



Een nieuw mobiliteitsbeleid

voor een duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid

7e jaargang, nr 61
verschijnt maandelijks
behalve in juli en augustus

Sinds juli 2004 heeft Vlaanderen een nieuwe regering. In die nieuwe regering is minister Kathleen Van Brempt bevoegd voor (onder meer) mobiliteit en minister Kris Peeters voor (onder meer) openbare werken. In deze mobiliteitsbrief vertellen ze meer over hun plannen voor de komende vijf jaar. We vroegen ook aan een aantal lokale overheden en aan de voorzitter van de VVSG wat zij verwachten van het nieuwe beleid. De beleidsnota's van beide ministers kunt u terugvinden op www.vlaanderen.be/beleidsnotas.

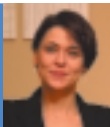


Ministers Kris Peeters & Kathleen Van Brempt over het mobiliteitsconvenant

“Samenwerking is cruciaal”

In de nieuwe Vlaamse regering zijn twee ministers bevoegd voor de mobiliteitsconvenants. Kathleen Van Brempt is minister van Mobiliteit, Kris Peeters is verantwoordelijk voor Openbare Werken. In dit interview praten beide ministers over hun samenwerking en over de toekomst van het convenantsbeleid.

In de eerste weken na de regeringsvorming was er onduidelijkheid over wie bevoegd was voor het convenantsbeleid. Zijn er intussen duidelijke afspraken gemaakt?



Kathleen Van Brempt (Vlaams minister van Mobiliteit):
“Het mobiliteitsconvenant moet bijgestuurd worden. Ik wil daarom de Task Force terug activeren en de lokale overheden er een belangrijkere stem in geven.”

Kathleen Van Brempt: “Minister Peeters en ik hebben samen een protocol ondertekend. Ik ben bevoegd voor het convenantsbeleid: hoe evolueert het convenant, komen er modules bij, worden er andere afgeschaft, hoe organiseren we het overleg met de lokale overheden? Per module, afhankelijk van de thematiek, is er één sturende minister. Dat is per module afgesproken.* De ondertekening van alle modules gebeurt altijd door de twee ministers.”



Kris Peeters (Vlaams minister van Openbare Werken):
“We zullen onder andere werk moeten maken van een administratieve vereenvoudiging van de mobiliteitsconvenants. Veel gemeenten klagen over de loodzware en tijdrovende procedure.”

Kris Peeters: “In het protocol zijn heel duidelijke afspraken gemaakt. Daarnaast zal er uiteraard zeer regelmatig overleg zijn tussen de beide ministers en tussen hun kabinet-medewerkers. Zo hebben we het ontwerp van elkaars beleidsnota gelezen en de gevoeligheden besproken. We zullen beiden ook heel regelmatig samen rond de tafel zitten met de top van de administratie. We zijn klaar om een coherent beleid neer te zetten. Ik denk dat het feit dat we met twee ministers moeten samenwerken het beleid positief zal beïnvloeden. De synthese is altijd beter dan de these of de antithese.”

Zal het overleg niet tot vertraging leiden op het terrein?

Kris Peeters: “Dat mag niet gebeuren. Niets wijst er ook op dat het zo zou zijn: we zijn nu enkele maanden ver en de samenwerking loopt prima. Er zal geen file zijn in het mobiliteitsbeleid.”

Kathleen Van Brempt: “Er zal ongetwijfeld af en toe hard gediscussieerd worden, en dat is goed, maar we zullen er nauw op toezien dat dit niet remmend werkt. We moeten snel en efficiënt handelen, vertraging is uit den boze.”

Moet er iets veranderen aan het mobiliteitsconvenant?

Kris Peeters: “Het principe van het convenant, de samenwerking tussen alle partners in het mobiliteitsbeleid, wordt door niemand in vraag gesteld. Grote veranderingen zijn dus niet nodig. Dat er nog verbeteringen mogelijk zijn, is duidelijk. We weten wat de problemen zijn, daarvoor is geen grote studie of evaluatie nodig. Ik wil de knelpunten één voor één aanpakken zonder tijd te verliezen. Zo zullen we ongetwijfeld moeten werken aan een administratieve vereenvoudiging want veel gemeenten klagen over de loodzware en tijdrovende procedure. Een zeer belangrijk actiepoint is ook het beperken van de hinder bij de uitvoering van de projecten. Ik zal er op toezien dat bereikbaarheidsadviseurs worden ingezet bij elk project waar hinder verwacht wordt.”

Kathleen Van Brempt: “Ik denk niet dat iemand terug wil naar het ad hoc-beleid van vroeger. Dankzij het mobiliteitsconvenant wordt er vanuit een visie aan mobiliteit gewerkt. Dat we daarmee verder gaan, spreekt voor zich. Dat neemt niet weg dat het instrument wel wat mankementen vertoont en dat er nog heel wat kan bijgestuurd worden. De ideeën voor die bijsturing moeten niet van mij of mijn kabinet komen. Dat zou een negatie zijn van het convenantsbeleid dat vooral gezorgd heeft voor een uitbouw van de expertise op lokaal vlak. Ik wil dus in de eerste plaats naar de voorstellen van de mensen op het terrein luisteren. Ik wil daarom de Task Force terug activeren en de lokale overheden er een belangrijkere stem in geven. De Task Force moet de werking van het convenant evalueren en voorstellen formuleren voor de verdere uitbouw, ze moet de procedures binnen de gemeentelijke begeleidingscommissie en de provinciale auditcommissie onderzoeken en verbeteringen aanpakken, ze moet

* zie www.mobielvlaanderen.be/convenants (Wat is nieuw?)

voorstellen ontwikkelen inzake de methodiek en de procedure voor de evaluatie van het mobiliteitsplan. Het werk van de Task Force gaat dan naar het Politiek Overlegforum Mobiliteitsconvenant dat ik in het voorjaar van 2005 wil oprichten. Dat forum zal bestaan uit vertegenwoordigers van de verschillende besturen.”

Gemeenten menen dat het gewest via het convenant taken afschuift op de lokale overheid. Vaak wordt verwezen naar de 80/20-regeling voor niet-prioritaire fietspaden langs gewestwegen.

Kris Peeters: “Met de aanleg van fietspaden is er een groot probleem. Ik heb tot mijn verbijstering vastgesteld dat lang niet alle fondsen die daarvoor voorzien zijn, ook worden gebruikt. Er blijft een pot euro’s over. De reden daarvoor is doorgaans een combinatie van factoren. Men wil vaak niet alleen een fietspad aanleggen maar ook de weg en de riolering aanpakken en misschien nog een gevaarlijk punt. Bij de synchronisatie van die werken loopt het fout waardoor ze vertraging oplopen. Dikwijls speelt ook de financiering mee. Veel gemeenten hebben moeite met de 80/20-regeling waarbij ze zelf het dossier van de aanleg van het fietspad moeten beheren en ook 20% van de investering moeten dragen. Zo komt het dat de voorziene fondsen niet binnen een bepaalde tijdspanne worden aangewend. Dat kan uiteraard niet.”

Kathleen Van Brempt: “Politiek is prioriteiten leggen. Dat we eerst de prioritaire fietspaden aanleggen en die volledig financieren is logisch. Als een gemeente langs een gewestweg een fietspad wil dat niet op de prioriteitenlijst staat, vragen we dat ze ons tegemoet treedt en 20% zelf financiert. Vlaanderen betaalt 80%, dat is toch vrij genereus. Maar ik ben zeker bereid daar met gemeenten over te praten want ik krijg signalen dat de geestdrift om fietspaden aan te leggen wat bekoeld is. Dat is ook niet zo verwonderlijk want de makkelijkste fietspaden hebben we gehad. Nu zijn we toe aan de moeilijke dossiers waar vaak ook onteigeningen bij komen kijken. Maar als de 80/20-regeling één van de knelpunten is, wil ik dat wel bekijken.”

(Bart Van Moerkerke)

Het nieuwe beleid: vragen en suggesties

Met vragen of suggesties kunt u steeds terecht bij de betreffende kabinetten.

• **Kabinet van minister Kris Peeters**

Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur
Graaf De Ferrarisgebouw, Koning Albert II-laan 20 bus 1
1000 Brussel, tel. 02-552.66.00, fax 02-552.66.01
kabinet.peeters@vlaanderen.be.

• **Kabinet van minister Kathleen Van Brempt**

Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke kansen
Koolstraat 35, 1000 Brussel, tel. 02-552.63.00,
fax 02-552.63.01
kabinet.vanbrempt@vlaanderen.be

Lokale overheden over mobiliteitspl

Wat vinden lokale overheden van de instrumenten die de Vlaamse overheid aanreikt om het mobiliteitsbeleid in goede banen te leiden? En wat vinden zij dat er aan moet veranderen? We vroegen het aan vijf mensen die dagelijks met het lokale mobiliteitsbeleid bezig zijn.

In welke fase zit uw mobiliteitsplan?

Johan De Clercq (lokale politie Ronse): “Ons mobiliteitsplan werd in maart 2004 goedgekeurd. Ik stel vast dat het niet stopt met het opstellen van een mobiliteitsplan. De uitvoering ervan vraagt ook veel werk en coördinatie.”



Johan De Clercq (lokale politie, Ronse): *“Gemeenten moeten beter samenwerken. Zonder overleg worden problemen doorgeschoven.”*

Rony Van Roy (mobiliteitsdeskundige, Zemst): “Wij waren een van de pioniers met ons mobiliteitsplan. Eind 2005 zijn de eerste vijf jaar verstreken en moeten we dus een vijfjaarlijkse evaluatie uitvoeren. Maar totnogtoe hebben we hier geen richtlijnen over gekregen. In afwachting zullen wij met onze gemeentelijke verkeerscel alle knelpunten bekijken. We voelen duidelijk aan dat het plan na zo’n tijd grondig geëvalueerd moet worden.”

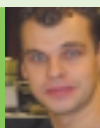
Wim Monteyne (stedenbouwkundige, Avelgem): “Ons mobiliteitsplan werd in het voorjaar van 2004 conform verklaard. Daarna zijn we onmiddellijk gestart met de realisatie van een aantal punten uit de actietabel.”



Wim Monteyne (stedenbouwkundige, Avelgem): *“Ons mobiliteitsplan zal niet in de kast verdwijnen. De acties zijn al opgenomen in de begrotingen.”*

Wendy Pauwels (verkeersdeskundige, lokale politie Oostende): “Ons mobiliteitsplan werd in de audit van juni 2004 conform verklaard. Begin 2005 willen we een eerste evaluatie houden.”

Tim Duchêne (mobiliteitsambtenaar, Malle): “Het mobiliteitsplan Malle werd conform verklaard op 22 november 2000. Het plan werd goedgekeurd door de Malse gemeenteraad in zitting van 25 juni 2001. Momenteel zijn verschillende dossiers opgestart die rechtstreeks voortvloeien uit het mobiliteitsplan, zoals de aanleg van prioritaire fietspaden langs gewestwegen, de herinrichting schoolomgevingen en het aanpassen van verkeersinfrastructuur in woonwijken.”



Tim Duchêne (mobiliteitsambtenaar, Malle): *“Het mobiliteitsplan voorkomt een ‘ad hoc’-beleid.”*

Vindt u de komst van het mobiliteitsplan een goede zaak?

Wendy Pauwels (Oostende): "Ik vind het mobiliteitsplan een handig instrument. Het creëert een kader waarbinnen je kunt werken en je bent verplicht om op lange termijn te denken."

Tim Duchêne (Malle): "Dankzij het gemeentelijk mobiliteitsplan kwam er een specifieke dienst 'mobiliteit' in onze gemeente. Vroeger werd het thema mobiliteit als deeltaak behandeld binnen de dienst planning. Het mobiliteitsplan is een belangrijke kapstok om beleidsdoelstellingen op elkaar af te stemmen, alleen zo kunnen we een 'ad hoc'-beleid voorkomen."

Johan De Clercq (Ronse): "De GBC is als verplicht overlegorgaan een schot in de roos. De opmaak van het mobiliteitsplan zorgt ervoor dat knelpunten, die anders in de kast blijven, opengetrokken worden en bespreekbaar worden. Anderzijds stel ik vast dat, hoe meer partijen aangesproken worden, hoe moeilijker het wordt om tot een oplossing te komen. Men creëert wel een draagvlak voor de oplossingen."

Wim Monteyne (Avelgem): "Met het mobiliteitsplan hebben we een instrument in handen om in de komende jaren de mobiliteit in onze gemeente structureel te verbeteren."

Hoe houdt u het mobiliteitsplan levend?

Wim Monteyne (Avelgem): "Er staan in de komende jaren nog tal van acties op ons programma. Die zijn concreet vertaald in de begroting, zodat er geen gevaar bestaat dat het mobiliteitsplan in de kast verdwijnt."

Rony Van Roy (Zemst): "Gegronde klachten en opmerkingen van omwonenden en weggebruikers bewaren we in een aparte map. Die map zullen we nu grondig bekijken wanneer we onze vijfjaarlijkse evaluatie voorbereiden."



Rony Van Roy (mobiliteitsdeskundige, Zemst):
"Het mobiliteitsplan vraagt na vijf jaar om een grondige evaluatie."

Wat kan volgens u aan het instrument van de mobiliteitsconvenants verbeterd worden?

Wendy Pauwels (Oostende): "Er zou nog meer overeenstemming moeten zijn met andere procedures, zoals onteigeningsprocedures."



Wendy Pauwels (verkeersdeskundige, lokale politie Oostende):
"Het mobiliteitsconvenant zou nog beter op andere procedures afgestemd moeten worden."

Wim Monteyne (Avelgem): "Het afsluiten van convenants zou een ideaal instrument moeten zijn om ingrepen sneller te doen verlopen, met juiste en concrete engagementen van alle partners. Deze verwachtingen worden echter niet altijd ingelost. Dat een gemeente in eerste instantie vaak zelf moet opdraaien voor de financiering speelt in tijden van budgettaire beperkingen in de kaart van de hogere overheid."

Tim Duchêne (Malle): "De procedures zouden eenvoudiger moeten kunnen, en de termijnen korter."

Hoe staat u tegenover bovengemeentelijke samenwerking? Hoe valt dat (beter) te organiseren?

Rony Van Roy (Zemst): "Bovenlokale samenwerking is belangrijk. Toch is hier nog werk aan de winkel. Omleidingen zouden bijvoorbeeld veel beter op elkaar afgestemd moeten worden. Ook de coördinatie tussen de mobiliteitsplannen van aangrenzende gemeenten zou beter kunnen. Deze taak lijkt mij weggelegd voor een overkoepelend orgaan, zoals de provincie of AWW."

Johan De Clercq (Ronse): "Zonder overleg worden de problemen gewoon doorgeschoven naar de buurgemeente. Het organiseren van dit overleg kan een taak zijn voor de mobiliteitsbegeleiders van AWW. Het is volgens mij ook nuttig om de zonechefs te sensibiliseren zodat ze rekening kunnen houden met het mobiliteitsbeleid van de verschillende gemeenten binnen hun zone."

Wat zijn voor u de prioriteiten die op Vlaams niveau aangepakt moeten worden?

Wim Monteyne (Avelgem): "Voor ons is de invoering van de basismobiliteit absoluut prioritair."

Rony Van Roy (Zemst): "Wij hebben het meest nood aan concrete richtlijnen voor de vijfjaarlijkse evaluatie en bijsturing van ons mobiliteitsplan."

Hebt u nog suggesties voor het nieuwe Vlaamse beleid?

Wendy Pauwels (Oostende): "AWV zou voor 100% kunnen tussenkomen voor alle fietspaden die een onderdeel zijn van het functionele fietsroutenetwerk. En waarom geen module aan het mobiliteitsconvenant toevoegen waarmee de doorstroming van openbaar vervoer op gemeentewegen kan verbeterd worden? Wij voelen ook een grote nood aan een beter kader voor overleg met andere beleidsdomeinen, bijvoorbeeld de ruimtelijke planning."

Tim Duchêne (Malle): "Mijn inziens ontbreekt een zeer belangrijke pijler in het nieuwe mobiliteitsbeleid. Werken aan mobiliteit vereist, zeker in Vlaanderen, een absolute trendbreuk. Net zoals de spreekwoordelijke 'baksteen in de maag' moet de illusie 'mijn wagen, mijn vrijheid' dringend doorbroken worden."

Beleidsnota's

In de beleidsnota's van de Vlaamse regering wordt de basis van het regeerprogramma uitgewerkt. De nota's geven de grote strategische keuzes en opties van het beleid voor de duur van de regeringsperiode weer. De beleidsnota's over mobiliteit en openbare werken kunt u nalezen op het internet.

- **Beleidsnota Mobiliteit** 2004 - 2009 van minister Kathleen Van Brempt: www.vlaanderen.be/beleidsnotas (Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen).
- **Beleidsnota Openbare Werken** 2004 - 2009 van minister Kris Peeters: www.vlaanderen.be/beleidsnotas (Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur).

Het mobiliteitsconvenant herdynamiseren is een goede zaak

Jef Gabriels, voorzitter van de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG) over het nieuwe beleid en zijn verwachtingen.

Hoe ziet u de toekomst van het mobiliteitsconvenant in het licht van het nieuwe beleid?

Jef Gabriels: "Pessimisten vrezen dat de administratie langer zal aanslepen omdat er twee ministers moeten tekenen. Het was en is voor gemeenten ook nog niet altijd duidelijk voor welk luik van het convenant ze bij welke minister moeten zijn. Maar de bevoegdheden zijn ondertussen al duidelijk vastgelegd in een protocol tussen beide ministers. Hopelijk slaagt de toets met de praktijk. De optimisten onder ons hopen dat als twee ministers hun schouders onder het beleid zetten, het mobiliteitsconvenant verder verfijnd en geactiveerd zal worden. En dat is ook de gedachte die wij willen volgen. Voor de gemeenten is het in mijn ogen ook een voordeel dat de minister van Openbare Werken nu ook bevoegd is voor rioleringswerken. We hopen immers dat de coördinatie tussen rioleringsdossiers en wegenwerkendossiers hierdoor zal verbeteren."

Voelt u de nood van een evaluatie van het instrument 'mobiliteitsconvenant'?

Jef Gabriels: "Tot vorig jaar werd het mobiliteitsconvenant jaarlijks geëvalueerd. Dit jaar is dit - om evidente redenen - nog niet gebeurd. Maar ook nu dringt een evaluatie zich uiteraard op. Naast enkele algemene bekommernissen, hebben gemeenten toch wel vragen bij de concrete toepassing van bepaalde modules. Daarbij denk ik aan de procedurele bijstelling van enkele

modules tot en met het in vraag stellen van de opportuniteit van bepaalde modules, of de vraag naar nieuwe bijkomende modules. Het verheugt ons dan ook te horen en te lezen dat de nieuwe bewindsploeg het instrument 'mobiliteitsconvenant' wil dynamiseren, en daarbij de stem van de gemeenten zwaarder wil laten doorwegen."



Jef Gabriels, voorzitter van de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG):
"De bevoegdheden van de twee ministers werden duidelijk afgesproken in een protocol."

Wat verwacht u nog meer van het nieuwe beleid?

Jef Gabriels: "Gemeenten waar de basismobiliteit nog niet is ingevoerd, zijn bang dat ze niet meer in aanmerking zullen komen. Het budget voor basismobiliteit ligt immers lager dan vorig jaar. Uiteraard baart dit ons ook zorgen, maar wij gaan er vanuit dat de overheid haar eigen regeerakkoord en regelgeving wél zal nakomen. Men wil ook meer werk maken van minder hinder - maatregelen. Dat juichen wij toe, als belangrijke spilfiguur op het terrein zijn gemeenten ook vragende partij voor een goede coördinatie. En waar mogelijk willen we de minister hierbij graag ondersteunen. Verder is de in het taxibesluit aangekondigde databank voor vergunningen er nog niet. Daar kijken we reikhalzend naar uit vermits ze het werk voor de gemeenten zal vergemakkelijken. Tot slot zijn we ook benieuwd naar het aangekondigde decreet leerlingenvervoer en de rol van de gemeenten daarin."

Goed om weten

Meer lezen over het nieuwe beleid

Op 26 oktober 2004 had in het Hendrik Consciencegebouw in Brussel een studiedag plaats over het nieuwe beleid. Op het programma stonden onder meer een uiteenzetting van Peter Hofman (AWV), Jef Gabriels (VVSG), Peter Gorlé (VVP), Ingrid Lieten (De Lijn) en ministers Van Brempt en Peeters over hun verwachtingen, suggesties en plannen voor het nieuwe Vlaamse beleid op vlak van openbare werken en mobiliteit. Een verslagboek van deze studiedag kunt u gratis aanvragen bij de Vlaamse Stichting Verkeerskunde, Stijn Dergent, Bruul 101, 2800 Mechelen, tel 015-44.65.55, stijn.dergent@verkeerskunde.be, www.verkeerskunde.be.

Website 'Mobiel Vlaanderen' vernieuwd

De structuur en het uitzicht van de website Mobiel Vlaanderen (www.mobielvlaanderen.be) werd verbeterd. In het onderdeel 'Beleid en onderzoek' vinden verkeers- en mobiliteitsprofessionals een hoop nuttige links, onder meer naar de deelsite 'Mobiliteitsconvenant' (www.mobielvlaanderen.be/convenants).

Uitweg

Kent u 'Uitweg'? Dit tweemaandelijks 'blad voor een betere mobiliteit' is een tijdschrift voor de burger en richt zich naar alle weggebruikers. Het wordt uitgegeven door de Vlaamse overheid (Administratie Wegen en Verkeer). De verspreiding gebeurt o.a. via gemeentehuizen, bibliotheken, Lijnwinkels, benzinstations langs Vlaamse autosnelwegen en de grote stations van de NMBS. Veel mensen nemen een individueel abonnement.

Ook mobiliteits- en verkeersprofessionals kunnen zich abonneren. Ofwel via de website (www.uitweg.be) ofwel via Uitweg - Koning Albert II-laan 20 bus 4 - 1000 Brussel - fax: 02 553 79 05 - jenny.leemans@lin.vlaanderen.be.

Schoolvervoerplannen

Scholen, steden en gemeenten kunnen zich in de loop van 2005 laten begeleiden bij het maken van hun schoolvervoerplan door de Vlaamse Stichting Verkeerskunde. ■ **Kostprijs:** 50 euro ■ **Meer info:** VSV, Veerle Van Engeland, Bruul 101, 2800 Mechelen - tel.: 015 44 65 62 - veerle.vanengeland@verkeerskunde.be - www.verkeerskunde.be.

Cursus Verkeersveiligheid

■ **Doel:** Diepere bestudering van verkeersveiligheid en aanbieden van aanrijpingspunten voor de praktijk. De cursus benadert verkeersveiligheid vanuit diverse fasen in het beleidsproces (problemanalyse, onderzoek, uitwerken van maatregelen en planvorming). Vier modules: 1. handhaving, 2. infrastructuur, 3. educatie, 4. excursie ■ **Wanneer:** vier dinsdagen (van 9 tot 18.30 uur): 22 februari, 1, 8 en 15 maart 2005 ■ **Waar:** Ferrarisgebouw, Koning Albert II-laan 20, 1000 Brussel ■ **Kostprijs:** 75 euro per module, 250 euro voor alles ■ **Organisatie:** Vlaamse Stichting Verkeerskunde - Hogeschool voor Verkeerskunde - Steunpunt Verkeersveiligheid ■ **Meer info:** VSV, Stijn Dergent, Bruul 101, 2800 Mechelen - tel.: 015 44 65 55 - stijn.dergent@verkeerskunde.be - www.verkeerskunde.be.