding door de provincie. Door het Charter en het Fietsfonds kunnen de provincies als ‘doe-bestuur’ mede ‘mobiliteitsproblemen’ op het terrein aanpakken.”



KABINET CREVITS

Fietspaden langs het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk blijven subsidieerbaar via het Fietsfonds. Het Fietsfonds is voortaan wel geïntegreerd in de regelgeving van de subsidieprojecten en fietsfondsdossiers volgen dus ook deze procedures.

subsidieprojecten

Procedure

Projecten die in aanmerking willen komen voor projectsubsidies moeten steeds aan de projectmethodologie voldoen (zie p. 6). Bovendien moeten de gemeenten op het moment van de subsidieaanvraag beschikken over een geldig mobiliteitsplan, en desgevallend de evaluatie ervan met de sneltoets tijdig hebben uitgevoerd (zie p. 8). De projectgebonden subsidievoorwaarden worden in de volgende Mobiliteitsbrief toegelicht.

Aangezien alle voorwaarden duidelijk zijn vastgelegd door de Vlaamse Regering, is het niet meer nodig om per project aparte overeenkomsten op te maken. Voor de diverse subsidieaanvragen zullen in de nabije toekomst sjablonen ter beschikking worden gesteld (via www.mobielvlaanderen.be/overheden).

Wie doet wat?

- Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) ontvangt en verwerkt de subsidieaanvragen voor de projecten op gemeentewegen (behalve het Fietsfonds).
- Het Provinciebestuur ontvangt en verwerkt de subsidieaanvragen vanwege de gemeenten voor de Fietsfonds-projecten.
- Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) regelt de betalingen van het Vlaams aandeel in de subsidie van de Fietsfonds-projecten met de provincies.

In de volgende mobiliteitsbrief krijgt u meer details over de werking via de subsidieprojecten.



Projectverloop van een project gelegen aan een gemeenteweg

Nieuw: subsidie voor de aanleg van fietsstraten



Voor fietsinfrastructuurprojecten langs gemeentewegen bestaat sinds 1 maart de mogelijkheid om de inrichting van een fietsstraat te laten subsidiëren. Dit is mogelijk via de regeling voor de aanleg of herinrichting van fietsinfrastructuur langs wegen als alternatief voor fietsinfrastructuur langs gewestwegen of via de regeling voor fietsinfrastructuurprojecten gelegen op trajecten van

het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk op wegen die niet onder het beheer vallen van het Gewest (Fietsfonds). Het KB van 4 december 2012 schrijft voor welke borden bij het begin en het einde van een fietsstraat moeten worden geplaatst (F111 en F113). De wet van 10 januari 2012 bepaalde eerder welke gedragsregels in een fietsstraat gelden (zie artikels 2.61 en 2.22novies in het verkeersreglement).

Inrichting

In het Vademecum Fietsvoorzieningen zullen bijkomende voorwaarden voor de inrichting van fietsstraten worden opgenomen, waaraan de gesubsidieerde projecten zullen moeten voldoen. Het moet gaan om straten met druk fietsverkeer die fungeren als hoofdfietsroute. Er passeert geen noemenswaardig doorgaand autoverkeer, geen openbaar vervoer en slechts occasioneel vrachtverkeer. Voorbeelden van de inrichting van fietsstraten zullen eveneens in het Vademecum worden opgenomen. U verneemt hier later meer over.

Wat is een duurzaam mobiliteitsbeleid?

De basisdoelstelling van de vernieuwde werking blijft een duurzaam mobiliteitsbeleid. Maar wat houdt dat juist in?

Een duurzaam mobiliteitsbeleid is een beleid dat gericht is op een duurzame mobiliteitsontwikkeling waarbij de mobiliteit wordt beheerd voor de huidige generatie zonder de behoeftevoorziening van de toekomstige generaties in het gedrang te brengen. Daarbij wordt de verwezenlijking van de volgende doelstellingen nagestreefd: de bereikbaarheid en toegankelijkheid op selectieve wijze waarborgen, de verkeersonveiligheid terugdringen, de verkeersleefbaarheid verhogen en schade aan milieu en natuur terugdringen.

Daarbij moet ook rekening worden gehouden met de volgende beginselen:

- 1. het STOP-beginsel**, op grond waarvan de volgende rangorde wordt gerespecteerd voor de wenselijke mobiliteitsvormen:
 - de voetgangers;
 - de fietsers;
 - het collectieve vervoer;
 - het individueel gemotoriseerde vervoer;

- 2. het participatiebeginsel**, op grond waarvan aan de burgers vroeg, tijdig en doeltreffend inspraak wordt verleend bij de opmaak en uitvoering van plannen en projecten.

Zie www.mobielvlaanderen.be/overheden (klik op 'Participatie' bij thema's in de linkerkolom) voor meer info en inspiratie over het participatiebeginsel.

De werking met modules van het mobiliteitsconvenant is sinds 1 maart afgeschaft. In de plaats kunnen gemeenten Samenwerkingsovereenkomsten (SO) afsluiten voor de uitvoering van projecten op gewestwegen. Voor projecten langs gemeentewegen is een andere regeling uitgewerkt (zie tekst 'Projecten langs gemeentewegen' op pagina's 4 en 5).

De Samenwerkingsovereenkomst wordt pas opgemaakt en afgesloten nadat het project werd voorbereid via de projectmethodologie (zie pagina 8). Het project is dan zeer concreet vormgegeven en alle afspraken en engagementen voor de uitvoering ervan kunnen duidelijk worden vastgelegd. Afhankelijk van het type project en wie de uitvoering ervan zal leiden, wordt bepaald welke Samenwerkingsovereenkomst (SO) wordt afgesloten (zie schema).

Overzicht van de Samenwerkingsovereenkomsten:

- SO I: de herinrichting van een gewestweg
- SOII: de aanleg van een rondweg en/of een andere nieuwe verbindende of ontsluitende gewestweg
- SO III: de aanleg of herinrichting van tram- en busbanen en andere doorstromingsmaatregelen voor het geregeld vervoer
- SO IV: projecten in het kader van het netmanagement geregeld vervoer
- SO V: de aanleg of herinrichting van een schoolbuurt aan een gewestweg door de gemeente
- SO VI: de aanleg of de verbetering van fietsinfrastructuur langs gewestwegen door de gemeente
- SO VII: de aanleg of herinrichting van een gewestweg ter verbetering van de ontsluiting van een tewerkstellings-, winkel- of dienstzone
- SOVIII: het plaatsen van aan de bebouwde omgeving aangepaste openbare verlichting van een gewestweg, geplaatst door de gemeente
- SO IX: de aanleg of de plaatsing van schermen en gronddammen langs een gewestweg die het wegverkeerslawaai verminderen

In de volgende mobiliteitsbrief krijgt u meer details over de werking via de Samenwerkingsovereenkomsten.



Projectmethodologie

Om in aanmerking te komen voor het afsluiten van een Samenwerkingsovereenkomst (zie hierboven) of een projectsubsidie (zie pagina's 4 en 5) moet steeds de projectmethodologie worden gevolgd.

De methodiek waakt erover dat de projecten op een gefaseerde manier worden uitgevoerd met een duidelijke scheiding tussen de analyse van de context en eventuele oplossingsvarianten en de conceptuele uitwerking van de voorkeursoplossing enerzijds en de uitvoering anderzijds. Bovendien wordt voorzien dat in een latere fase – na de ingebruikname van het project – er een projectevaluatie plaatsvindt. Deze evaluatie kan ook gebeuren voor een cluster van samenhangende projecten. De voorbereidende en ontwerpfasen, net als de evaluatiefase, worden onderworpen aan de kwaliteitstoets.

De principes van deze methodiek zijn:

- Er wordt voor elk project een start- en projectnota opgemaakt. Voor projecten waar de voorkeursoplossing evident is, volstaat een unieke verantwoordingsnota, die beide combineert in één nota.
- De initiatiefnemer staat in voor de opmaak van deze nota's en het voorontwerp. Als bij projecten op gewestwegen een extern studie-bureau wordt aangesteld, dan wordt vóór het uitschrijven van de opdracht een studie-overeenkomst afgesloten tussen AWW, de

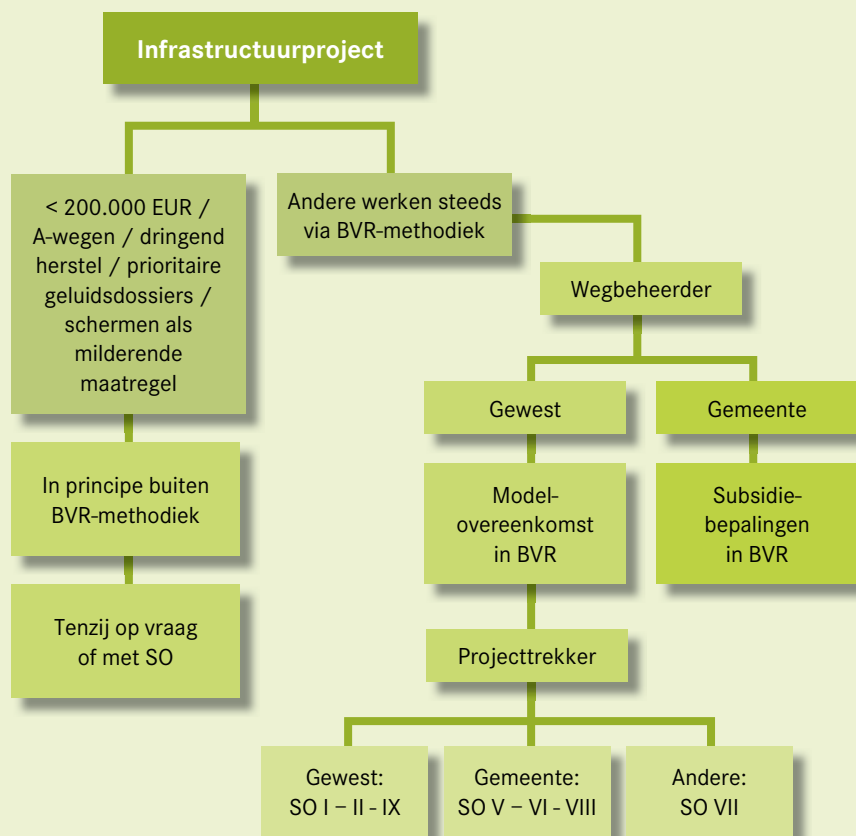
gemeente en eventueel andere partijen. (Meer info over de studie-overeenkomst volgt in de volgende Mobiliteitsbrief).

- De nota's worden voorgelegd aan en goedgekeurd door de Gemeentelijke BegeleidingsCommissie (GBC), zie p. 2.
- De nota's krijgen advies van de kwaliteitsadviseur. Eventueel is er een voorafgaand bespreking in de Regionale MobiliteitsCommissie (RMC), zie p. 3.
- Het uitvoeringsbesluit bevat een aantal uitzonderingen waarvoor de methodiek niet verplicht opgelegd wordt. De GBC kan vragen om bij uitzonderingen toch de projectmethodologie te volgen. Initiatiefnemers kunnen dit steeds vrijwillig doen.

Uitzonderingen zijn:

- projecten met totale investeringskost < 200.000 euro (m.u.v. subsidieprojecten);
- dringende herstellingen/maatregelen;
- prioritaire geluidsschermen of geluidsschermen opgelegd als milieuderende maatregel in het kader van een mer-procedure.

Samenwerkingsovereenkomsten



Doorstroomschema voor de keuze van Samenwerkingsovereenkomst.



Procesverloop van een project gelegen aan een gewestweg

AWV: “Meer geïntegreerde projecten mogelijk”



AWV

Tom Roelants, administrateur-generaal AWV: “Voor AWV is het belangrijk dat de essentie van het convenantenverhaal behouden blijft. Er wordt nog sterker ingezet op de mogelijkheden om samen te werken. De relevante partners worden betrokken in het parcours om samen te zoeken naar een gepaste oplossing voor het mobiliteitsprobleem. Het nieuwe lokale mobiliteitsbeleid biedt een kader voor flexibel maatwerk, tegenover de moduleteksten die een eerder star en gefragmenteerd instrument waren. Voor AWV

ligt de grote sterkte van dit nieuwe beleid in de mogelijkheid om via meer geïntegreerde projecten een meer alomvattende oplossing te kunnen bieden.”

“Juridisch was er de noodzaak tot een onderscheid tussen subsidies en eigen investeringen. Subsidies kunnen alleen gegeven worden aan gemeentes voor werken op een gemeenteweg. Werken op gewestelijk domein kunnen niet gesubsidieerd wor-

den en vormen het voorwerp van een samenwerkingsovereenkomst tussen gemeente, gewest en eventueel andere partijen die werken willen uitvoeren. Hierin wordt de kostenverdeling specifiek vastgelegd.”

Oplossingsgericht werken

“Belangrijk blijft dat AWV kan blijven werken naar de geest van ‘duurzame mobiliteit’. Dankzij het nieuwe besluit, de soepelere regelgeving met betrekking tot het leiderschap over de studie- en uitvoeringsfase en de vereenvoudigde bepaling met betrekking tot projectdefinities, zullen bovendien theoretische discussies vermeden worden. We kunnen dus meteen oplossingsgericht te werk gaan. Ook biedt de duidelijkere opsplitsing tussen de studie- en uitvoeringsfase de mogelijkheid om korter op de bal te spelen, dit in tegenstelling tot vroeger. Vanaf het afsluiten van een module tot aan de werken op het terrein overspande al gauw een periode van een zestal jaar, gedurende dewelke men volgens de modaliteiten van de ondertekende module dient verder te werken. Nu kiest men vlak voor de uitvoeringsfase de gepaste samenwerkingsovereenkomst, waarbij men bijvoorbeeld via een Samenwerkingsovereenkomst type I meerdere projecten kan bundelen en op een administratief eenvoudige wijze een geïntegreerd project kan aanbesteden en uitvoeren.”

Mobiliteitsplan voortaan verplicht

Nagenoeg alle Vlaamse gemeenten hebben een gemeentelijk mobiliteitsplan. Voortaan is dit ook verplicht. Het plan is enkel geldig wanneer aan een aantal voorwaarden voldaan is.

Elke Vlaamse gemeente moet voortaan beschikken over een geldig mobiliteitsplan (voorwaarden, zie 'Geldigheid' hieronder). Het gemeentelijk mobiliteitsplan wordt zo het formele toetsingskader voor alle projecten en maatregelen inzake mobiliteit in de gemeente.

Gemeenten die geen geldig mobiliteitsplan hebben en deze niet binnen de opgegeven termijn hebben geëvalueerd, kunnen geen aanspraak maken op projectsubsidies (zie p. 4-5).

Geldigheid

Een geldig mobiliteitsplan houdt in:

- dat het plan een gunstig advies kreeg van de kwaliteitsadviseur
- dat de vaststelling door de gemeenteraad werd gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad en
- dat het binnen maximum zes jaar onder-

worpen wordt aan een evaluatie via de sneltoets.

- Het plan blijft geldig tot er een nieuw plan wordt bekendgemaakt.

Gemeentelijke mobiliteitsplannen die conform verklaard zijn voor 30 april 2009 en na 1 mei 2003 worden gelijkgesteld en blijven dus geldig. Gemeentelijke mobiliteitsplannen die dateren van voor deze datum vervallen, tenzij ze verlengd werden in functie van de planningsfasen van 'verbreden en verdiepen' of 'vernieuwen'. Bij afloop van deze termijn vervalt het plan. Het planningsproces kan worden verdergezet tot het nieuwe plan wordt bekendgemaakt.

Gemeentelijke mobiliteitsplannen die na 30 april 2009 conform zijn verklaard dienden reeds aan de geldigheidscriteria te voldoen, tenzij het ging om de actualisatie van het actieplan in het kader van een spoor 3.

Dept. MOW:

"Centrale rol voor gemeenten"

Fernand Desmyter, secretaris-generaal

Dept. MOW: "Sinds de invoering van het mobiliteitsconvenant hebben 306 van de 308 gemeenten het engagement opgenomen om een mobiliteitsplan op te stellen. Dit plan vormt het kader voor de realisatie van duurzame mobiliteit op lokaal niveau. Het is dan ook een belangrijke pijler geworden van het gemeentelijk beleid."

"Bij de huidige grondige vernieuwing is er uitdrukkelijk voor gekozen om de gemeente een meer centrale rol toe te kennen in het mobiliteitsbeleid. Het gemeentelijk mobiliteitsplan krijgt een sterker statuut daar het verplicht wordt. Dit vanuit de realiteit dat de meeste gemeenten inmiddels al over een gemeentelijk mobiliteitsplan beschikken."



BMV

De Lijn: "Meer rechtstreeks samenwerken"



DE LIJN - STEFAAN VAN HUL

Roger Kesteloot, directeur-generaal De Lijn:

"De lokale verkiezingen, waarbij mobiliteit één van de voornaamste strijdpunten was, zijn al een tijd achter de rug. Als (nieuwe) verkozenen zit u waarschijnlijk met heel wat vragen rond duurzame mobiliteit en de rol die De Lijn daarin kan spelen. De Lijn is al jaren in uw gemeente actief. Onze medewerkers zoals de klantenbeheerders, planners en chauffeurs spannen zich in om u maximaal te ondersteunen

in uw streven naar duurzame mobiliteit op lokaal niveau. De komende jaren willen we graag productiever en met meer rechtstreeks contact met u samen werken."

Infodagen

"In april organiseren we daarom 'De Lijn en U: partners in mobiliteit', vijf avonden, één per provincie, om met u kennis te maken en van gedachte te wisselen over hoe we de komende jaren kunnen bouwen aan een verdere succesvolle samenwerking. Tijdens de avond kunt u al uw vragen en bemerkingen kwijt. Op die manier maximaliseren we onze kansen tot win-win voor u en uw inwoners. Ik kijk ernaar uit om u te ontmoeten op één van onze avonden. Deze Mobiliteitsbrief maakt u alvast wegwijs in het vernieuwde lokaal mobiliteitsdenken."

De infodagen van De Lijn vinden plaats in elke provincie, telkens vanaf 16.30 uur tot 21 uur: 17 april in Hasselt, 18 april in Brugge, 23 april in Tervuren, 24 april in Gent en 25 april in Antwerpen.



DE LIJN - STEFAAN VAN HUL

Nieuw overlegforum: Forum Openbaar Vervoer

Het Forum Openbaar Vervoer is een nieuw overlegorgaan dat zal worden opgericht voor de bespreking van kleinschalige openbaarvervoerprojecten die niet onder de methodiek van het Mobiliteitsdecreet vallen.

Concreet gaat het over:

- Tussentijdse wijzigingen in het aanbod met een structurele impact < 200.000 euro;
- Punctuele aanpassingen op lijnniveau met een structurele impact < 200.000 euro waarbij minstens één van de betrokken partners een bespreking wenst;
- Andere projecten waarvoor De Lijn een bespreking wenselijk acht.

De organisatie en het voorzitterschap van het forum ligt bij De Lijn. De samenstelling bestaat minstens uit de vaste leden van de (I)GBC, zijnde de gemeente, het departement MOW (BMV), de Lijn en de betrokken wegbeheerder(s).

Website: www.mobieltvlaanderen.be/overheden. Abonnement: www.mobieltvlaanderen.be (tijdschriften en nieuwsbrieven). Redactie en Vormgeving: Kluwer. Redactieadres: Sandra De Bel, Kluwer, Motstraat 30, 2800 Mechelen, sandra.debel@kluwer.be. Redactieraad: Vertegenwoordigers van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, het kabinet van de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken Hilde Crevits, het Agentschap Wegen en Verkeer, De Lijn, Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten, Vlaamse Stichting Verkeerskunde, Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid. Verantwoordelijke uitgever: ir. Fernand Desmyter, Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), Koning Albert II-laan 20 bus 2, 1000 Brussel. © 2012 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.mobieltvlaanderen.be (tijdschriften en nieuwsbrieven)



FSC
www.fsc.org

MIX

Papier van
verantwoorde
herkomst

FSC® C014767

