

Vernieuwd Mobiliteitsbesluit

Sinds 12 maart zijn er wijzigingen in het Mobiliteitsbesluit. Naast een aantal vereenvoudigingen veranderde ook de subsidieregeling voor fietsprojecten. Het Mobiliteitsbesluit legt regels vast voor de samenwerking, de kwaliteitszorg en de financiering van mobiliteitsplannen en -projecten.



JERRY DE BRIE

Op 12 maart werden enkele procedurele wijzigingen aan het Mobiliteitsbesluit doorgevoerd. In het verlengde van het Vlaams Fietsbeleidsplan zijn ook de subsidieregels voor fietsprojecten veranderd en uitgebreid. Daarmee wil de Vlaamse Regering de lokale overheden meer slagkracht geven om vlotter fietsinfrastructuur aan te leggen. Bedoeling is om zo het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk sneller te kunnen realiseren.

Meer subsidies voor fietsinvesteringen op gemeentewegen

Waarom werd het Mobiliteitsbesluit gewijzigd?

Vijf jaar praktijkervaring bracht enkele onduidelijkheden en praktische moeilijkheden aan het licht. Bepaalde procedures en afspraken werden daarvoor vereenvoudigd of aangepast. [zie pagina 4.](#)

In het Vlaams Fietsbeleidsplan 'Een tandje bij voor de fiets' sprak Vlaams minister Ben Weyts twee jaar geleden zijn voornemen uit om de subsidiëring van fietsinfrastructuur voor de lokale besturen te optimaliseren en de beschikbare subsidiemiddelen beter te benutten. Met de nieuwe subsidieregeling wordt deze belofte voor meer financieel engagement concreet ingelost. In september vorig jaar publiceerde het Rekenhof ook een audit over de realisatie van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF). Een van de belangrijkste besluiten is dat het netwerk te traag tot stand komt. [zie pagina 3.](#)

Wat verandert er bij de projectsubsidies?

Het Vlaams Gewest verhoogt zijn aandeel bij de 'Fietsfondsprojecten' tot 50%. Daar bovenop zijn er nog altijd subsidies van de provincies. Voor fietssnelwegen kunnen de uitgaven in de meeste gevallen zo tot 100% worden terugbetaald. [zie pagina 2.](#)

Er is ook een regeling voorzien voor de aanleg van fietstunnels en fietsbruggen op lokale wegen die een gewestweg kruisen en geen aanhorigheid vormen met de gewestweg. Deze projecten vallen buiten het toepassingsgebied van de Samenwerkingsovereenkomst VI (of I). [zie pagina 3.](#)

Wanneer treden de wijzigingen in werking?

De wijzigingen zijn van kracht sinds 12 maart 2018. Er zijn geen overgangsbepalingen voorzien. Lopende procedures worden dus niet aangepast.

Wat wil de Vlaamse Regering bereiken?

Met de aangepaste subsidieregeling wil de Vlaamse Regering lokale besturen stimuleren en het BFF sneller uitrusten met de best gepaste fietsvoorzieningen. De functie van de weg, de gewenste verkeerssituatie en het fietspotentieel spelen de hoofdrol in het bepalen van die fietsvoorzieningen. Het is niet overal nodig om fietspaden aan te leggen. Op veel lokale wegen – vooral de types II en III – kan fietsen in gemengd verkeer veilig, logisch en comfortabel georganiseerd worden via andere maatregelen. De uitbreiding van de subsidieregeling moet het

voor lokale overheden wel mogelijk maken om zelf 'missing links' aan te pakken en fietssnelwegen op hun grondgebied uit te bouwen. [zie pagina 2.](#)

Wat is het Mobiliteitsbesluit?

Het Mobiliteitsbesluit concretiseert en verfijnt de bepalingen uit het Mobiliteitsdecreet. Het Mobiliteitsbesluit regelt zo de werking van de overlegorganen en de kwaliteitszorg bij de opmaak van mobiliteitsplannen en -projecten. Daarnaast regelt het ook de financiering en samenwerking bij de opmaak en uitvoering van de gemeentelijke mobiliteitsplannen via geregelende subsidies en type samenwerkingsovereenkomsten.



JERRY DE BRIE

Er zijn nu meer subsidies waarmee lokale overheden de uitrusting van het BFF op hun wegennet kunnen aanpakken.

Nieuwe subsidieregeling voor fietsprojecten

Om de aanleg van fietssnelwegen en andere fietsinfrastructuur van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF) te stimuleren, heeft de Vlaamse Regering de subsidies voor fietsprojecten aangepast. Deze subsidies van het Vlaamse Gewest worden net als vroeger aangevuld met provinciale subsidies.

Vlaamse subsidies

Om de beschikbare middelen nuttiger in te zetten, wijzigde de Vlaamse Regering de subsidieregels voor fietsprojecten. De nieuwigheden op een rij:

- Het Vlaams Gewest verhoogt de subsidie voor de aanleg of verbetering van fietsinfrastructuur van 40% naar 50%. Die infrastructuur moet op het BFF liggen, langs wegen die niet beheerd worden door het Vlaams Gewest.
- Het Vlaams Gewest subsidieert de aanleg van fietsbruggen en fietstunnels voor 100%. De fietstunnels en -bruggen moeten boven of onder een gewestweg liggen en mogen geen aanhangigheid zijn van de gewestweg. Deze regeling is complementair aan het toepassingsgebied van de SO VI (zie ook kader 'Ongelijkgrondse kruisingen voor 100% gesubsidieerd' op pagina 3).
- Een Ministerieel Besluit legt de lijst van Vlaamse fietssnelwegen vast. Het gaat om 120 trajecten, in totaal ongeveer 2.500 km fietssnelweg. Sommige delen van dit netwerk van fietssnelwegen beantwoorden al aan alle vereisten. Op andere delen kan al



De officiële lijst van fietssnelwegen bevat 120 trajecten, in totaal ongeveer 2.500 km fietssnelweg. U kunt de lijst met fietssnelwegen, inclusief kaart, bekijken op www.mobielvlaanderen.be.

gefietsd worden, maar nog niet met de kwaliteit van een fietssnelweg. Voor sommige delen ligt het exacte tracé nog niet vast. Het Vlaams Gewest subsidieert voor deze infrastructuur ook de studie- en toezichtskosten en de verwerving van gronden.

- Bij 'herinrichtings- of verbeteringsprojecten' kan het verbreden van een tweerichtings-fietspad van minder dan drie meter breed in aanmerking komen voor subsidie (vroeger was dit alleen voor fietspaden minder dan twee meter breed).
- Voor fietsstraten komt alleen de wegconstructie boven de fundering (bovenbouw) in aanmerking voor subsidiëring.

Provinciale subsidies

Ook de provincies sturen hun subsidieregeling bij. De aanpassingen van de provinciale

subsidierreglementen voor fietsprojecten staan echter nog niet overal op punt. Details over de provinciale subsidieregeling voor fietsprojecten vindt u op de website van uw provincie.

Subsidies combineren

De provincies en het Vlaams Gewest subsidiëren dezelfde projecten. Voor fietssnelwegen zal de samengevoegde subsidie (Vlaams Gewest + provincie) meestal neerkomen op een subsidie van 100%.

Voor fietsfondsprojecten moeten lokale overheden net als vroeger de integrale subsidie (Vlaams Gewest + provincie) aanvragen via de provincie. Met 'fietsfondsprojecten' bedoelen we fietsinfrastructuur op trajecten van het BFF langs wegen die niet onder het beheer van het Vlaams Gewest vallen, exclusief fietsbruggen en -tunnels over/onder gewestwegen.

Project	Huidige situatie	Vroeger
Aanleg van fietstunnels en fietsbruggen onder/over gewestwegen, buiten het domein van de gewestweg	100%	ad hoc
Aanleg van nieuwe of verbetering van bestaande fietsinfrastructuur	50%	40%
Aanleg of herinrichting van fietssnelwegen	<ul style="list-style-type: none"> • 50% van de werken • 50% van de studie- en toezichtskosten • 50% van de kosten van grondverwerving 	40% van de werken

Subsidies vanuit het Vlaams Gewest voor fietsinfrastructuur langs het BFF niet onder het beheer van het Vlaams Gewest.

Definities voor 'BFF' en 'fietssnelweg'

De begrippen 'bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk' en 'fietssnelweg' zijn essentieel om te bepalen of een project een subsidie kan krijgen. Daarom krijgen beide begrippen in het nieuwe besluit een duidelijke definitie.

Het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF):

"Een wensbeeld voor gemeentegrensoverschrijdende fietsinfrastructuur in het Vlaams Gewest. Het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk verbindt woonkernen en attractiepolen, met name zones van tewerkstelling, van onderwijs, van handel, van sport en cultuur en mobiliteitsknooppunten."

Fietssnelweg: "De ruggengraat van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk, namelijk potentieel intensief te gebruiken doorgaande fietsroutes tussen steden en belangrijke attractiepolen, die met kwalitatief hoogwaardige infrastructuur worden uitgerust. De fietssnelweg biedt een aantrekkelijk alternatief voor verplaatsingen met de auto. Op fietssnelwegen, die herkenbaar zijn, kunnen fietsers veilig en comfortabel doorrijden over langere afstanden."

Fietstunnels en -bruggen volledig gesubsidieerd

Vijf jaar geleden opende de fietstunnel op het Guldensporenpad in Zwevegem. Fietstunnels als deze kunnen voor 100% gesubsidieerd worden door het Vlaams Gewest.

In Zwevegem kruist de fietssnelweg de ringweg rond Zwevegem. Sinds 2013 is er een fietstunnel die de oversteek met die ringweg veilig maakt. De aanleg van die tunnel kostte ruim 1,4 miljoen euro. Het Vlaams Gewest nam hiervan 1,3 miljoen euro voor zijn rekening. De provincie West-Vlaanderen betaalde de rest om de hellingen voor en na de tunnel aan te passen.

Geen lacune in wetgeving meer

Lange tijd was onduidelijk via welke procedures de tunnel in Zwevegem subsidies kon krijgen. Realisatie via het Fietsfonds was niet mogelijk. Ook de module 13 van het mobiliteitsconvenant (de voorloper van de Samenwerkingsovereenkomst VI) kon niet toegepast worden omdat het fietspad niet langs een gewestweg ligt, maar de gewestweg kruist en er geen 'aanhangigheid' van is. Deze situatie komt ook op andere plaatsen in Vlaanderen voor. En een ad-hoc-oplossing zoals in Zwevegem is niet

altijd mogelijk. Aan de procedurele onduidelijkheid van gelijkaardige dossiers komt nu een einde dankzij de nieuwe regelgeving rond ongelijkvloerse kruisingen.

Volledig vergoed

De nieuwe regelgeving zegt duidelijk dat alle kosten vergoed worden voor de aanleg van fietsbruggen en -tunnels boven of onder gewestwegen, gelegen op trajecten van het BFF. Het Vlaams Gewest wil zo cruciale maar dure projecten in de toekomst sneller realiseren. Deze tunnels en bruggen komen uiteindelijk in het beheer van de gemeenten. Elke gemeente kan voortaan ook zo'n subsidiedossier opstarten.

Meer details over de voorwaarden van deze subsidiëring leest u in het artikel '100 % subsidie voor ongelijkgrondse kruisingen' op www.mobielvlaanderen.be/overheden (klik op 'Mobiliteitsbrief 188', dan op het artikel).



De subsidieprocedure voor fietstunnels zoals in Zwevegem is nu verduidelijkt.

Andere bruggen en tunnels via Europa

Lokale overheden die fietsbruggen of -fietstunnels willen aanleggen over een spoorweg of een kanaal kunnen subsidies krijgen uit het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO). Projecten kunnen ingediend worden tot 31 mei 2018.

Meer info: www.vlaio.be > andere doelgroepen > Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling > Projectoproepen EFRO > Prioriteit 3

Audit

Het Rekenhof: 'Het BFF wordt te traag gerealiseerd'



Hilde Dewicke en Jo Baele, eerste auditoren van het Rekenhof. "Aan dit tempo zal het nog bijna 50 jaar duren eer het BFF gerealiseerd raakt."

Het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk komt te traag tot stand. Dat blijkt uit een onderzoek van het Rekenhof. Vlaanderen engageert zich de komende jaren om een versnelling hoger te schakelen.

Het Rekenhof controleert als onafhankelijke instelling de openbare financiën van de federale staat, de gemeenschappen, de gewesten en de provincies. De instelling gaat onder andere na of de Vlaamse overheid haar doelstellingen realiseert met de voorziene budgetten. Eind vorig jaar deed het Rekenhof ook een audit van de

Vlaamse fietsinfrastructuur. Die audit focuste op de organisatie, financiering, subsidiëring en aanleg van fietsinfrastructuur door de Vlaamse overheid van 1999 tot 2016. "Bij dat onderzoek hebben we vastgesteld dat de doelstellingen 'het fietsgebruik bevorderen' en 'verkeersveiligheid voor fietsers verhogen' zeker en vast nog niet gehaald zijn", zeggen

Hilde Dewicke en Jo Baele, eerste auditoren bij het Rekenhof. "In 2000 gebeurde 15% van de verplaatsingen met de fiets. Het doel voor 2012 was 19%. In 2015-2016 was het fietsgebruik echter gedaald tot 11,3%. Volgens het laatste onderzoek verplaatsingsgedrag (februari 2018) steeg het wel opnieuw tot 14,3%, maar dat is nog altijd lager dan in 2000. Ook de veiligheid is voor fietsers in het laatste decennium niet verbeterd, in tegenstelling tot voor de andere weggebruikers."

Nood aan coördinatie en transparantie

Een andere belangrijke vaststelling in de audit: het BFF komt te traag tot stand. Hilde Dewicke en Jo Baele: "We hebben berekend dat er per jaar gemiddeld 75 km nieuwe fietspaden zijn aangelegd. Aan dit tempo zal het nog bijna 50 jaar duren eer het volledige BFF gerealiseerd is. Wij pleiten dan ook voor een gecoördineerde meerjarenvisie en -planning. De kosten voor de realisatie van het BFF moeten een update krijgen, én ze moeten transparant opgenomen worden

in de Vlaamse begroting. Ten slotte mag er best meer aandacht gaan naar kwaliteitsbewaking en objectieve criteria die bepalen wat prioritair projecten zijn."

Vlaanderen steekt een tandje bij

Voor de realisatie van het BFF heeft het Vlaams Gewest vorig jaar 100 miljoen geïnvesteerd. Voor 2018 is 10 miljoen extra voorzien. Daarnaast verwacht de Vlaamse Regering ook inspanningen van de lokale besturen, aangezien 60% van het BFF op wegen in lokaal beheer ligt. Daarvoor paste ze de subsidieregeling aan. Een belangrijk financieel engagement waarmee ze steden en gemeenten wil stimuleren om fietsvoorzieningen langs het BFF sneller aan te leggen en te verbeteren.

Meer info over het BFF vindt u op www.mobielvlaanderen.be/wegverkeer/fietsroutenetwerken.php. Het auditrapport van het Rekenhof is beschikbaar op www.rekenhof.be.

Wat verandert er nog?

Het nieuwe Mobiliteitsbesluit paste niet alleen de fietssubsidieringen aan. Het bevat ook enkele andere inhoudelijke en organisatorische wijzigingen. Een overzicht.

Overlegstructuur

- De totale investeringskost voor projecten of voor openbaarvervoermaatregelen die worden voorgelegd aan de Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC) is opgetrokken van 200.000 euro naar 500.000 euro. Dit drempelbedrag geldt (net als vroeger) niet voor projecten waarvoor u subsidies kan aanvragen of die u kan realiseren met een SOV, VI, VII, VIII of IX. ➔ Zie ook Mobiliteitsbrief 187 – PCV
- Bij de bespreking van projecten in de GBC waarvoor u subsidies kunt aanvragen bij het Agentschap Wegen en Verkeer (zie 'projectsubsidies' op www.mobielvlaanderen.be/overheden) moet AWV uitgenodigd worden als variabel lid. Dit geldt ook nog altijd voor alle instanties die advies geven over de procedure voor de omgevingsvergunning, zoals het Departement Omgeving, het Agentschap Onroerend Erfgoed, het Agentschap Natuur en Bos en het Departement Landbouw en Visserij (bij verwachte inname landbouwgrond).
- De GBC-procedure kan voortaan pas opgestart worden na de goedkeuring van het plan-MER (Milieueffectenrapport), en dus niet meer gelijktijdig. De GBC behandelt de concrete uitwerking van het project.
- Leden die de vergadering van de Regionale Mobiliteitscommissie (RMC) niet kunnen

bijwonen, kunnen voortaan een volmacht geven (behalve de initiatiefnemer). Die volmacht telt ook mee in de berekening van het quorum. Als u belangrijke opmerkingen of bezwaren heeft, blijft het wenselijk om zelf aanwezig te zijn.

Ontsluitingsinfrastructuur

- Het Vlaams Gewest subsidieert 40 of 60% bij de aanleg of herinrichting van ontsluitingsinfrastructuur voor tewerkstellings-, winkel- en/of dienstzones van bovenlokaal belang. Die percentages kunnen verlaagd worden wanneer de initiatiefnemer zelf bereid is om een hoger aandeel te financieren.

Wegverlichting

- Er zijn kleine wijzigingen aan de Samenwerkingsovereenkomst VIII 'voor de plaatsing van aan de bebouwde omgeving aangepaste verlichting van een gewestweg, geplaatst door de gemeente'. De verantwoordelijkheden voor eigendom, beheer, onderhoud en elektriciteitsverbruik van gemeente en gewest werden in de vernieuwde samenwerkingsovereenkomst verduidelijkt. Na afloop van de samenwerkingsovereenkomst kunnen de partijen opnieuw afspreken welke overheid nieuwe verlichting plaatst: de gemeente of het Vlaams Gewest.



Het geluidsniveau dat bepaalt of geluidsschermen nodig zijn, wordt overdag gemeten.

Geluidsschermen

- In de Samenwerkingsovereenkomst IX 'voor de plaatsing van schermen of gronddammen langs een gewestweg die het verkeerslawaaï verminderen' wordt verduidelijkt hoe de korting van 10% wordt berekend. In de vernieuwde samenwerkingsovereenkomst staat nu ook expliciet dat het maximale gemeten geluidsniveau betrekking heeft op de dagperiode.

U vindt de nieuwe modelteksten voor de samenwerkingsovereenkomsten op www.mobielvlaanderen.be/overheden (onder 'Lokaal mobiliteitsbeleid').

Nationale aankoopcentrale voor ANPR

Politiezones en lokale besturen kunnen ANPR-camera's voortaan aankopen via de nieuwe opdrachtcentrale van de federale politie: het federaal contract 'Procurement 2017 R3 043'. Tot eind vorig jaar liep de opdrachtcentrale nog via AWV. Het nieuwe raamcontract behandelt de levering, plaatsing en het onderhoud van nummerplaattherkenningscamera's. Meer info bij de federale wegpolitie.

➔ Meer informatie (mogelijkheden, prijzen, procedure) vindt u op <https://bpob.sharepoint.com/sites/anprcontract>. (login aanvragen via dri.biops@police.belgium.eu)

'Meldpunt Wegen' vernieuwd

Het Meldpunt Wegen zit sinds kort in een nieuw, fris en gebruiksvriendelijker jasje. Via www.meldpuntwegen.be kunnen burgers hinderen, schade aan de weg of problemen met de signalisatie melden. Het vernieuwde meldpunt verenigt het Meldpunt Fietspaden en Meldpunt Wegen op één platform. Voor de gebruikers van het Meldpunt Fietspaden verandert dat niets in de praktijk. Ze worden automatisch doorverwezen. Het Meldpunt Wegen stuurt meldingen ook nog altijd automatisch via e-mail door naar de bevoegde wegbeheerders. Maar de mogelijkheid om de

melder te beantwoorden vanuit de applicatie is verdwenen. Om meldingen te beantwoorden, moeten lokale overheden voortaan dus hun eigen procedure en opvolgingssysteem gebruiken.

➔ Vragen? Mail naar naar klantendienst-awv@wegenverkeer.be

Agenda

mei

- 7 en 8** Infosessie Richtlijnenboek MOBER
- 17** Inspiratiedag 'Ruimte in beweging'
- 28 mei - 1 juni** Actieweek en kick-off derde golf (combimobiliteit) 7km-club
- 24** Studiedag 'Slimme praktijken voor een veilige en leefbare stad'

juni

- 1** Inspiratiedag 'Vervoer op maat'
- 5** Fietscongres
- 11** Conferentie Baanbrekend winkelen
- 20** Gladheidsbestrijding in de praktijk

➔ Zie ook de agenda op www.mobielvlaanderen.be/overheden

Mobiliteitsbrief is er 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@mobilitieitsbrief.be.