

Basisbereikbaarheid

Basisbereikbaarheid wordt steeds concreter met het nieuwe decreet en twee omzendbrieven, een ontwerp uitvoeringsbesluit, de beleidsvisie mobipunten, een conceptnota over de mobiliteitscentrale en MaaS. In dit dubbelnummer lees je er alles over.



BLUEBIKE

De richtlijnen en procedures voor de uitwerking van basisbereikbaarheid krijgen vorm. “We zullen op een interactieve en communicatieve manier met alle actoren samenwerken”, zegt Peter Hofman, coördinator vervoerregio’s bij het Departement Mobiliteit en Openbare Werken.

‘Alle vervoerregio’s kunnen nu officieel aan de slag’

interview

Hoe ver staat de regelgeving rond de invoering van basisbereikbaarheid?

“Na de stemming van het decreet in het Vlaams Parlement en de daaropvolgende afkondiging op 26 april 2019 is het decreet basisbereikbaarheid op 12 juni 2019 gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad. Daarmee treedt het op 22 juni 2019 effectief in werking. Intussen gaf de Vlaamse Regering ook al haar principiële akkoord aan een uitvoeringsbesluit over de Projectstuurgroep, die de vroegere Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC) zal vervangen. Daarnaast zijn er twee omzendbrieven: een over de vervoerregio-werking en een over het geïntegreerd investeringsprogramma (GIP).”

Wat staat er in de omzendbrief over de vervoerregio-werking?

“De omzendbrief geeft het kader over de samenstelling, de werking en de opdrachten van de vervoerregioraad. Daarnaast wordt ingegaan op participatie, en handelt een laatste hoofdstuk over de hiërarchie van netwerken en knooppunten. De omzendbrief wil maximale flexibiliteit toelaten, niet alles wordt opgelegd. Zo krijgen de vervoerregioraden de vrijheid om zelf te kiezen hoe ze

willen werken: met gecombineerde of afwisselende ambtelijke of bestuurlijke raden, met of zonder een dagelijks bestuur, ... Ook werk- en/of themagroepen zijn mogelijk. De vergaderfrequentie is evenmin vastgelegd. Bestuurlijke raden zullen wellicht maar enkele keren per jaar samenkomen, op het moment dat er op vraag van de ambtelijke raden of werkgroepen knopen moeten worden doorgehakt. Vervoerregioraden die werken met een dagelijks bestuur – waarin een beperkte selectie van bestuurlijke en ambtelijke leden samen zetelt – zullen mogelijk maandelijks samenkomen.”

Wat is de grootste verandering?

Het is echt de bedoeling om op een ‘hogere’ niveau aan samenwerking, overleg en participatie te doen – dus ver voor de besluitvorming – en dat ook actiever te stimuleren. Voor thema’s als het openbaarvervoernet, het fietsbeleid, de mobipunten en het geïntegreerd investeringsprogramma (GIP) wordt gefundeerde feedback verwacht van de vervoerregio’s. Essentieel is het samen ontwikkelen van een visie en die gecoördineerd realiseren met de verschillende bestuursniveaus. Het team MOW is ook een belangrijke



PETER HOFMAN

Peter Hofman, coördinator vervoerregio’s bij Departement MOW: “Samenwerken tussen verschillende bestuursniveaus wordt van essentieel belang.”

nieuwigheid. Dit is een forum waarin de partners op Vlaams niveau de standpunten stroomlijnen en vanuit een coherente visie deelnemen aan de vervoerregioraad.”

Wat geef je nog graag mee?

“Ik hoop op een enthousiaste medewerking in de vervoerregioraden zodat we samen kunnen werken aan de organisatie en kostenefficiënte invulling van basisbereikbaarheid met een breed draagvlak. De vervoerregio-werking biedt aan lokale overheden een unieke kans om zelf mee aan het stuur te zitten. Ik hoop dat ze die kans met beide handen grijpen. Omdat de vervoerregioraad multidisciplinair en beleidsdomeinoverschrijdend is samengesteld, zal bovenregionaal werken gemakkelijker worden. Dat is een goede zaak. Deze werking is natuurlijk niet voor iedereen nieuw, in sommige regio’s bestaat al een goede intergemeentelijke samenwerking. Het is zeker niet de bedoeling om deze op te breken, maar om onze expertise bij aan tafel te brengen. Vanuit het Departement MOW moeten we er tot slot over waken dat de grenzen van de vervoerregio’s geen harde grenzen worden: ook tussen de vervoerregio’s zal overleg nodig zijn.”

‘Vervoerregioraden zitten aan het stuur voor een betere mobiliteit in de regio’

De vervoerregioraden voor de 15 vervoerregio's in Vlaanderen zijn vandaag samengesteld. De eerste stappen naar een openbaarvervoernet en regionaal mobiliteitsplan kunnen nu gezet worden. De Mobiliteitsbrief ging poolshoogte nemen bij twee bestuurlijke voorzitters: Carl Hanssens van vervoerregio Waasland en Marleen Lambrecht van vervoerregio Aalst.

Wat verwachten jullie van de vervoerregioraad?

Carl: “De verwachtingen zijn hoog gespannen. Mobiliteit is een gemeentegrensoverschrijdend thema. Met de vervoerregioraad en het regionaal mobiliteitsplan hebben de gemeenten nu een kader waarbinnen ze kunnen samenwerken aan mobiliteitsuitdagingen. Met het mee vormgeven van een nieuw openbaarvervoernet zitten we mee aan het stuur naar beter openbaar of collectief vervoer, iets wat vroeger ondenkbaar was.”

Marleen: “Ik hoop dat we in de vervoerregioraad kunnen werken aan een betere mobiliteit in heel onze regio. Dat we samen ijveren voor meer en beter openbaar vervoer en voor een versnelde aanleg van fietspaden. En dat we vervoer op maat kunnen organiseren dat aan de verwachtingen voldoet.”

Marleen Lambrecht, schepen van mobiliteit in Erpe-Mere en voorzitter van vervoerregio Aalst: “Ik kijk ernaar uit om gezamenlijk projecten te realiseren die een gemeente alleen moeilijk aankan.”



ERPE-MERE

Werken met vervoerregioraden is voor iedereen nieuw. Welke voordelen zien jullie?

Marleen: “Een betere samenwerking tussen gemeenten is volgens mij het grootste voordeel. Ik kijk ernaar uit om gezamenlijk projecten te realiseren die een gemeente alleen moeilijk aankan. Door de schaalvergroting en regionaal te denken over gemeentegrenzen heen zetten we een stap vooruit.”

Carl: “Een groot voordeel is ook dat de samenwerking wordt gefaciliteerd: er is ondersteuning van een studiebureau en van het team MOW. Dat zorgt voor een professionele omkadering en zal ons ook dwingen om knopen door te hakken.”

Welke valkuilen vrezen jullie?

Carl: “Ik vrees voor te hoge verwachtingen die door te lage budgetten onmogelijk waar te maken zijn. We zullen echt keuzes moeten maken. Maar dat is geen slechte zaak.”

Marleen: “De vrees bestaat dat we voor bepaalde mobiliteitsvraagstukken geen oplossing zullen vinden. Of dat er niet genoeg financiële middelen zijn. Ook de verplichte terugkoppeling naar alle gemeenteraden kan voor vertraging zorgen.”

Wat zullen de eerste realisaties zijn?

Carl: “In de vervoerregio Waasland hebben we net onze vervoerregioraad samengesteld. De



SINT-NIKLAAS

Carl Hanssens, schepen van mobiliteit in Sint-Niklaas en voorzitter vervoerregio Waasland: “We zullen keuzes moeten maken. Maar dat is geen slechte zaak.”

aanstelling van een begeleidend studiebureau en het vormgeven van een nieuw openbaarvervoernetwerk voor De Lijn zijn de eerste uitdagingen. Het identificeren van de attractiepolen in onze gemeentes is het eerste wat we zullen doen.”

Marleen: “In vervoerregio Aalst zijn alle voorbereidingen gebeurd binnen het pilootproject. Wij kunnen nu werken aan de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan. Als het van mij afhangt, pakken we eerst de versnelde aanleg van fietspaden aan, net als autodelen en fietsdelen. Hoe we dat gaan doen, moeten we nog verder bespreken.”

Heb je tips voor andere vervoerregioraden?

Carl: “Aangezien we net starten, kan ik nog geen tips geven. Ik heb wel geleerd uit de pilootregio's dat iedereen hard zal moeten werken. In ruil krijgen we een unieke kans om gestructureerd gemeentegrensoverschrijdend samen te werken.”

Marleen: “Geduld hebben en volhouden is de boodschap!”

Regelgeving

Op www.basisbereikbaarheid.be vind je de volgende regelgeving over basisbereikbaarheid:

- Decreet basisbereikbaarheid van 26 april 2019
- Omzendbrief MOW 2019/01 – Opstart en werking van de vervoerregio's
- Omzendbrief MOW 2019/02 – Geïntegreerd Investeringsprogramma
- Ontwerpbesluit projectmethodologie en projectstuurgroep
- Beleidsvisie en implementatiekader mobipunten
- Conceptnota uitwerking mobiliteitscentrale

Voor meer info kan je ook terecht bij het team MOW in jouw vervoerregio. Kijk op www.basisbereikbaarheid.be voor contactgegevens.

‘De stapsgewijze opbouw biedt een stevige houvast’

Het regionaal mobiliteitsplan legt de globale mobiliteitsvisie voor een langere termijn vast voor de vervoerregio, en dat voor alle modi. De afdeling Beleid van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken heeft een methodiek uitgetekend aan de hand van de Europese SUMP-richtlijnen, die ook de basis vormden voor de methodiek van de lokale mobiliteitsplannen.

“Het regionaal mobiliteitsplan kan je zien als een kader voor alle beslissingen binnen de vervoerregio. Dat geldt ook voor het gemeentelijk mobiliteitsplan, maar er zijn natuurlijk belangrijke verschillen”, zegt regionale beleidsmedewerker mobiliteit Hannelore Deblaere van de afdeling Beleid, Departement MOW. “Omdat dit over een veel groter gebied gaat, zal het mobiliteitsplan veel strategischer zijn. Het is bijvoorbeeld niet de bedoeling om in dat plan lokale knelpunten te behandelen. Parkeerbeleid is een goed voorbeeld: in het regionaal mobiliteitsplan zullen we niet bezig zijn met de locatie van de blauwe parkeerzones in een gemeente, maar wel met de planning van een park & ride die impact heeft op de ruime omgeving. De focus ligt op het strategisch belang voor de vervoerregio als geheel en waarover de vervoerregio ook over een breed draagvlak beschikt.”

Universele methodiek

Om het regionaal mobiliteitsplan op te bouwen, werd de Europees voorgestelde SUMP-methodiek gevolgd. Die bestaat uit vier fasen: oriëntering, planopbouw, actieplan (beleidskeuzes) en tot slot de evaluatie. Het Departement MOW begeleidt de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan, met ondersteuning van een studie bureau. Hannelore: “Uiteraard rekenen we op input uit de lokale overheden. Die zal op politiek niveau vooral aan bod komen op de vervoerregioraden. Maar vooraleer we daar aspecten van het regionaal mobiliteitsplan bediscussieren, bereiden we dit op ambtelijk niveau voor in verschillende werkgroepen. Die werkgroepen krijgen begeleiding van de studie bureaus. In elke vervoerregio zullen de werkgroepen anders georganiseerd zijn om zo goed mogelijk te beantwoorden aan de reële behoeften. In sommige regio’s wordt bijvoorbeeld gebiedsgericht gewerkt, in andere themagericht. We bereiden het



JERRY DE BRIE

Regionaal beleidsmedewerker mobiliteit Hannelore Deblaere van het Departement MOW: “We bereiden het regionaal mobiliteitsplan voor in diverse werkgroepen, de vervoerregioraad legt het ontwerpplan definitief vast.”



ANTONIE VAN LOOK, INFOPUNT PUBLIEKE RIJWEGE

Mobipunten spelen een belangrijke rol bij de invulling van een regionaal mobiliteitsplan.

regionaal mobiliteitsplan dan wel voor in werkgroepen, de vervoerregioraad neemt de finale beslissingen.”

Inhoudelijke accenten

De inhoudelijke invulling van het regionaal mobiliteitsplan zal specifiek zijn voor elke vervoerregio. Hannelore verduidelijkt: “De verschillende netwerken worden op schaalniveau van de regio in kaart gebracht en daarbij worden de mobipunten van regionaal belang aangeduid. Bij de analyse van de netwerken kunnen verschillende thema’s aan bod komen: verkeersveiligheid, deelsystemen, de link met het ruimtelijk beleid, de ondersteuning door ITS, werken rond innovatieve logistieke concepten, ... Elke regio zal zelf bepalen welke accenten zij belangrijk vindt en onder de aandacht wil brengen en hoe deze finaal het gewenste mobiliteitssysteem voor de vervoerregio zullen bepalen.”

Alle vervoersmodi

In het regionaal mobiliteitsplan is het uitdrukkelijk de bedoeling om alle modi in beeld te brengen. Hannelore: “Nieuw daarbij is vooral dat we naast personenverkeer ook vrachtverkeer grondig zullen onderzoeken. Voor vrachtverkeer ligt de nadruk op duurzame trajecten, eventueel met multimodaal transport, ook wel synchromodaliteit genoemd. De route van A naar B kan vaak ook voor vrachtverkeer opgesplitst worden in verschillende fasen:

bijvoorbeeld een stuk van het traject per schip, dan met de vrachtwagen en tot slot met een kleinere bestelwagen.”

Overleg en een open geest

Sommige van deze onderwerpen zijn relatief nieuw voor lokale overheden. “De opmaak van een regionaal mobiliteitsplan is voor iedereen nieuw, ook voor ons”, vertelt Hannelore. “De methodiek en de inhoudelijke lijn bieden wel stevige handvaten, maar toch zullen we sommige dingen proefondervindelijk moeten ontdekken. Er zal ook heel veel overleg nodig zijn, en er zullen op lokaal niveau hier en daar politieke knopen doorgemaakt moeten worden. Een open geest en een bril die verder kijkt dan de gemeentegrenzen zijn dus essentieel voor een goed regionaal mobiliteitsplan.”

Regionaal mobiliteitsplan:

Vier opmaakfasen

- Oriënteringsfase: inventarisatie en onderzoek.
- Planopbouw: opbouw strategische visie en operationele doelstellingen.
- Actieplan: uitwerking van het beleidsscenario.
- Evaluatie en monitoring.

Met projecten naar de Projectstuurgroep (PSG)

Het decreet Basisbereikbaarheid vereenvoudigt de projectwerking. De gefaseerde projectmethodologie blijft behouden, net als enkele herkenbare begrippen zoals de startnota en de projectnota. Het besluitvormingsproces verloopt voortaan echter via een vereenvoudigde overlegstructuur in de projectstuurgroep (PSG), die het project doorheen alle procedurestappen loodst.

Wat verandert er?

In het verleden kwam de besluitvorming tot stand via de Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC) en de Regionale Mobiliteitscommissie (RMC). De kwaliteitsadviseur bracht toen over elk dossier een advies uit, vaak pas op het einde van een traject. Nu krijgt de besluitvorming op een eenvoudigere manier vorm, via één geïntegreerd overlegorgaan: de projectstuurgroep (PSG). De leden van de PSG brengen hun aanbevelingen samen tot er een consensus is over het voorliggend dossier. De initiatiefnemer die de PSG samenbrengt en begeleidt, draagt ook de verantwoordelijkheid over het dossier. Hij gaat op zoek naar de consensus rond de tafel, en houdt daarmee het budget, de kwaliteit van het ontwerp en de timing in de hand, zonder afbreuk te doen aan de relevante input van stakeholders.

Expertise aan tafel

De PSG staat in voor de begeleiding van een project of van een lokaal mobiliteitsplan (of van een ander mobiliteitsgerelateerd plan). De PSG staat garant voor de inherente kwaliteitszorg van deze projecten en plannen. Binnen de PSG

wordt de expertise van de verschillende partners gevraagd in het ontwerp- en denkproces. In de nieuwe procedure wordt dus niet langer verplicht een beroep gedaan op extern kwaliteitsadvies: de leden brengen meteen de juiste expertise mee rond de tafel. De consensusbeslissing van de PSG vervangt dus het gunstig advies van de kwaliteitsadviseur.

Overgangsbepalingen

- Het werken met de PSG start onmiddellijk. We schakelen daarbij naadloos over van de GBC-RMC procedure. Concreet betekent dit dat de initiatiefnemer aan zet is en een PSG samenstelt én bijeenroept om het projectverloop van lopende plannen en projecten verder te zetten.
- Dossiers die op de GBC werden besproken, worden hernomen in een projectstuurgroep wanneer de vergadering in niet-consensus geëindigd is en nog geen adviesvraag bij de RMC werd ingediend. Voor deze dossiers is een consensus-beslissing van de projectstuurgroep nodig om naar de volgende fase over te stappen. Dit vervangt het advies van de kwaliteitsadviseur.

- Dossiers die op GBC werden besproken waarbij de vergadering in consensus eindigde en waarvoor geen adviesvraag bij RMC meer kon worden ingediend, kunnen worden gelijkgesteld met een consensusbeslissing van de projectstuurgroep. De initiatiefnemer beoordeelt of de betreffende nota beantwoordt aan de beoordeling die een projectstuurgroep uitvoert en stelt desgevallend toch nog een projectstuurgroep in. In het andere geval wordt overgegaan naar de volgende fase.
- Dossiers waarvoor nog een (schriftelijke) adviesvraag werd ingediend bij RMC voor 22 juni 2019, zullen nog een advies van de kwaliteitsadviseur ontvangen waarop kan worden verder gewerkt in de volgende fase. Is het advies ongunstig? Dan wordt het dossier, samen met de aanbevelingen van de kwaliteitsadviseur, behandeld in een projectstuurgroep.

Een schematisch overzicht van de overgangsbepalingen vind je op www.mobielvlaanderen.be/overheden onder nieuws.

Welke projecten begeleidt de projectstuurgroep?

Infrastructuurgebonden projecten:

- De aanleg of herinrichting van gewestwegen, incl. bijbehorende fietsinfrastructuur en kruispunten.
- Projecten die de aanleg, de verbetering of uitrusting van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk tot doel hebben.
- Openbare verlichting langs gewestwegen door de gemeente.
- Schoolomgevingen.
- Projecten die de duurzame ontsluiting van bedrijvzones tot doel hebben.
- Stationsomgevingen, mobipunten en carpoolparkings.
- Tram- en busbanen en andere infrastructuurmaatregelen die de doorstroming bevorderen.
- Schermen of gronddammen langs gewestwegen die het wegverkeerslawaai verminderen.

- Bouwen of vernieuwen van sluisen, bruggen en stuwen op of langs waterwegen.
- De aanleg, heraanleg of herinrichting van laad- en loskaaien langs waterwegen die worden ontsloten op het wegennetwerk.
- De aanleg, heraanleg, herinrichting van publiek toegankelijke infrastructuurprojecten op watergebonden gronden.

Uitzonderingen:

- De totale investeringskosten van de werken zijn < 500.000 euro, werken aan of op autosnelwegen, dringende herstellingen, bepaalde geluidsdossiers en baggerwerken.
- Deze uitzonderingen zijn niet van toepassing als er voor het project subsidies worden verleend of een samenwerkingsovereenkomst wordt afgesloten en wanneer één of meerdere leden van de vervoerregioraad gemotiveerd verzoekt de projectmethodologie te volgen.

Niet-infrastructuurgebonden projecten:

- Projecten die het aanbod van het openbaar personenvervoer wijzigingen, inclusief de verplaatsing van haltes of de bediening van mobipunten.
- Projecten ter ondersteuning van het mobiliteitsbeleid en flankerende maatregelen waarvoor een subsidieregeling wordt voorzien of een samenwerkingsovereenkomst wordt afgesloten.

Uitzonderingen:

- Wijzigingen in het openbaar vervoeraanbod als gevolg van omrijden door calamiteiten of werken, openbare versterkingsritten of projecten met beperkte impact ($\leq 10\%$) op de reizigerskilometers.

Het team MOW spreekt met één stem

De verschillende diensten van de Vlaamse overheid stroomlijnen hun standpunten en nemen vanuit een coherente visie deel aan de vervoerregioraad.

Wie zit in de projectstuurgroep?

Voorzitter

De PSG wordt voorgezeten door de initiatiefnemer van het project of plan. Dit verschilt dus van de vroegere werking, waarbij de gemeente de facto voorzitter was van de GBC.

Minimale samenstelling

1. De initiatiefnemer.
2. Een vertegenwoordiger van de betrokken gemeente(n).
3. Een vertegenwoordiger van het beleidsdomein MOW.
4. Een vertegenwoordiger van de betrokken weg- of waterwegbeheerder.

Eén vertegenwoordiger kan meerdere rollen opnemen.

Uitbreiding

Het is de taak van elke initiatiefnemer om de samenstelling van de projectstuurgroep weloverwogen te bekijken en de juiste partners mee uit te nodigen.

- Is er sprake van cofinanciering? Dan is het logisch dat de medefinancierders ook in de PSG vertegenwoordigd zijn.
- De Lijn nodig je uit wanneer het project op of nabij een traject ligt van het kernnet of aanvullend net.
- Ook NMBS/Infrabel en de adviesverlenende instanties in het kader van de omgevingsvergunning kunnen belangrijke partners zijn.

Tip: de projectstuurgroep kan een rol spelen in een participatietraject. Om dit mogelijk te maken kunnen één of meerdere vergaderingen van de PSG opengesteld worden voor vertegenwoordigers van het maatschappelijk middenveld en/of de bevolking.

Elke vervoerregio heeft een eigen team MOW. Daarin zitten de Vlaamse instanties die deel uitmaken van de vervoerregioraad: het Departement MOW, het Agentschap Wegen en Verkeer, De Lijn en de Vlaamse Waterweg. In dit overlegforum stroomlijnen deze partners hun standpunten om vanuit een coherente visie deel te nemen aan de vervoerregioraad. Afhankelijk van de projecten worden soms ook andere Vlaamse instanties uitgenodigd, zoals het Departement Omgeving en de Werkvennootschap.

Flotte samenwerking in team MOW Kempen

Het team MOW Kempen ging in november 2018 als een van de eerste van start. Sindsdien overleggen ze maandelijks. “Samenwerken gebeurt op twee niveaus. De structuren moeten de samenwerking ondersteunen én het moet klikken tussen de mensen. In de Kempen is beide het geval”, zegt **Frank Leys**, voorzitter van de Vervoerregioraad Kempen. “Er is zeker genoeg stof voor overleg”, zegt **Nikka Curinckx**, voorzitter van het team MOW Kempen. “We bespreken vragen van gemeenten die via de GBC of andere contacten bij ons komen, topics

uit de vervoerregioraad en uit de ambtelijke werkgroep. Omdat we elkaar regelmatig zien, merk ik meer begrip voor elkaars standpunten”, zegt Nikka.

“Er is veel vertrouwen tussen de leden”, zegt **Cécile Dusart**, vervoerregiomanager bij De Lijn. “Alles kan openlijk besproken worden en we delen meer informatie dan vroeger. Het is ook interessant om een klankbord te hebben bij experts in andere domeinen.” **Raf Daniels** van De Vlaamse Waterweg vindt het een meerwaarde dat steeds dezelfde personen de dossiers behandelen. “Daardoor is er meer samenhang tussen projecten. Voor lokale besturen ontstaat er ook een laagdrempelig bereikbaar orgaan met multidisciplinaire kennis van mobiliteit”, aldus Raf. “Uiteraard hebben we niet altijd bij alles dezelfde mening en belangen”, geeft **Pieterjan Descheemaeker**, regiomanager Agentschap Wegen en Verkeer toe. “Toch spreken we als team MOW met één stem naar lokale besturen. Het zal soms een uitdaging zijn om de violen vooraf gelijk te stemmen, maar ik ben ervan overtuigd dat we dit in een goede verstandhouding en als een team kunnen realiseren.”



Team MOW Kempen: “We bespreken alles openlijk vooraf zodat we met één stem naar de vervoerregioraad kunnen komen.”

Kernnet en aanvullend net krijgen vorm

Via een herhaaldelijk proces van modellering en kosteninschatting zullen het kernnet en het aanvullend net vorm krijgen. De beslissers en adviesverleners verschillen naargelang het net.

In basisbereikbaarheid heeft het openbaarvervoernetwerk vier lagen: het treinnet, het kernnet, het aanvullend net en het vervoer op maat. Na het treinnet moet eerst het **kernnet** vorm krijgen. De Lijn bereidt hiervoor per vervoerregio een voorstel voor. De Lijn baseert zich daarvoor op de aangetoonde vervoersvraag, gekende plannen en vragen maar ook op het huidige



net en tellingen. Deze voorstellen worden in de vervoerregioraden voorgelegd en besproken. De Vlaamse Regering beslist over het netwerk en de minimaal te bedienen attractiepolen van het kernnet, na het advies van de vervoerregioraad.

Ook voor het **aanvullend net** bereidt De Lijn een voorstel voor. De Lijn legt dit voor aan de vervoerregioraad die finaal bepaalt hoe dit netwerk er zal uitzien en welke de minimaal te bedienen attractiepolen zijn.

Eens het kernnet en het aanvullend net vastliggen, kan de vervoerregioraad in overleg met de gemeenten en met Vlaanderen het **vervoer op maat** uittekenen. De vervoerregioraad krijgt de ruimte om de gepaste vervoersoplossingen te bepalen die de lokale noden efficiënt kunnen invullen. De uitdaging ligt in het optimaliseren en integreren van verschillende aanvullende vervoer- en deelsystemen die zich vandaag richten tot een specifieke vervoersvraag. De inzet van

het lokaal vraagafhankelijk vervoer zal worden aangestuurd door een mobiliteitscentrale. De taken en andere uitgangspunten met betrekking tot de mobiliteitscentrale zijn uitgewerkt in de Conceptnota 'uitwerking mobiliteitscentrale' die aan de Vlaamse Regering van 10 mei 2019 werd voorgelegd. Het oktobernummer van Mobiliteitsbrief wordt integraal ingevuld met meer informatie over dit thema.

Het nieuwe aanbod

De verschillende lagen van het hiërarchisch gestructureerde openbaarvervoersnet worden op elkaar afgestemd. Ze zullen ook op hetzelfde moment in exploitatie gaan. Momenteel is eind 2020 voorzien. De Vlaamse Regering zal de minimale normering voor de kwaliteitseisen bepalen die door de vervoerregioraad verder kunnen worden ingevuld. Mogelijke kwaliteitsnormen zijn de frequentie, bedieningstijd, voertuigcapaciteit, halteafstanden, enz.

Netwerklaag	Wie bepaalt / coördineert	Wie geeft advies
Treinnet	Federaal	Vlaanderen
Kernnet	Vlaanderen	Vervoerregio
Aanvullend net	Vervoerregio	Gemeente/Vlaanderen
Vervoer op maat	Vervoerregio	Gemeente/Vlaanderen

Subsidies

Wat met de projectsubsidies?

Om de continuïteit te verzekeren, blijven de huidige subsidieregelingen min of meer onveranderd. Met het wegvallen van het kwaliteitsadvies en van de verplichting tot het opmaken en evalueren van het gemeentelijk mobiliteitsplan geven we graag meer duidelijkheid over de geldende subsidievoorwaarden. Deze zijn ook van toepassing op de voorwaarden die gelden voor het afsluiten van samenwerkingsovereenkomsten waarvan de bestaande types behouden blijven.

Voor projecten en typesamenwerkingsovereenkomsten

- Het laatste gunstig kwaliteitsadvies blijft een noodzakelijk onderdeel in het projectdossier om aan de (subsidie-)voorwaarden te voldoen. Voor projecten die niet meer aan de RMC/kwaliteitsadviseur konden worden voorgelegd en nu in een projectstuurgroep (PSG) zijn besproken, wordt het verslag voorgelegd waaruit blijkt dat de PSG consensus heeft bereikt over het dossier.
- Een andere subsidievoorwaarde die nu nog

van toepassing blijft, is het hebben van een geldig mobiliteitsplan. Een geldig mobiliteitsplan is een mobiliteitsplan dat definitief werd vastgesteld door de gemeenteraad en dat werd bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad of dat bij de inwerkingtreding van het Mobiliteitsdecreet werd gelijkgesteld. De bijkomende voorwaarde dat het plan minstens om de zes jaar geëvalueerd moet worden met de sneltoets, vervalt. Aangezien een geldig mobiliteitsplan geldig blijft tot er een nieuw wordt vastgesteld en bekendgemaakt, zijn er geen toekomstige verplichtingen. Bij nieuwe fusiegemeenten blijft het plan geldig voor het grondgebied waarvoor het werd vastgesteld.

- Van zodra een ontwerp regionaal mobiliteitsplan is vastgesteld, wordt ook de goedkeuring van dat plan door de gemeenteraad een voorwaarde voor de gemeente om subsidies te kunnen verkrijgen.
- Voor fietsfondsprojecten blijft de regeling van de subsidieaanvragen via de provincie behouden.

Voor gemeentelijke mobiliteitsplannen

- Gemeenten die al een geldig mobiliteitsplan hebben, kunnen nog voor een geheel of gedeeltelijk nieuw mobiliteitsplan subsidies verkrijgen volgens de huidige subsidieregeling, voor zover de sneltoets nog gunstig werd geadviseerd door de RMC.
- Gemeenten die niet beschikken over een geldig mobiliteitsplan, kunnen subsidies verkrijgen volgens de huidige subsidieregeling voor spoor 1. Dat geldt ook voor de nieuwe fusiegemeenten.
- De opmaak en bijsturing van gemeentelijke mobiliteitsplannen worden begeleid in de projectstuurgroep. Bij de subsidieaanvraag wordt het verslag voorgelegd waaruit blijkt dat de PSG consensus heeft bereikt over het ontwerp beleidsplan. De goedkeuring van het plan door de gemeenteraad en de bekendmaking hiervan in het Belgisch Staatsblad blijven verplicht.

De vervoerregio Antwerpen structureert participatie en co-creatie in werkbanken

Het decreet Basisbereikbaarheid verankert participatie in de Vlaamse regelgeving met de bedoeling die participatie meer doordacht en strategisch in te bedden in de werking rond mobiliteit. Het decreet wil burgers niet alleen betrekken bij het planningsproces, maar ook bij het uitvoeren, opvolgen en evalueren van basisbereikbaarheid. Het is zinvol om hierbij te kijken naar reeds bestaande burgerinitiatieven zoals in Antwerpen gebeurde.

In 2017 sloten Antwerpse burgerbewegingen en de betrokken overheden (Vlaamse overheid, stadsbestuur en havenbedrijf) een 'Toekomstverbond'. Dat verbond doet afspraken over vier strategische keuzes rond mobiliteit: een ring voor de stad, een ring rondom de stad, een modal shift naar 50/50 (de helft verplaatsingen te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer en de helft met auto's en vrachtwagens) en een overkapping van de ring. Daarnaast benadrukt het Toekomstverbond het onvoorwaardelijke belang van samenwerking tussen overheden en betrokken burgerbewegingen, lokale en bovenlokale actiegroepen, economische sectororganisaties, mobiliteits- en ruimtelijke experts, ...

Vier werkbanken

De verdere uitwerking van de vier strategische keuzes wordt gestroomlijnd in een 'werkbank'. De geïntegreerde mobiliteitsvisie die de gewenste modal shift moet bewerkstelligen, wordt vastgelegd in het 'Routeplan 2030' waarmee de vervoerregio Antwerpen haar mobiliteitsbeleid voor de toekomst vorm geeft. De organisatie van de werkbank 'Routeplan 2030' gebeurt onder de vleugels van de vervoerregio Antwerpen. De werkbanken zijn ontmoetingsplekken waar

de verschillende actoren samen kunnen overleggen, tekenen en rekenen. Voorstellen en projecten worden er geformuleerd, breed afgetoetst, beargumenteerd, besproken en verder uitgewerkt. De hoofdaccenten in deze cocreatie liggen niet alleen op mobiliteit, maar even sterk op leefbaarheid, gezondheid en ruimtelijke aspecten. Participatie, draagvlakverwerving en maatschappelijk gedragen consensus zijn steeds de hoofdopdracht.

Werkbank 'Routeplan 2030'

De werkbank 'Routeplan 2030' wordt, zoals de andere werkbanken, aangestuurd door een combinatie van twee voorzitters, één uit de overheid en één uit de burgerbewegingen. Inhoudelijk wordt ze ondersteund door het studieconsortium dat het Routeplan 2030 opmaakt. Zij zorgen voor de inhoud, ondersteunen de organisatie en nemen een rol als moderator op tijdens de bijeenkomsten.

In de praktijk verliepen de bijeenkomsten tot nu toe als werksessies met beperkte groepen rond tafels of posters. Dat bleek voor iedereen een transparante werkmethode. Er wordt een 'veilige' omgeving gecreëerd waarin iedereen de kans krijgt vrij vanuit zijn eigen expertise te spreken.



BEHEERSMAATSCHAPPIJ ANTWERPEN MOBIEL

De bijeenkomsten verliepen tot nu toe als werksessies met beperkte groepen rond tafels of posters.

Soms werd er thematisch gewerkt per modus, soms geografisch. In het begin werd vooral ieders insteek losgeweekt, daarna werd vooral gemikt op synthese en aanzet tot maatregelen. De verschillende stakeholders brachten thematische kennis aan. Lokale ambtenaren zorgden voor gedetailleerde terreinkennis. Deze aanpak vraagt uiteraard veel en gerichte voorbereiding. Ook tijdens de – soms druk bijgewoonde – werksessies moet er voldoende ondersteuning zijn.

Vervoerregioraad en team MOW

Werkbankresultaten worden gerapporteerd aan de vervoerregioraad. Het is immers deze raad die verantwoordelijk is voor het ontwerp Routeplan 2030. Het Vlaamse overheidsniveau wordt vertegenwoordigd door het team MOW. Dat bestaat uit vertegenwoordigers van het Departement MOW, Agentschap Wegen en Verkeer, De Lijn, De Vlaamse Waterweg, Lantis en een coördinerend vervoerregioteam. Dit team ondersteunt de werking van de vervoerregioraad en alle deelstructuren zoals de werkbanken, en staat in voor de voorbereiding en de uitvoering van de goedgekeurde werkprogramma's.

Fiets als essentiële schakel in de vervoerregio's



JERRY DE BRIE

Een belangrijke schakel in de visieontwikkeling voor de vervoerregio's is het fietsbeleid.

De ontwikkeling van een visie op meer fietsgebruik en -infrastructuur zal een belangrijk onderdeel zijn van de op te stellen mobiliteitsvisie voor de vervoerregio's. Ook het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF) maakt daar deel van uit. Het netwerk wordt bepaald door de vervoerregioraden, de fietssnelwegen worden wel nog op Vlaams niveau vastgelegd. Door een sterkere visieontwikkeling op het niveau van de vervoerregio's schakelen we een tandje hoger voor de fiets. Vanuit het regionaal mobiliteitsplan

kunnen aanpassingen voorgesteld worden aan het bestaande BFF, maar ook bij een verdere verfijning in functie van regionale en lokale attractiepolen kunnen bijsturingen wenselijk zijn. In de praktijk kunnen wijzigingscommissies de voorstellen tot aanpassing blijven capteren en onderzoeken, maar zij leggen hun advies voor aan de vervoerregioraad. De vervoerregioraad beoordeelt die wijzigingen dan in het kader van het gewenste regionale fietsbeleid.

Nieuw standaardbestek 250

Er is een nieuwe versie van het 'Standaardbestek 250 voor de wegenbouw' beschikbaar op de website van het Agentschap Wegen en Verkeer: de versie 4.1. Het standaardbestek 250 bevat alle info over wegenbouw, rioleringen, signalisatie en groenaanleg. Het nieuwe typebestek bevat onder andere nieuwe prijsherzieningsformules voor asfalteringswerken. De technische hoofdstukken werden ook aangepast aan de huidige technieken, nieuwe materialen en uitvoeringsmethodes. Het nieuwe bestek is digitaal beschikbaar op www.wegenenverkeer.be/standaardbestek. Een papieren exemplaar bestellen kan vanaf september. Er is een overgangperiode voorzien van een half jaar. In het najaar worden ook uitgebreide infosessies voorzien. Een uitgebreid overzicht van de wijzigingen ten opzichte van de vorige versie staat ook op www.wegenenverkeer.be/standaardbestek.

Terugkommoment voor beginnende bestuurders

Lokale besturen krijgen regelmatig vragen over het terugkommoment voor beginnende bestuurders. Hieronder geven we enkele richtlijnen voor antwoorden op veelgestelde vragen:

• Moet ik het terugkommoment volgen?

Je moet het terugkommoment volgen wanneer het antwoord op onderstaande vragen telkens 'ja' is.

- Woon je in Vlaanderen?
- Is je voorlopig en definitief rijbewijs afgeleverd in Vlaanderen?
- Heb je jouw laatste voorlopig rijbewijs na 1 oktober 2017 aangevraagd?
- Ik ben na 1 oktober 2017 van voorlopig rijbewijs gewisseld. Moet ik het terugkommoment volgen?

Heb je jouw laatste voorlopig rijbewijs gekregen omdat je van type gewisseld bent (van 18 naar 36 maanden of omgekeerd)? Dan moet je het terugkommoment volgen.

Heb je jouw laatste voorlopig rijbewijs gekregen na verlies, diefstal of een wissel van begeleider? Dan moet je het terugkommoment niet volgen.

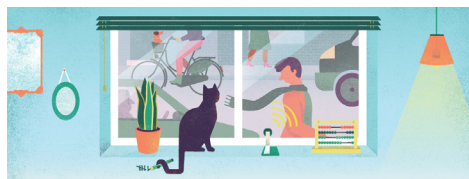
- Ik weet niet meer of ik voor of na 1 oktober 2017 van voorlopig rijbewijs gewisseld heb.

Die informatie kan je bij de gemeente opvragen.

- Wanneer moet ik het terugkommoment volgen?

Tussen de 6 en 9 maanden na het behalen van jouw definitief rijbewijs. Burgers met vragen kun je altijd doorverwijzen naar www.vlaanderen.be/terugkommoment en 1700, het contactpunt van de Vlaamse overheid. Binnenkort krijgen lokale overheden ook folders over het terugkommoment ter beschikking. Die kunnen ze meegeven aan burgers die hun definitief rijbewijs komen ophalen.

Telraam zet burgers in voor verkeerstellingen



Tellingen die multimodaal tellen, en dus zowel auto's, zwaar verkeer, openbaar vervoer als fietsers en voetgangers

registreren, zijn de basis van elke verkeerskundige studie. Deze tellingen zijn vandaag beperkt in tijd en in het tellen van modi. Daarnaast zijn ze vaak erg kostelijk. Maar nieuwe technologieën zorgen voor innovatieve meetmethoden. Zo is er nu 'Telraam'. Telraam ontwikkelt top technologisch en betrouwbaar meetmateriaal, dat verkeer fijnmazig, continu, multimodaal, correct en samen met de burgers kan tellen én analyseren. Telraam gaat actief met burgers aan de slag om deze verkeerstellingen aan te leveren. Bewoners engageren zich graag om te ontdekken hoeveel en welk verkeer door de straat komt. De verzamelde telgegevens zijn een waardevolle basis om te gebruiken in verkeers- en mobiliteitsplannen.

Voor een offerte op maat of meer informatie over wat Telraam voor uw gemeente of binnen uw beleidsdomein kan betekenen, contacteer Telraam via info@telraam.net.

Aanvullende reglementen sinds 1 mei enkel via Loket voor Lokale Besturen

Sinds 1 mei 2019 volstaat het om de aanvullende reglementen op het wegverkeer enkel via het Loket voor Lokale Besturen door te geven. Voordien moesten lokale besturen aanvullende reglementen op het wegverkeer zowel aan het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid (VHV) als aan het Agentschap Binnenlands Bestuur via het Loket voor Lokale Besturen bezorgen. Dit laatste overeenkomstig de meldingsplicht van gemeentelijke reglementen en verordeningen in het decreet over het lokaal bestuur. Aan de geldende kennisgevings- en goedkeuringsprocedure is er niets veranderd. Om een correcte verwerking van de aanvullende reglementen door het VHV te garanderen, is het wel belangrijk om bij de melding elk besluit onder de juiste categorie onder te brengen. Deze categorieën zijn:

- aanvullend reglement op het wegverkeer enkel m.b.t. gemeentewegen (niet in havengebied of speciale beschermingszones),
- aanvullend reglement op het wegverkeer m.b.t. een of meerdere gewestwegen,
- aanvullend reglement op het wegverkeer m.b.t. gemeentewegen in havengebied,
- aanvullend reglement op het wegverkeer m.b.t. gemeentewegen in speciale beschermingszones.

De keuze voor een type van reglement of verordening heeft belangrijke gevolgen. Zo zal een goedkeuringsprocedure voor een aanvullend reglement op gewestwegen bijvoorbeeld pas opgestart worden voor zover het reglement in kwestie ook als zodanig geregistreerd werd in het digitaal loket.

Meer informatie over het Loket voor Lokale Besturen: <https://lokaalbestuur.vlaanderen.be/loket-lokaal-bestuur>



Dag van de Mobiliteitsprofessional

Na het label kindvriendelijke stad zet Halle zich schrap om klimaatneutraal te worden. Als pionier van de autovrije winkelstraat gaat ze ambitieuze mobiliteitsuitdagingen aan. Met een gedurfde visie op wegenwerken en een nieuw fietsbeleidsplan deelt deze multimodale stad haar aanpak tijdens de Dag van de Mobiliteitsprofessional op 15 oktober. De Dag van de Mobiliteitsprofessional is het leer- en netwerk-event voor al wie professioneel of als vrijwilliger bezig is met mobiliteit, ruimtelijke planning en stedenbouw. Na een plenair programma ga je te voet of fietsend op ontdekking in Halle. Hier doe je ongetwijfeld frisse ideeën op waarmee je nadien aan de slag kan in jouw gemeente of stad.

Inschrijven kan via www.dagvandemobiliteitsprofessional.be. Doe je dit ten laatste 24 september, dan krijg je 25 euro korting. Tot dan!

Agenda

juni

25 Infosessie VVSG over basisbereikbaarheid VAC Gent

augustus

26 t/m 30 European Safety Summer School

september

16-22 Week van de Mobiliteit

26 Aanpak verkeersonveilige situaties

28 Info- en trefdag decreet gemeentewegen

oktober

3 ITS-congres

7 Datagerichte verkeershandhaving

15 Dag van de Mobiliteitsprofessional

17 Gangmakers koplopers PLAY-Festival

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@mobiliteitsbrief.be.