



Mobiliteitsbrief

april 2006

8e jaargang, nr 75
verschijnt maandelijks
behalve in juli en augustus

10 jaar mobiliteitsconvenant

voor een duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid

Tien jaar geleden voerde toenmalig Vlaams minister Eddy Baldewijns het mobiliteitsconvenant in als instrument voor een geïntegreerd en breed gedragen mobiliteitsbeleid. De Mobiliteitsbrief bracht zeven experts samen voor een terugblik, een stand van zaken en een blik op de toekomst.



Foto: Peter Van Hoof

De tijd van toen

Op 2 april 1996 zagen de mobiliteitsconvenants het levenslicht. Ze moesten orde scheppen in een chaotische wereld zonder structureel overleg.

Hoe moeten we ons de situatie tien jaar geleden voorstellen, voor het mobiliteitsconvenant er was?

Aan de gesprekstafel namen plaats:

- Paul Cattrysse (programmacoördinator mobiliteitsconvenants),
- Roger Corbreun (De Lijn Antwerpen),
- Erwin Debruyne (Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten),
- Eddy Klynen (Vlaamse Stichting Verkeerskunde),
- Willy Miermans (mobiliteitsdeskundige),
- Gijs Moors (afdelingshoofd Administratie Wegen en Verkeer Limburg),
- Marc Vanhee (coördinator mobiliteit provincie Antwerpen).



Foto: Peter Van Hoof

Paul Cattrysse, programmacoördinator mobiliteitsconvenants: *“Tien jaar geleden was er nog geen geïntegreerd denken rond projecten. Een gestructureerd overleg was eerder uitzonderlijk. Juist dat geïntegreerd denken is vandaag onze sterkte.”*

Paul Cattrysse: “We hadden het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, maar op het vlak van mobiliteit was er weinig specifieke planning. Sommige gemeenten hadden een verkeersveiligheids- of verkeersleefbaarheidsplan. Die plannen hadden een beperkte invalshoek en besloegen vaak maar een deel van een gemeente. Tien jaar geleden was er ook geen sprake van gestructureerd overleg tussen het gewest, de lokale overheden en De Lijn op basis van gelijkwaardigheid tussen de partners. Als er al een gesprek was, ging het over de uitwerking van concrete projecten.”



Foto: Stad Gent

Gijs Moors: “Het mobiliteitsconvenant kwam er niet van vandaag op morgen. Het was geïnspireerd op enkele goede voorbeelden zoals Hasselt en Gent die al op een geïntegreerde manier nagedachten over de mobiliteit in hun stad.”

Eddy Klynen: “Het grote pijnpunt tien jaar geleden was de ad-hoc aanpak. Er was een probleem, een ingenieur zou dat wel eens oplossen.”

3 verworvenheden van het convenant

- Samenwerking en overleg,
- Planning en langetermijndenken,
- Professionalisering van de mobiliteitssector.



Foto: Stad Hasselt

In Gent (boven) en Hasselt (onder) werd er al voor het bestaan van de mobiliteitsconvenants op een geïntegreerde manier nagedacht over mobiliteit.

Samen aan tafel

Een van de grootste verdiensten van de laatste tien jaar is de (r)evolutie op vlak van samenwerking. Er is in de Vlaamse mobiliteitswereld een overlegcultuur ontstaan waar onze buurlanden een puntje kunnen aan zuigen.

Wat zijn de grote verdiensten van het convenant?

Gijs Moors: "De verschillende wegbeheerders zitten nu samen aan de tafel. Ze hebben dezelfde visie en trekken aan één zeel. Ze kunnen zelfs projecten van elkaar realiseren."

Eddy Klynen: "We hebben op alle niveaus beter opgeleide mensen. De Vlaamse Stichting Verkeerskunde heeft het convenant van bij het begin ondersteund door het organiseren van vorming en opleiding. We hebben honderden mensen opgeleid in de mobiliteitsbranche, van het gewest, de gemeenten, De Lijn, de provincies. Tijdens de cursus doen ze al dingen samen."

Willy Miermans: "Er is niet enkel permanent overleg tussen het gewest en de gemeenten, ook op Vlaams niveau moeten verschillende partners samenwerken: AWV, De Lijn, AROHM. Was dat overleg op en tussen alle niveaus vroeger occasioneel, dan is het nu verankerd in het mobiliteitsplan en de modules. Dat heeft de kwaliteit enorm doen toenemen. Er is een groot kwaliteitsverschil tussen convenantsdossiers en dossiers die niet volgens de methode van het convenant tot stand kwamen. Dat merk ik op de auditcommissie."

Paul Cattrysse: "Opmerkelijk is dat de overlegstructuur van het convenant ook gebruikt wordt voor niet-convenantgebonden projecten. Ik denk aan de projecten basismobiliteit van De Lijn en de heraanleg van stationsomgevingen met de NMBS."

Marc Vanhee: "Als provincie pakken wij ook projecten aan volgens de convenantsprocedure, zoals bovengemeentelijke studies over zwaar verkeer. In het begin moesten we onze bestuurders daarvan overtuigen. Nu weten ze dat de convenantsprocedure leidt naar een meer gedragen en een kwalitatief sterker project."



Willy Miermans, mobiliteitsdeskundige:

"Een grote vooruitgang is dat we minder domme dingen doen. Foute infrastructuurprojecten gebeuren niet meer. Er wordt ingegrepen met kennis van zaken."

Is meer deskundigheid vooral een zaak van de steden of sprongen ook kleine gemeenten op de kar?

Eddy Klynen: "Steden hebben vaak een mobiliteitsdienst waar verschillende mensen werken. Kleine gemeenten hebben die niet nodig, een mobiliteitsambtenaar volstaat. Hun mobiliteitsplan is veel eenvoudiger dan dat van een grote stad. In vergelijking met vijf jaar geleden hebben veel meer kleine gemeenten een mobiliteitsambtenaar in dienst."

Paul Cattrysse: "Ze zijn ook heel goed georganiseerd."

Willy Miermans: "Gemeenten zoals Zemst, Herent of Rotselaar zijn echte modellen. Met een gemotiveerde schepen, een goede ambtenaar en een adviesbureau dat op maat van de gemeente werkt, kom je heel ver."

Erwin Debruyne: "Er is inderdaad knowhow opgebouwd. Maar het is, zeker voor kleine gemeenten, niet evident om projecten te coördineren en te prefinancieren. De mobiliteitsbegeleiders van AWV spelen daarin een zeer gewaardeerde, ondersteunende rol. Naar aanleiding van de hervorming van de Vlaamse Administratie (Beter Bestuurlijk Beleid) rijst echter de vraag of ze die rol in de toekomst nog voldoende zullen kunnen opnemen."



Eddy Klynen, Vlaamse Stichting Verkeerskunde:

"Mijn ervaring is dat de convenantsprocedure veel moeilijker wordt voorgesteld dan ze in feite is. Als je er echt werk van maakt, is ze niet zo complex."

Wat is er aan van de klacht dat de convenantsprocedure zeer zwaar is en veel papierwerk met zich meebrengt?

Willy Miermans: "Ik betwist de klacht over het vele papierwerk. Dat een gemeente, AWV of De Lijn een startnota en een projectnota moet opmaken, lijkt me vanzelfsprekend. Het is ongelooflijk dat ze dat vroeger niet deden. Bij een investering van meer dan een miljoen euro mag je toch enkele procenten investeren in nadenken, overleggen en extern communiceren."

Paul Cattrysse: "Kwaliteit heeft een prijs, uitgedrukt in centen en in tijd. Er is tijd nodig om te overleggen, om tot een goed project te komen. Ik denk ook niet dat de toegenomen complexiteit te maken heeft met de convenantsprocedure op zich, ze is het gevolg van de complexer geworden samenleving."

Roger Corbreun: "Het klopt dat kwaliteit een prijs heeft. Maar als je ook de kosten van ongevallen en van verkeerscongestie in rekening brengt, kan een investering in een goede oplossing zichzelf terugverdienen."

Eddy Klynen: "Mijn ervaring is dat de convenantsprocedure veel moeilijker wordt voorgesteld dan ze in feite is. Als je er echt werk van maakt, is ze niet zo complex."

Erwin Debruyne: "Daar ben ik niet van overtuigd als ik kijk naar de dikke pakken papier die sommige studie bureaus produceren. Voor gemeenten is het niet altijd duidelijk wat daarvan nu echt noodzakelijk is en wat niet."

Marc Vanhee: "Ik heb de indruk dat de stap van plan naar uitvoering groter wordt. Er zijn rapporten allerhande nodig over de effecten op het milieu, op de landbouw. In die zin worden de procedures wel zwaarder."

Tijd voor evaluatie

270 van de 308 Vlaamse gemeenten hebben een mobiliteitsplan. Maar plannen moeten ook uitgevoerd worden. Een evaluatie van de uitvoeringen is wenselijk.

De meeste gemeenten hebben een mobiliteitsplan. Hoe staat het met de uitvoering ervan?



Erwin Debruyne, Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten: *"We moeten vermijden dat we, in een nobel streven naar perfectie, plannen en nota's overladen. Ze moeten hanteerbaar blijven, en dus effectief gebruikt en uitgevoerd worden."*

Willy Miermans: "Er is nog altijd een kloofje tussen de mobiliteitsplanning en de programmatie bij AWV en De Lijn. Als gemeente heb je wel een plan, maar je moet jaren wachten op de uitvoering. Dat verklaart natuurlijk ook het succes van de modules rond fietspaden en schoolomgevingen die het initiatiefrecht bij de gemeente leggen."

Gijs Moors: "Het convenant heeft veel verwachtingen gecreëerd. Het aantal geplande infrastructuurwerken is sterk gestegen maar het Vlaamse budget voor de uitvoering nam niet evenredig toe. Dat klopt."

Willy Miermans: "We zijn in tien pilootgemeenten, de betere leerlingen van de klas, gaan kijken hoe het staat met de uitvoering van hun mobiliteitsplan. Daaruit heb ik geleerd dat de plannen nu iets te ver van de realiteit af staan. Voor een niet-specialist zijn ze behoorlijk moeilijk. Ze zouden meer een werkinstrument moeten worden waarmee de schepen in zijn beleidstermijn van zes jaar aan de slag kan. Een ander punt is dat we veel meer aandacht moeten besteden aan de evaluatie van de plannen en de gerealiseerde projecten. We moeten kunnen aantonen wat onze ingrepen opleverden en veel meer dan nu werken met voorbeeldprojecten."

Het mobiliteitsplan van kleine gemeenten is eenvoudiger dan dat van grote gemeenten. Veel kleine gemeenten zijn heel goed georganiseerd.



Foto: AWV

Paul Cattrysse: "Dat is inderdaad een punt dat voor verbetering vatbaar is. We bereiden de projecten goed voor maar eens ze uitgevoerd zijn, is het gedaan. Komt het project tegemoet aan de doelstellingen? Kunnen we het de volgende keer beter doen? Het zijn vragen die we niet beantwoorden. Alleen de projecten basismobiliteit van De Lijn worden systematisch geëvalueerd, in de

toekomst zouden we dat ook moeten doen voor infrastructuurwerken."

In hoeverre is het mobiliteitsconvenant erin geslaagd zijn doelstellingen te realiseren op het vlak van het inperken van het autoverkeer en het verhogen van de verkeersveiligheid?

Eddy Klynen: "Op het vlak van samenwerking tussen de mobiliteitspartners hebben we meer bereikt dan we tien jaar geleden durfden te hopen. Als we echter kijken naar de leefbaarheid en de veiligheid, dan stel ik vast dat we de doelstellingen nog niet haalden."



Roger Corbreun: *"Wat gemeenten wel kunnen doen, zijn vaak kleine ingrepen om het sluipverkeer op hun grondgebied aan te pakken."*

Gijs Moors: "Daar ben ik het niet mee eens. Je mag niet vergeten dat het convenant misschien wel tien jaar oud is, maar dat de realisatie van projecten uit de mobiliteitsplannen toch iets is van de voorbije jaren. En dan merk je toch dat de verkeersveiligheid toeneemt, dat er vele kilometers fietspaden bij komen, dat het gebruik van het openbaar vervoer fors stijgt."

Willy Miermans: "We boeken vooruitgang op het vlak van verkeersveiligheid, maar we doen het nog altijd slechter dan de ons omringende landen. Ik vrees echter dat we, tegen de achtergrond van onze scheef gegroeide ruimtelijke ordening, de grens van de elastiek stilaan bereikt hebben. De harde kern van ongevallen heeft niets met infrastructuur te maken. Als overheid heb je daar geen vat meer op."

Roger Corbreun: "Wat gemeenten wel kunnen doen, zijn vaak kleine ingrepen om het sluipverkeer op hun grondgebied aan te pakken. Wanneer een straat tijdens de ochtend- en avondspits last heeft van sluipverkeer, moet de lokale overheid de moed hebben om deze straat selectief toegankelijk te maken. Buiten de spitsuren kan het verkeer er vrij toegelaten worden. De meeste gemeenten durven zo'n maatregelen niet te nemen. Lier is één van de uitzonderingen. Daar wordt het verkeer met dynamische signalisatieborden naar de wegen geleid die het aanbod kunnen verwerken."



Foto: Peter Van Hoof

De laatste jaren is de verkeersveiligheid toegenomen. Er kwamen vele kilometers fietspaden bij en het gebruik van het openbaar vervoer is fors gestegen.

Een blik op de toekomst

Hoe zal het de mobiliteitsconvenants in de volgende 10 jaar vergaan? Niemand heeft een glazen bol, maar de uitdagingen voor de komende jaren zijn wel al duidelijk.

Hoe zien jullie de toekomst van het mobiliteitsconvenant?

Paul Cattrysse: "Het convenant heeft nog een heel breed draagvlak, er is geen vraag om de zaak terug te draaien. De meeste gemeenten hebben een mobiliteitsplan, nu moeten ze er mee leren werken. Sommige plannen uit de beginperiode, toen het ook voor ons nog zoeken was, zijn aan opfrissing toe. We moeten de gemeenten daarin begeleiden. Je mag niet vergeten dat de context van de mobiliteitsplanning intussen sterk veranderd is. We hebben nu een ontwerp van mobiliteitsplan Vlaanderen, er zijn gemeentelijke en provinciale ruimtelijke structuurplannen."



Marc Vanhee, provincie Antwerpen:
"Wij willen samen met AWW een rol spelen in het stimuleren en op gang houden van het bovengemeentelijke overleg."

Erwin Debruyne: "De meerwaarde van planning en overleg is op veel plaatsen verworven goed. Om de dynamiek te behouden, moeten we vermijden dat steden en gemeenten de indruk krijgen dat via het convenant veel taken en kosten naar het lokale niveau doorgeschoven worden. En misschien moeten we ook eens



Gijs Moors, Administratie Wegen en Verkeer Limburg:
"Gemeenten samenbrengen is een van de grote uitdagingen voor de toekomst."

nadenken over een kwaliteitsvoller inspraak- en communicatieproces met de inwoners en lokale spelers, met de bedoeling een breder draagvlak te creëren voor sommige maatregelen."

Willy Miermans: "Een belangrijk aandachtspunt voor de toekomst vind ik de bovengemeentelijke aanpak. Het kan niet dat het gewest zich moet laten gijzelen door het veto van één gemeente om een belangrijke verkeersas aan te pakken."

Eddy Klynen: "Hier is een belangrijke rol weggelegd voor de provincie."

Marc Vanhee: "Wij willen samen met AWW een rol spelen in het stimuleren en op gang houden van het bovengemeentelijke overleg. Want hoe je het ook draait of keert, je kan een gemeente niet dwingen mee te gaan in een project. Het is en blijft een verhaal van overleggen en overtuigen om iedereen op dezelfde lijn te krijgen. En dat vraagt tijd."

Ministers over de toekomst van het mobiliteitsconvenant



Minister Kathleen Van Brempt:
"Het convenantenbeleid moet versterkt en verder uitgebouwd worden."

Vlaams Minister van Mobiliteit Kathleen Van Brempt: "De getuigenissen van deze zeven experts maken duidelijk dat de planmatige aanpak die er dankzij het convenantenbeleid

gekomen is, niet meer weg te denken is uit het Vlaamse landschap. Dit beleid zit verankerd en moet absoluut verankerd blijven als we de mobiliteit van de toekomst willen beheersen. Het gaat dan zowel over veiligheid, leefbaarheid als over de manier waarop we ons verplaatsen. Op vlak van verkeersveiligheid hebben we nog te slechte punten in vergelijking met de ons omringende landen. Milieunormen zullen ons dwingen om nog meer multimodaal te denken."

"Daarom moet het convenantenbeleid versterkt én verder uitgebouwd worden. Versterken door de procedures te vereenvoudigen, een bovengemeentelijke samenwerking tot stand te brengen en nieuwe actoren zoals sociale partners te betrekken. Verder uitbouwen door een antwoord te bieden op nieuwe uitdagingen: woon-werkverkeer, sluijverkeer, doorstroming openbaar vervoer, parkeerproblemen en duurzame mobiliteit."



Minister Kris Peeters:
"De administratieve procedures moeten vereenvoudigd worden."

Vlaams Minister van Openbare Werken Kris Peeters: "Voor de toekomst is het van groot belang om daar waar het kan de administratieve procedures te vereenvoudigen, zonder dat dit de kwaliteit van de projecten beïnvloedt. Ook de afstemming met andere beleidsaspecten moet de nodige aandacht krijgen. Als Minister van Leefmilieu heb ik alvast het initiatief genomen om de convenantsdossiers en de rioleringsdossiers op elkaar af te stemmen."

"De vele projecten waarvoor reeds de nodige budgetten werden vastgelegd moeten nu effectief gerealiseerd worden, zodat de geleverde inspanningen zichtbaar worden en een stimulans betekenen om op dezelfde weg verder te bouwen aan een kwalitatief mobiliteitsbeleid."