

Nieuw Vlaams beleid

In deze Mobiliteitsbrief interviewt onze redactie de nieuwe Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken Ben Weyts over de klemtonen die hij de komende legislatuur wenst te leggen. Minister Weyts wil vooral inzetten op netwerkmobiliteit en verkeersveiligheid.



JERRY DE BRIE

interview

'Alleen samen kunnen we werk maken van vlotter en veiliger verkeer'

Deze zomer kreeg Vlaanderen een nieuwe Vlaamse minister voor Mobiliteit en Openbare Werken: Ben Weyts. Zijn beleidsnota verscheen eind oktober, de krijtlijnen zijn dus getrokken.

Verkeersveiligheid is een van de speerpunten uit de beleidsnota. U wenst een nieuw ambitieus verkeersveiligheidsplan op te maken met belangrijke accenten op handhaving, weginrichting en educatie. Fietsers en voetgangers verdienen extra aandacht in dat verkeersveiligheidsplan. Welke rol krijgen gemeenten hierin toegevoegd en voorziet u een afstemming met de gemeentelijke mobiliteitsplannen?



JERRY DE BRIE

■ Voor fietsbruggen en -tunnels zullen er wegens de krappe budgettering duidelijke keuzes gemaakt moeten worden. De focus ligt op drukke fietsroutes en plaatsen waar de veiligheid van fietsers in het gedrang komt.

Gemeenten beheren belangrijke wegen, maar hebben ook belangrijke terreinkennis en expertise opgebouwd. Ik geloof dat de lokale besturen een grote rol te spelen hebben en ik wil de gemeentelijke autonomie ook helemaal respecteren. Toch zitten heel wat steden en

gemeenten ook met vragen. Daarom wil ik een helder Vlaams Verkeersveiligheidsplan dat een aantal werkbare instrumenten bevat waar lokale besturen mee aan de slag kunnen gaan. De opmaak van dat verkeersveiligheidsplan moet een kruisbestuiving zijn tussen de verschillende overheden. Alleen samen kunnen we werk maken van vlotter en veiliger verkeer. **2/3de van het BFF ligt langs gemeentewegen. Bij de realisaties stoten gemeenten ook vaak op missing links waarvoor bruggen en tunnels de beste inrichtingsoplossing is. Dergelijke kunstwerken worden ook opgenomen in het gemeentelijk patrimonium. Zullen gemeenten kunnen blijven genieten van dezelfde omkadering, ondersteuning en erkenning bij de opmaak van programma's van de gewestwegbeheerder en op een vlotte uitbetaling van de subsidies die volgen op de prefinanciering?**

Ik blijf het aanleggen van fietspaden op het BFF financieel steunen via het fietsfonds. Dat doe ik samen met de provincies, die een gelijkaardige ondersteuning geven. Ik heb net nog 1,6 miljoen euro uitgetrokken voor 20 projecten verspreid over de vijf Vlaamse provincies. Het aanleggen van tunnels en bruggen is echter een ander paar mouwen. Dit zijn heel

dure projecten. Om te kunnen blijven investeren in tunnels en kunstwerken zal ik duidelijke en gerichte keuzes maken. Ik leg de klemtoon op fietsroutes die intensief gebruikt worden en punten waar de verkeersveiligheid in het gedrang is.

In de beleidsnota worden enkele nieuwe begrippen gelanceerd. 'Basisbereikbaarheid' en 'combimobiliteit' zijn belangrijke aandachtspunten. Welk rol wordt voor de gemeenten weggelegd in de uitwerking van deze nieuwe concepten?

Een verkeersgebruiker maakt geen onderscheid tussen lokale wegen of gewestwegen, tussen de Vlaamse vervoersmaatschappij of de gemeentelijke bushalte. De verschillende overheden moeten aan hetzelfde zeel trekken om samen een kwaliteitsvol vervoersnetwerk uit te bouwen. Ik wil de gemeenten meer betrekken. Als we met De Lijn bijvoorbeeld meer willen inzetten op een goede bereikbaarheid van multimodale



KABINET WEYTS

"De verschillende overheden moeten aan hetzelfde zeel trekken om samen een kwaliteitsvol vervoersnetwerk uit te bouwen."

■ Ben Weyts, Vlaams minister voor Mobiliteit en Openbare Werken

knooppunten, attractiepolen en kernen, dan lijkt het mij vanzelfsprekend dat we samen met de gemeenten – die instaan voor de bushaltes – bekijken waar de prioriteiten moeten liggen. Ook combimobiliteit kan volgens mij pas echt een succes worden als ook de gemeenten mee aan boord zijn.

Vandaag nemen vooral Infrabel/NMBS en De Lijn initiatieven voor de ontwikkeling van multimodale knooppunten en stationsomgevingen. Steden en gemeenten hebben vaak weinig impact in de planning en programmering van dergelijke projecten. Toch heeft de aanwezigheid van dergelijke knooppunten ook een enorme impact op de organisatie van de lokale mobiliteitsafwikkeling. Steunt de minister de steden en gemeenten om hun regierol op te nemen via de GBC zoals het Mobiliteitsbesluit voorziet (cfr. art.21 8°)?

Combimobiliteit, waar reizigers vlot kunnen schakelen tussen verschillende vervoersvormen, kan alleen maar slagen als alle neuzen in dezelfde richting staan en iedereen mee aan de kar trekt. Heel concreet: een nieuw knooppunt kan extra verkeer en parkeernood meebrengen – iets waar steden en gemeenten moeten op inspelen. Ik denk dus dat het inderdaad belangrijk is dat het lokale niveau actief betrokken wordt. De GBC is het ideale platform om als lokaal bestuur impact te hebben op de uitbouw van verkeersknooppunten. Gemeenten die hun mobiliteitsplan hernieuwen of een aantal mobiliteitsthema's verder ontwikkelen, blijf ik financieel ondersteunen.

In de beleidsnota geeft u aan een kilometerheffing in te voeren voor vrachtwagens en een slimme kilometerheffing voor personenvervoer te onderzoeken. De inkomsten wenst u in te zetten voor het vervoersnetwerk. 1/11de van de verkeersbelasting gaat naar de gemeenten, zullen zij gecompenseerd worden bij een 'budgetneutrale' invoering van een slimme kilometerheffing voor personenvervoer?

De invoering van een kilometerheffing voor personenwagens is nog niet voor morgen. We gaan daar niet over één nacht ijs gaan. Ik geloof wel dat onze verkeersfiscaliteit slimmer kan en moet. Vandaag betalen veel mensen veel verkeersbelasting, terwijl ze het verkeer weinig belasten. Een kilometerheffing moet bestaande belastingen vervangen: deze operatie moet budgetneutraal zijn. Voor mij is het logisch dat we ook zullen bekijken welke compenserende maatregelen we kunnen nemen voor de gemeenten.

Duurzame logistiek zal gestimuleerd worden. Welke rol speelt de stedelijke distributie hierin en hoe kunnen gemeenten hierop inspelen?

Ik wil in de komende jaren inzetten op stedelijke distributie. Mijn klemtoon ligt op duurzame, creatieve en rendabele oplossingen die de levering van goederen in de stad vlotter laten verlopen. Ik denk bijvoorbeeld aan stedelijke consolidatiecentra, die via binnenvaart of fietscargo's bevoorrad worden. In de toekomst zullen leveringen in de stad alleen maar vaker verlopen met stillere voertuigen en geluidsarm laad- en losmateriaal. Concreet wil ik een nieuw beleidskader dat kan fungeren als houvast en inspiratiebron voor de lokale besturen. De steden en gemeenten zijn hier natuurlijk mijn belangrijkste partner. Om een gedragen en geïntegreerd beleid mogelijk te maken, zal ik dit beleid samen met de VVSG vormgeven.

Met de zesde staatshervorming krijgt Vlaanderen de bevoegdheid om zelf snelheidsregimes vast te leggen. Hoe gaat u daarmee om? Heeft dit gevolgen voor steden en gemeenten?

Ik wil wegen die logisch en leesbaar zijn. De huidige toestand zorgt vaak voor verwarring.

Vandaag is de regel: 90 kilometer per uur, maar er zijn heel veel wegen waar de uitzondering geldt. Het gevolg is een wirwar aan borden. Daarom doe ik het voorstel om het snelheidsregime op gewestwegen te harmoniseren. Ik wil een duidelijke norm van 70 kilometer per uur. Op lokale wegen blijven de steden en gemeenten volledig bevoegd. Ik hoop wel dat ook zij mee wil-



STEFAN VAN HUL - DE LIJN

■ De GBC is het ideale platform om als lokaal bestuur impact te hebben op de uitbouw van verkeersknooppunten.

len gaan in de evolutie naar meer logica en leesbaarheid. Dat maakt de situatie duidelijker, veiliger en zelfs goedkoper – aangezien je minder verkeersborden moet plaatsen en onderhouden.



KLUWER

■ Er is nood aan een duidelijke visie voor trage wegen en buurtwegen.

U kondigt een modernisering aan van de bestaande buurtwegenwet. Welke impact zal dit hebben op het tragewegenbeleid van lokale overheden?

De buurtwegenwet is wel aan een opfrissing toe: de huidige versie dateert al van 1841. Ik wil de wet aanpassen aan de noden van de dag. Mensen denken vaak dat alle buurtwegen trage wegen zijn en vice versa. In werkelijkheid zijn heel wat buurtwegen op dit moment lokale wegen of privéwegen. Omgekeerd hebben heel wat trage wegen geen statuut omdat ze officieel geen buurtweg zijn. Ik wil de lokale besturen meer beslissingsmacht geven. De trage wegen hebben immers een puur lokaal karakter. Maar er is dan wel nood aan een duidelijke visie op een beleid voor die trage wegen.



STEFAN VAN HUL - DE LIJN

■ Binnen het begrip 'basisbereikbaarheid' zal De Lijn moeten focussen op een goede bereikbaarheid van multimodale knooppunten, attractiepolen en kernen. Samen met de gemeenten worden prioriteiten gelegd.

Speerpunten in het nieuwe Vlaamse mobiliteitsbeleid

De beleidsnota 'Mobiliteit en Openbare werken Beleidsprioriteiten 2014 – 2019' telt 58 pagina's. We geven hier een kort overzicht van de prioriteiten die er in naar voor komen en die van belang kunnen zijn voor steden en gemeenten. Uiteraard is de lijst niet limitatief.

Verkeersveiligheid

- Alle partners rond verkeersveiligheid zullen samen ondergebracht worden in het **Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid**.
- Er komt ook een nieuw en ambitieus **Verkeersveiligheidsplan**.

Fiets

- Verhoging van de investeringen in fietsinfrastructuur via het **Integraal Fietsinvesteringsprogramma** van het Fietsteam.
- Verdere uitbouw van het **bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk** in samenwerking met gemeenten en provincies.
- Stimuleren van **deelfietsen**.
- Nadruk op **netwerkbenadering**: jaagpaden en zeedijken worden maximaal ingezet in de fietsroutenetwerken. Bij onderhoud wordt de jaagpadverharding op dijken of langs waterwegen voldoende kwalitatief aangelegd zodat, naast de primaire functie voor onderhoud en beheer van de waterweg, comfortabel fietsen mogelijk is. Met de lokale overheden worden afspraken gemaakt over onderhoud van geïntegreerde trajecten.
- Ontwikkeling van een **Geoloket Fiets**.

Wegennet

- Extra aandacht voor het ontwikkelen van **knooppunten**, waaronder Park and Rides.
- Vanaf 2016 komt er een **kilometerheffing** voor vrachtovervoer over de weg. De inkomsten worden ingezet ten voordele van het kwalitatief versterken van het vervoersnetwerk. Op termijn wordt gedacht aan een slimme kilometerheffing voor personenwagens.
- Programmatorische aanpak van het **onderhoud** van wegen op basis van objectieve criteria, eerst van de autosnelwegen, nadien de gewestwegen.
- Evaluatie van de **wegcategorisering** van de secundaire wegen om ze maximaal in te schakelen in het vervoersnetwerk.
- Prioriteit voor missing links binnen de **Vlaamse Ruit** en de regio's rond Brussel.
- Uitrol van **elektrische laadinfrastructuur** op openbaar domein voor elektrische voertuigen.

Distributie

- Uitbouw en versterking van het **Waterwegennet**.
- Nieuw beleidskader rond **stedelijke distributie**.
- Implementatie van het **vrachtroutenetwerk**.

Openbaar vervoer

- Herziening van het decreet personenvervoer. Uitwerking van het begrip **basisbereikbaarheid**.
- Duurzame verhoging van de **kostendekkingsgraad**.
- Openbaarvervoerknooppunten moeten **combimodaliteit** versterken.
- Meer **complementariteit** tussen stads- en streekvervoer en het treinvervoer.
- Aanbod De Lijn **toegankelijker** maken via nieuwe technologieën.

Meer info: u vindt de volledige beleidsbrief op www.mobielvlaanderen.be of www.benweyts.be/mobiliteit.



■ Het nieuwe Vlaamse beleid blijft fietsdeelprojecten stimuleren.



■ Er komt een nieuw beleidskader rond stedelijke distributie als houvast en inspiratiebron voor lokale besturen.

Vraag en antwoord

Het advies van een kwaliteitsadviseur is gunstig of ongunstig. Wat met de gevallen waarbij nog bepaalde bijkomende voorwaarden kunnen worden opgelegd? Zal dit automatisch tot veel ongunstige adviezen leiden?

Wanneer de kwaliteitsadviseur een aantal verbeterpunten ziet die op een eenduidige, logische en ondubbelzinnige manier kunnen worden verwerkt in de finale plannen/in het uitvoeringsdossier zal hij/zij deze formuleren als aanbevelingen bij een 'gunstig' advies. Er wordt verwacht dat deze aanbevelingen finaal meegenomen/behandeld worden in de volgende fase en ook doorwerken bij een volgend gelijkaardig project. Een nieuwe bespreking/advies is niet nodig. De kwaliteitsadviseur zal bewust en behoedzaam omgaan met de uitspraak 'ongunstig'. Een ongunstig advies betekent dat er een plan of project grondige tekortkomingen kent, afwijkingen t.o.v. kwaliteitsstandaarden onvoldoende gemotiveerd zijn, enz. De kwaliteitsadviseur motiveert het ongunstig advies en geeft duidelijk aan welke de randvoorwaarden zijn waaraan zal moeten worden voldaan om bij een volgende adviesvraag een gunstig advies te kunnen krijgen.

Opleiding

Nieuwe editie opleiding Verkeersveiligheidsauditor UHasselt

Op 10 februari 2015 start een nieuwe editie van de postacademische opleiding Verkeersveiligheidsauditor aan de Universiteit Hasselt School of Expert Education (SEE). Een getuigschrift van deze opleiding zorgt ervoor dat u door de Vlaamse overheid erkend kan worden als auditor. Op 14 dinsdagnamiddagen leert u zelfstandig audits uitvoeren. Infrastructuurontwerp, basisconcepten van verkeersveiligheid, procedures en praktijkoefeningen worden uitgebreid behandeld door vak-experts van verschillende disciplines en instituten. De opleiding richt zich op toekomstige uitvoerders en klanten van verkeersveiligheidsaudits, maar ook op iedereen die zich professioneel wil (bij)scholen in het domein van wegontwerp en verkeersveiligheid.

Meer info en inschrijvingen: www.verkeersveiligheidsauditor.be.



Oproep

Vlaamse Verkeersveiligheidsprijs

Op 17 maart 2015 wordt op het Vlaams Congres Verkeersveiligheid 2015 opnieuw de Vlaamse Verkeersveiligheidsprijs uitgereikt. De Vlaamse Verkeersveiligheidsprijs is een erkenning die uw concept, project of product in de bloemetjes zet en de verdiende regionale



aandacht en zichtbaarheid geeft. Heeft u een inspirerend, wervend en eenvoudig project dat wezenlijk bijdraegt aan de verkeersveiligheid in uw buurt, bedrijf, school, vereniging, politiezone, gemeente, ... stel het dan kandidaat via www.vlaamscongresverkeersveiligheid.be.

Openbaar vervoer

Aangepaste dienstregeling De Lijn

Op 14 december heeft De Lijn heel wat dienstregelingen aangepast. De nieuwe dienstregelingen zijn meestal afgestemd op de aankomende en vertrekkende treinen in het nieuwe vervoersplan van de NMBS. Met de aanpassingen wil De Lijn de overstap tussen bus/tram en trein zo vlot mogelijk laten verlopen. Een aantal ritten hebben ook variabele rijtijden gekregen. Dat wil zeggen dat ze meer rekening houden met het verkeer tijdens de spits- en daluren. Bij bijna 400 van de 1000 buslijnen zijn er wijzigingen van enkele minuten tot een halfuur. Een overzicht van de gewijzigde dienstregelingen per provincie vindt u op www.delijn.be. Ook de routeplanner is aangepast aan de nieuwe uren. De Lijn nam reeds contact op met steden en gemeenten waar er wijzigingen zijn.



Agenda

Januari

- 20 • Duurzame wegen -wegontwerp: Mobiliteit - Veiligheid - Wegbeheer -Sterrebeek

Februari

- 4 & 5 • Dag van de openbare ruimte - Brussel
- 5 • Duurzame wegen- wegontwerp: Grondwerken en (onder)funderingen - Geotechnisch onderzoek - Sterrebeek
- 26 • Gedrag - drempels en hefboomen naar meer gewenst gedrag - Antwerpen

Maart

- 3 • Congres Publieke Ruimte - Mechelen
- 10 • Duurzame wegen - wegontwerp: Keuze en ontwerp van bitumineuze verhardingen Deel 1 - Sterrebeek
- 17 • Duurzame wegen - wegontwerp: Keuze en ontwerp van bitumineuze verhardingen Deel 2 - Sterrebeek
- 17 • Vlaams Congres Verkeersveiligheid - Leuven

Meer details vindt u in de agenda op www.mobielvlaanderen.be/overheden

Mobiliteitsbrief is er nu ook als e-zine. Abonnees op het e-zine krijgen de Mobiliteitsbrief digitaal in hun persoonlijke mailbox. U kunt voor de papieren en/of digitale versie gratis in- en uitschrijven via www.mobielvlaanderen.be/overheden ('Publicaties' - 'Mobiliteitsbrief'). Op deze website vindt u ook alle Mobiliteitsbrieven terug en meer informatie over het lokaal mobiliteitsbeleid. Voor suggesties en vragen over deze publicatie of uw abonnement kunt u mailen naar info@mobiliteitsbrief.be.

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: Wolters Kluwer. **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, Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid. **Verantwoordelijke uitgever:** Filip Boelaert, Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), Koning Albert II-laan 20 bus 2, 1000 Brussel. © 2014 Vlaamse overheid Departement Mobiliteit en Openbare Werken.

