

# Mobiliteitsbrief

april 2008

voor een duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid  
10e jaargang, nr 95 - verschijnt maandelijks behalve in juli en augustus

De Mobiliteitsbrief biedt lokale overheden informatie over hoe een lokaal duurzaam mobiliteitsbeleid uitgewerkt kan worden in samenwerking met andere partners en overheden.

Alle Vlaamse burgemeesters, schepenen, gemeente- en provincieraadsleden en volksvertegenwoordigers en alle geïnteresseerde mobiliteitsprofessionals krijgen een exemplaar.



Foto: Jerry De Brie

Een goed mobiliteitsplan kan een dorpskern revitaliseren. Bierbeek is dat van plan in het centrum van deelgemeente Korbeek-Lo (lees meer op p. 7).

## Gemeentelijk mobiliteitsplan

Het is haast moeilijk voor te stellen. Lokale mobiliteitsplannen bestonden zo'n 10 jaar geleden niet. Toen was het amper te vatten dat Vlaanderen vandaag al aan de tweede generatie mobiliteitsplannen toe zou zijn. Hoe is het zo gelopen en wat is de stand van zaken? Een overzicht.

### Vlaamse mobiliteitsplannen onder de loep

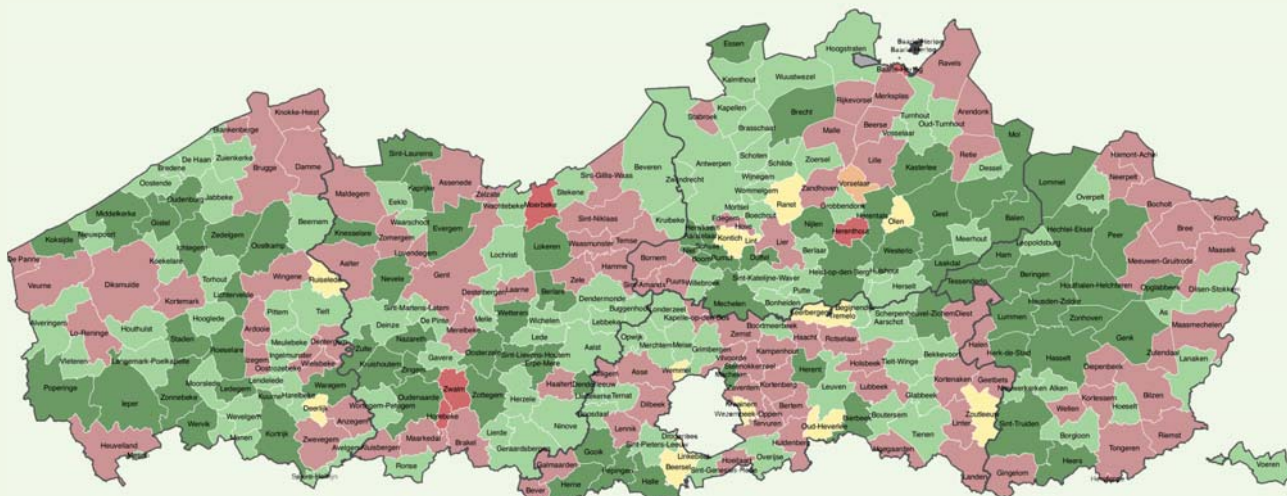
**174 gemeenten hebben een mobiliteitsplan dat vijf jaar is of ouder. 44% daarvan heeft haar mobiliteitsplan afgetoetst aan de actualiteit met de sneltoets of is al bezig met een herziening.**

77 gemeenten ronden al de sneltoets af. De meesten kwamen uit op spoor 2: verbreden en verdiepen van het bestaande mobiliteitsplan. Een kleine minderheid begint van voor af aan met een nieuw mobiliteitsplan. Zodra de sneltoets is afgerond, heeft een lokale overheid 12 maanden de tijd om een nieuw of aangepast mobiliteitsplan conform te laten verklaren op de Provinciale Auditcommissie. Kleine en regionale steden krijgen 18 maanden, de grootsteden Antwerpen en Gent 24 maanden.

**Meer info:** Alle documentatie over het gemeentelijk mobiliteitsplan (o.a. sneltoets en 'verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan' vindt u op [www.mobieltvlaanderen.be/convenants](http://www.mobieltvlaanderen.be/convenants) (knop Mobiliteitsplan).

#### Legende

- 77 gemeenten hebben hun sneltoets reeds volledig afgerond. Ze zijn nu bezig met het uitwerken van een nieuw mobiliteitsplan of met het verbreden en verdiepen of actualiseren van hun oude mobiliteitsplan.
- 111 gemeenten hebben een conform verklaard beleidsplan van hun eerste mobiliteitsplan dat minder dan vijf jaar oud is en dus nog geldig.
- 16 gemeenten zitten nog in de voorbereiding van hun eerste mobiliteitsplan en hebben een conform verklaarde synthese-nota (fase 2).
- 1 gemeente zit nog in de voorbereiding van het eerste mobiliteitsplan en heeft een conform verklaarde oriëntatienota (fase 1).
- 97 gemeenten hebben een mobiliteitsplan dat vijf jaar of ouder is, en voeren momenteel de sneltoets uit of zullen die zo snel mogelijk voorbereiden, ze hebben op dit moment geen geldig mobiliteitsplan.
- Slechts 6 gemeenten moeten nog de eerste fase van het eerste mobiliteitsplan afronden.



# “Planlast schrikt kleine gemeenten niet af”

■ De mobiliteitsplannen van de tweede generatie krijgen stilaan vorm. Lieven Van Eenoo heeft er als mobiliteitscoördinator van West-Vlaanderen een goed zicht op.



Foto: MOW

“Mobiliteitsbeleid vereist een open en brede overlegcultuur.”

Lieven Van Eenoo, mobiliteitscoördinator MOW West-Vlaanderen

Een mobiliteitsplan was en is voor de gemeenten het startpunt om na te denken

over hun mobiliteitsproblemen. Het betekende dan ook een omslag in het denken over verkeer en mobiliteit. “Een mobiliteitsplan gaat altijd over méér dan lokale knelpunten. Er moet ook aandacht gaan naar het ruimtelijke verhaal en naar gedragswijziging via flankerende maatregelen”, zegt Lieven Van Eenoo.

*Hoe kijkt u terug op de eerste generatie mobiliteitsplannen?*

Van Eenoo: “Het mobiliteitsplan als instrument kreeg slechts gaandeweg vorm. De eerste gemeenten hebben als echte pioniers onbekend terrein ontgonnen. Aanvankelijk hechtte men veel belang aan een goede oriëntatienota. Uiteindelijk is gebleken dat vooral de synthesesnota de inhoudelijke sterkte en eigenheid van het

mobiliteitsplan bepaalt. De PAC's (Provinciale Auditcommissies) beschouwen oriëntatienota's intussen bijna als een formaliteit.”

*Wat is er met die mobiliteitsplannen bereikt?*

Van Eenoo: “De belangrijkste verwezenlijking blijft voor mij de nieuwe overlegcultuur. Het mobiliteitsplan verplicht de gemeenten, de provincie en de verschillende gewestelijke actoren om stil te staan bij lokale én bovenlokale problemen. En om die dan vanuit een gecoördineerde visie te benaderen. Het biedt gemeenten de kans hun eigen projecten en hun vragen aan de hogere overheid te integreren in een gezamenlijk onderbouwd langetermijnperspectief.”

*Wegbeheerders die 'op elkaars terrein' komen, dat is toch niet vanzelfsprekend?*

Van Eenoo: “Het mobiliteitsbeleid is en blijft een samenspel van partijen waarvan verwacht wordt dat zij te goeder trouw met elkaar samenwerken. Een gemeente kan het gewest echter niet formeel dwingen bepaalde maatregelen te nemen, net zomin als het gewest zicht of controle heeft op de uitvoering van gemeentelijke projecten. In die zin zorgt het Fietsfonds voor een primeur: voor het eerst worden projecten op niet-gewestwegen onderworpen aan de kwaliteitstoets van de PAC. Een positieve evolutie die de Vlaamse wegen op termijn eenvormiger en dus veiliger kan maken.”

*Waarom zijn we ondertussen toe aan een tweede generatie mobiliteitsplannen?*

Van Eenoo: “Om de simpele reden dat sommige plannen niet langer mee waren met hun tijd. Er kwamen de laatste tijd regelmatig vragen van de gemeenten zelf naar richtlijnen voor de herziening van het mobiliteitsplan. Bovendien was de start van de nieuwe gemeentelijke legislatuur in 2006 een prima gelegenheid om de oude plannen eens tegen het licht te houden.”

*Dat gebeurde in de meeste Vlaamse gemeenten ondertussen met de sneltoets. Vallen er tendensen op in de resultaten?*

Van Eenoo: “Slechts weinig gemeenten kiezen voor een volledig nieuw plan of integraal behoud van het bestaande. De grote meerderheid grijpt de kans aan om nieuwe elementen te onderzoeken en het plan te verbreden of te verdiepen. Opvallend is ook dat de planlast de kleinere gemeenten niet afschrikt. Zij zien er een kans in om hun beleid verder te onderbouwen. Voor grotere gemeenten of steden is dit verhaal complexer, waardoor zij wat sneller de neiging hebben om hun oude plan te herbevestigen en voorrang te geven aan concrete projecten.”

## Stappenplan verbreden en verdiepen

### VOORAF: SNELTOETS

Verkenningfase

- Stap 1: Beschrijving context + selectie thema's
- Stap 2: Opmaak verbredings- en verdiepmatrices voor elk thema
- Stap 3: Opmaak relatietabel en formulering taakstellingen van alle deelthema's
- Stap 4: Onderzoeksopzet

### VERKENNINGSNOTA VERBREDEN EN VERDIEPEN

- Op basis van de oriëntatienota in het bestaande mobiliteitsplan
- PAC verplicht

Uitwerkingsfase

- Stap 5: Uitvoerig onderzoek
- Stap 6: Aanpassing duurzaam mobiliteitsscenario indien nodig

### UITWERKINGSNOTA VERBREDEN EN VERDIEPEN

- Op basis van de synthesesnota in het bestaande mobiliteitsplan
- PAC optioneel

Beleidsplan

- Stap 7: Formulering nieuw beleidsplan vanuit de werkdomeinen A, B en C
- Stap 8: Evaluatie relatietabel en taakstellingen
- Stap 9: Uitwerking actieprogramma's

### BELEIDSPLAN

- Nieuw, geactualiseerd beleidsplan
- PAC verplicht

# Ieper: doelgericht naar een vernieuwd mobiliteitsplan

■ “De sneltoets ging vlot. Dankzij een goede voorbereiding konden we op één Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC) met alle partners tot een consensus komen. Nu zitten we in de onderzoeksfase van verbreden en verdiepen, ook dat gaat voorlopig vrij vlot.” Dat zegt Kris Derveaux, Afdelingshoofd Grondgebiedzaken in Ieper.



“Een tip: steek genoeg energie in het plan van aanpak.”

*Kris Derveaux, afdelingshoofd Grondgebiedzaken Ieper*

## Stap per stap

Kris Derveaux: “Om ons mobiliteitsplan te verbreden en te verdiepen gebruiken we het stappenplan van de Vlaamse overheid. In het begin was het wat zoeken, maar eenmaal de methodiek onder de knie, is het stappenplan een heel handig instrument. Een tip voor andere gemeenten die er nog aan moeten beginnen: in het begin van het planproces moet een plan van aanpak voorgesteld worden. Steek daar genoeg energie in. Alleen zo kan je een goed overzicht bewaren en kan je heel doelgericht aan het mobiliteitsplan werken.”

Ook een goede overlegstructuur in het hele proces is van groot belang. “Bij ons wordt er naast de besprekingen in de GBC ook regelmatig teruggekoppeld naar de Verkeerscommissie, het College en de Gemeenteraad”, verduidelijkt Derveaux. “Zij fungeren als klankbord voor het uitgestippelde beleidsvoorstel.”



“In het stappenplan wordt het mobiliteitsplan ontleed. Nadien moeten al die puzzelstukjes weer mooi in elkaar passen.”

*Hannelore Deblaere, MOW West-Vlaanderen en mobiliteitsbegeleider van Ieper*

## Twee snelheden

Sommige thema's in het mobiliteitsplan worden sneller uitgewerkt dan andere. “Hierdoor verloopt het planproces geleidelijk en kunnen we inzoomen op een bepaald aspect. Ondertussen werken we aan ons mobiliteits-



Voor Ieper is de zone 30 een belangrijk basiselement in de verkeersleefbaarheid.

plan in twee snelheden. Daardoor kunnen we nu al een aantal zaken in de praktijk brengen. De invoering van de zone 30 in de binnenstad en het uitwerken van een fietsbeleidsplan zijn bijvoorbeeld al concreet uitgewerkt. We letten er wel op dat die deelplannen ook kaderen binnen ons nieuwe mobiliteitsbeleid. Voor de toekomst zal de klemtoon liggen op het vergroten van de verkeersleefbaarheid. Dat willen we uitwerken in deelplannen zoals een fietsbeleidsplan, snelheidsmaatregelen, een parkeerbeleidsplan en openbaar vervoer. We werken eigenlijk aan alle onderdelen van het “STOP”-principe (stappen – trappen – openbaar vervoer – personenwagen).”

## Subsidies

De stad Ieper ondertekende een nieuwe module 1 van het mobiliteitsconvenant om het mobiliteitsplan te verbreden en verdiepen. Daardoor krijgen ze financiële steun van de Vlaamse overheid tot maximaal 75.000 euro. Derveaux: “Ook voor de maatregelen die uit ons mobiliteitsplan komen, willen we modules gebruiken. We denken bijvoorbeeld aan een module 3 voor doortochten, of een module 13 voor de aanleg van fietsinfrastructuur en een module 15 om de burgers te informeren over ons mobiliteitsbeleid.”

## Mobiliteitsplan Ieper

**Gemeentelijk mobiliteitsplan sinds:** 2000

**Goedgekeurde sneltoets:** mei 2007

**Goedgekeurde verkenningsnota:** januari 2008

**Uitkomst sneltoets:** spoor 2, verbreden en verdiepen

**Fase:** stap 5 – uitvoering onderzoek

**Thema's:** ruimtelijke planning – wegencategorisering – fietspadennetwerk – openbaarvervoeraanbod – parkeerbeleid – zwaar vervoer – communicatiecampagnes

**Subsidiëring:** module 1 van het mobiliteitsconvenant

**Partners:** GBC – stedelijke Afdeling Grondgebiedzaken – Stedelijke Dienst Ruimtelijke Ordening – Stedelijke milieubambtenaar

**Uitvoerder:** Stedelijke Afdeling Grondgebiedzaken in combinatie met een gedetacheerde verkeerskundige van een studie bureau

**Grootte:** 13.061 ha – 34.897 inwoners

# Hasselt en Genk werken samen aan multimodaliteit

■ De stadskernen van Hasselt en Genk liggen 15 km uit elkaar. In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen vormen ze een 'regionaalstedelijk gebied'. De komende jaren willen beide steden hun ruimtelijke afstemming verzilveren in een nieuw gezamenlijk mobiliteitsplan.

Zowel Hasselt als Genk kwamen als resultaat bij de sneltoets uit op spoor 1. Hun mobiliteitsplan wordt dus vernieuwd. Beide steden grepen deze kans aan om beter samen te werken. Ze zullen hun nieuwe mobiliteitsplan zelfs samen opstellen. De multimodale ontsluiting van de regio vormt daarbij de ruggengraat.



"Veel verkeersproblemen overstijgen de gemeentegrenzen, je kunt ze dus ook het best samen aanpakken."

Daniël Lambrechts,  
Mobiliteitsambtenaar Hasselt

## Nieuwe plannen

"Wij wilden ons mobiliteitsplan bovenlokaal aanpakken", zegt Katleen Loos van de stad Genk. "Het stadsbestuur van Hasselt was meteen enthousiast om mee te werken. Ook bij de Vlaamse overheid stonden het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) en het Agentschap Wegen en Verkeer onmiddellijk achter onze plannen." Daniël Lambrechts, mobiliteitsambtenaar in Hasselt vult aan: "Sinds ons eerste mobiliteitsplan zijn er heel wat factoren veranderd. Er zijn belangrijke nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, een toename van het zwaar vervoer, het Spartacusplan van De Lijn dat het openbaarvervoernetwerk in Limburg uitbreidt,... Al die dingen hebben ook invloed buiten de gemeentegrenzen. Wij moesten dan ook niet



"Het uitstippelen van een lokaal mobiliteitsbeleid kan efficiënter gebeuren door onze bovenlokale aanpak."

Katleen Loos,  
Mobiliteitsambtenaar Genk



Het openbaar vervoer speelt een belangrijke rol in de unieke samenwerking tussen Hasselt en Genk.

lang nadenken om op het samenwerkingsvoorstel van Genk in te gaan."

Katleen Loos: "Het nieuwe mobiliteitsplan is natuurlijk nog lang niet af. Het bovenlokale deel zal ook moeten voorlopen op de lokale mobiliteitsplannen. De pistes in het bovenlokale mobiliteitsplan hebben immers een weerslag op de lokale thema's, zoals de wegencategorisering." "Het is voor ons ook nog een beetje zoeken", geeft Lambrechts toe. "Maar het is wel duidelijk dat het openbaar vervoer een hoofdrol zal spelen, dat was in Hasselt trouwens altijd al zo."

## Kijken in de toekomst

In hun mobiliteitsplan werken Hasselt en Genk niet alleen nauw samen met elkaar, maar ook met MOW en De Lijn. De verwachtingen zijn hoog gespannen.

Valère Donné, MOW: "In het mobiliteitsplan Hasselt-Genk ligt de klemtoon op de multimodale ontsluiting van de regio. Dat is voor ons een belangrijke voorwaarde. Wij kijken vooral uit naar het nieuwe verkeersmodel dat ontwikkeld wordt voor Hasselt en Genk (deel vier van het nieuwe mobiliteitsplan). Het zal ons helpen om een beter inzicht te krijgen in de evoluties van het autoverkeer na de invoering van de sneltram.



"De multimodale aanpak biedt nieuwe perspectieven."

Valère Donné, MOW Limburg

Op basis daarvan zullen we gefundeerde beslissingen kunnen nemen over het nieuwe openbaarvervoernetwerk in Limburg."

Anja Winderickx, De Lijn: "Binnen netmanagement werkt De Lijn nieuwe openbaarvervoerprojecten uit, gestuurd vanuit de verzoersvraag. Een geïntegreerd mobiliteitsplan, en de aftoetsing van scenario's die dit toelaat, kan een schat aan onderzoeksgegevens opleveren. Ook voor het Spartacusplan, de toekomstvisie voor openbaar vervoer in Limburg, kan dit mobiliteitsplan een belangrijke meerwaarde bieden. Een geïntegreerde visie op mobiliteit kan een sterk draagvlak bieden voor een duurzaam verplaatsingsgedrag tegen een haalbare kostprijs voor de gemeenschap."



“Deze onderzoeken leveren een schat aan informatie op.”

Anja Winderickx, De Lijn

## Eén geheel

De vier delen van het mobiliteitsplan vormen één geheel:

1. Een lokaal mobiliteitsplan voor Hasselt.
2. Een lokaal mobiliteitsplan voor Genk.  
In het lokaal mobiliteitsplan legt elke stad eigen accenten. Toch zijn er ook hier delen bovenlokaal afgestemd: de flankerende maatregelen, snelheidslimieten, wegcategorisering en het parkeerbeleid.
3. Een bovenlokaal mobiliteitsplan, dat wordt opgesteld in samenwerking met MOW en De Lijn. Het behandelt thema's als het openbaarvervoernetwerk, het fietsroute-netwerk, zwaar vervoer, waterwegen en de multimodale ontsluiting van de regio en nieuwe attractiepolen.
4. De ontwikkeling van een overkoepelend regionaal verkeersmodel Hasselt-Genk: een hoogtechnologisch verkeersmodel dat de effecten van mobiliteitsmaatregelen in kaart kan brengen.

## Mobiliteitsplannen Hasselt en Genk

**Gemeentelijk mobiliteitsplan sinds:** 1999

**Goedgekeurde sneltoets:**

- augustus 2007 (Hasselt)
- november 2007 (Genk)

**Uitkomst sneltoets:**

spoor 1: vernieuwen

**Fase:**

Aanbesteding nieuw mobiliteitsplan

**Subsidies:**

- Module 1 voor de lokale mobiliteitsplannen
  - Module 19 voor het verkeersmodel en het bovenlokale mobiliteitsplan
- Samenwerkingsovereenkomst Milieu

**Partners:**

De Lijn, MOW, Provincie Limburg, NMBS, college burgemeesters en schepenen van Hasselt en Genk, Politie, ROHM Limburg, Mobiliteitsdiensten Hasselt en Genk, Dienst Ruimtelijke ordening Hasselt en Genk, Milieudienst Hasselt en Genk, Technische Dienst Hasselt en Genk, Dienst voor de Scheepvaart, Afdeling Maas- en Albertkanaal

**Uitvoerder:**

Studiebureau in nauwe samenwerking met de stad en de andere partners

**Grootte:**

Hasselt: 10.232 ha - 71.000 inwoners  
Genk: 8.785 ha - 64.287 inwoners

## Vlotte aanpak in Nazareth

■ Van alle Oost-Vlaamse gemeenten is Nazareth het verst gevorderd in heel de evaluatieprocedure van het mobiliteitsplan. “Misschien wel omdat ze zich al heel de procedure laten bijstaan door een studiebureau”, zegt mobiliteitsbegeleider Lien Vrijders.

thema's die ze nu verder willen uitwerken: parkeerbeleid, trage wegen en snelheidsbeleid. Ze wisten dus zelf goed waar ze heen wilden. Het bureau vertaalde hun ideeën in een procesmatige aanpak. Zo raakt alles beter onderbouwd. Blijkbaar verloopt de samenwerking goed. De hele procedure schiet goed op.”

trouwens nog een voordeel op. Nazareth is namelijk actief bezig een fietsbeleid uit te bouwen. Hiervoor kan de gemeente subsidies krijgen op het moment dat het mobiliteitsplan conform is.

### Parkeerproblemen

Aan de nieuwe sporthal en in de stationsomgeving kende Nazareth parkeerproblemen en onderzocht er de parkeerdruk. “Voor het aan te passen mobiliteitsplan bekeken ze alles meteen in een ruimer kader. In een volgende stap worden dan maatregelen gekoppeld aan de bevindingen. Een verdere uitbreiding van de blauwe zone in het centrum is een optie. Langparkeerders kunnen verwezen worden naar enkele bestaande parkings verderop zoals de parking van het parochiecentrum of parking Hof ter Meren. Wanneer hier geen activiteiten plaatsvinden, is er een ruim parkeeraanbod. Dat is een denkpiste.” De vooruitgang met het mobiliteitsplan levert

### Mobiliteitsplan Nazareth

- **Gemeentelijk mobiliteitsplan sinds:** 2002
- **Goedgekeurde sneltoets sinds:** 17 september 2007
- **Uitkomst sneltoets:** spoor 2: verbreden en verdiepen
- **Fase:** stap 5 – uitvoering onderzoek
- **Thema's:** parkeerbeleid, trage wegen, snelheidsbeleid
- **Partners:** Alle leden van de GBC
- **Uitvoerder:** studiebureau samen met gemeente
- **Grootte:** 3.521 ha - 10.947 inwoners



“Nazareth was al bezig met de thema's. Door ze in een plan te gieten raakt alles meer onderbouwd.”

Lien Vrijders, mobiliteitsbegeleider Oost-Vlaanderen

Al van bij het uitvoeren van de sneltoets werkt de gemeente samen met een studiebureau. Ook voor het verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan doet Nazareth een beroep op de expertise van het studiebureau. Vrijders: “Zelf was Nazareth al bezig met de

# Rupelgemeenten houden rekening met elkaar

■ **Zes gemeenten in de Rupelstreek stippelen samen nieuwe routes voor het vrachtverkeer uit. Dat is een van de concrete plannen in hun nieuwe intergemeentelijke mobiliteitsplan.**

De Rupelgemeenten (Boom, Niel, Rumst, Schelle, Hemiksem) en Aartselaar sloten in 2000 een intergemeentelijk mobiliteitsplan af. Ze wilden hiermee gezamenlijk het probleem van doorgaand verkeer aanpakken. De verlenging van de N171 is het gemeenschappelijke streefdoel. De expressweg moet de E19 en het bedrijventerrein Krekelenberg in Niel beter met elkaar verbinden. De bedoeling is om zo het doorgaand verkeer uit de dorpskernen te weren. Vooral Boom en Aartselaar waren vragende partij om gezamenlijk actie te ondernemen. Rumst vond dit aanvankelijk geen aantrekkelijk idee. De verlenging van de N171 zou namelijk voor het grootste deel over hun grondgebied lopen. Rumst stapte toch mee in het verhaal en ontdekte de voordelen van een samenwerkingsverband. Lokale problemen kunnen niet zomaar verschoven worden van de ene gemeente naar de andere. Er moet in consensus naar een oplossing worden gezocht. Boom wil bijvoorbeeld binnenkort een winkelpark openen. Dat zal extra verkeer aantrekken en dus een impact hebben op de omliggende gemeenten. Dankzij het intergemeentelijk mobiliteitsplan kan er een oplossing worden uitgewerkt waar de hele regio bij gebaat is.

## Netwerken

Intuïtief hadden de meeste partners al aangevoeld dat ze een stapje verder moesten gaan

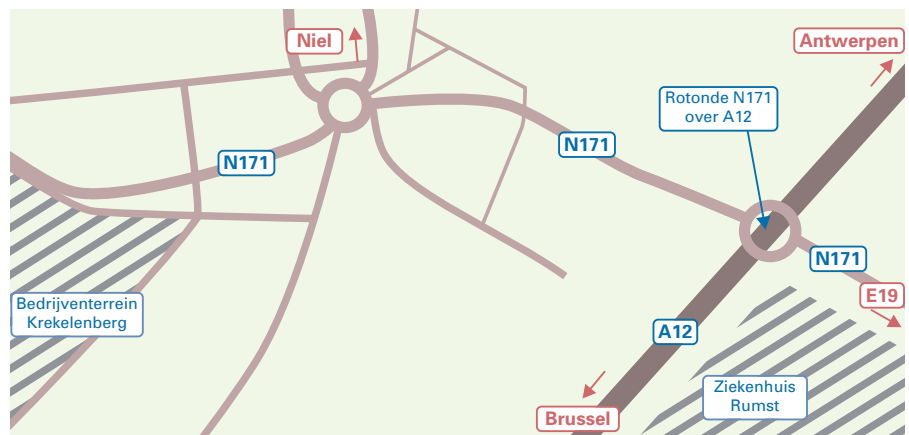
met de uitwerking van het intergemeentelijk plan. De uitkomst van de sneltoets om te verbreden en te verdiepen was dus geen grote verrassing. Er zal vooral aandacht uitgaan naar de netwerken (openbaar vervoer, fietsers en trage wegen). De routes voor het vrachtvervoer worden helemaal herbekeken. De evaluatie van het intergemeentelijke plan zette elke gemeente ertoe aan om ook over de lokale impact ervan na te denken.

## Lokale accenten

Voor Hemiksem volstaan de algemene afspraken op bovenlokaal niveau. Ook Aartselaar vindt de intergemeentelijke afspraken voorlopig voldoende. De gemeente wil niet in zeven sloten tegelijk springen. Behalve de verlenging van de N171 speelt bij hen de problematiek van de Zuidostrand van Antwerpen. In dat dossier wacht

Aartselaar op de plannen van buurgemeente Kontich.

De vier andere gemeenten willen wel specifieke accenten leggen die in het intergemeentelijk plan niet of onvoldoende aan bod komen. Schelle en Niel zullen hun lokale mobiliteitsbeleid verbreden en verdiepen. Rumst en Boom gaan nog een stap verder en werken een volledig nieuw lokaal mobiliteitsplan uit. Rumst bijvoorbeeld gaat een specifiek parkeerbeleid uitwerken. Wat bij de vier gemeenten gelijk loopt is dat elke stap van de lokale plannen zal worden afgetoetst met het intergemeentelijk plan. Dat vraagt extra werk. Maar de samenwerking levert ook een voordeel op. Boom krijgt als kleinstedelijk gebied 18 maanden voor het gemeentelijke mobiliteitsplan. Door de koppeling met het intergemeentelijk mobiliteitsplan kunnen de andere gemeenten ook van deze termijn profiteren.



De zes gemeenten in de Rupelstreek integreren de verlenging van de N171 in hun bovenlokaal mobiliteitsplan. Dit gedeelte toont de ontsluiting van het bedrijventerrein Krekelenberg.

## Intergemeentelijk mobiliteitsplan Rupelgemeenten

- **Intergemeentelijk mobiliteitsplan sinds:** 2000
- **Goedgekeurde sneltoets:** 17 januari 2008
- **Uitkomst sneltoets:** spoor 2 (verbreden en verdiepen)
- **Fase:** opstart fase 1.
- **Thema's:** netwerken voor vrachtvervoer, openbaar vervoer, fietsers en trage wegen
- **Subsidiëring:** module 1
- **Partners:** 5 Rupelgemeenten (Boom, Niel, Rumst, Schelle, Hemiksem) + Aartselaar, De Lijn, provincie, NMBS, Waterwegen en Zeekanaal, AWW en MOW
- **Uitvoerder:** studiebureaus



Foto: Jerry De Brice

Deze brug over de A12 is een realisatie uit het eerste intergemeentelijke mobiliteitsplan.

# Bierbeek pakt hete hangijzers grondig aan

■ **“Uit de sneltoets bleek dat onze gemeente actief bezig is met haar mobiliteitsbeleid. Toch willen we hete hangijzers als sluipverkeer en doorstroming nog grondiger aanpakken.” Dat zegt Vicky Leentjes, de mobiliteitsambtenaar van Bierbeek.**

moeten vermijden dat ze uitgroeien tot slaapdorpen met alleen doorgaand verkeer naar Leuven en Brussel. We willen de bereikbaarheid van de lokale handel en diensten verbeteren, milieuvriendelijke verplaatsingen stimuleren en sluipverkeer en doorgaand verkeer vermijden. De dorpskernen worden heringericht met bijzondere aandacht voor het kleinschalige en landelijke karakter, maar ook voor nieuwe ontwikkelingen.”

rele ingrepen, maar op educatie, communicatie en handhaving.”



Foto: Bierbeek

“Wij hadden al verwacht dat de uitkomst van de sneltoets spoor 2 zou zijn. Mobiliteit is en blijft een dynamisch beleidsdomein.”

Vicky Leentjes, mobiliteitsambtenaar Bierbeek

Eind vorig jaar beëindigde Bierbeek de sneltoets. Vicky Leentjes: “De sneltoets is vrij vlot verlopen. We hebben ze dan ook grondig voorbereid. Vooraf is een werkgroep opgesteld met vertegenwoordigers van alle politieke fracties in Bierbeek. Zodra daar een akkoord was, ging het snel. Eind vorig jaar is onze sneltoets goedgekeurd op de Provinciale Auditcommissie (PAC), maar het heeft wel drie maanden geduurd vooraleer we de officiële goedkeuring kregen. Het nieuwe beleidsplan moet er liggen in april 2009.”

## Slaapdorpen wakker maken

Bierbeek zal haar mobiliteitsplan verbreden en verdiepen. Daarbij ligt de focus op vijf thema's (zie kader). Een van de grootste uitdagingen is de opwaardering van de dorpskernen van Korbeek-Lo en Lovenjoel. “We willen in die dorpskernen openbare ontmoetingsruimten creëren”, aldus Vicky Leentjes. “We

## Betere doorstroming

Bierbeek ligt op de as naar Brussel en Leuven. De hele regio heeft te kampen met doorstromingsproblemen en sluipverkeer. “We kunnen hier alleen zinvolle maatregelen nemen als we samenwerken met de buurgemeenten”, benadrukt Leentjes. “De verbetering van de doorstroming is voor ons een belangrijk aandachtspunt voor de komende jaren. De bussen staan nog te vaak mee in de file. Op sommige plaatsen zullen we een eenvoudige voorrangregel voor bussen invoeren, elders zullen er vrije busbanen of andere maatregelen moeten komen. De slechte doorstroming stimuleert ook het sluipverkeer, dat dan weer de leefbaarheid in de woonwijken aantast. Vooral op de Tiensesteenweg willen we koste wat het kost werk maken van vlotter verkeer.”

## Veilige schoolomgevingen

Verder heeft Bierbeek ook plannen om de signalisatie te optimaliseren en werk te maken van haar tragewegennet. Tot slot focussen ze in hun vernieuwde mobiliteitsplan op de schoolomgevingen. Leentjes: “We krijgen regelmatig klachten van verkeersoverlast in de schoolomgevingen. We willen de veiligheid aan de schoolpoorten vergroten en milieuvriendelijke verplaatsingen stimuleren. De nadruk zal niet liggen op de infrastructu-

## Mobiliteitsplan Bierbeek

- **Gemeentelijk mobiliteitsplan sinds:** 2001
- **Goedgekeurde sneltoets:** december 2007
- **Uitkomst sneltoets:** spoor 2 verbreden en verdiepen
- **Fase:** stap 4 (onderzoekopzet) is afgerond
- **Thema's:** schoolomgevingen, dorpskernen Korbeek-Lo en Lovenjoel, trage wegen, doorstroming en sluipverkeer, signalisatie en bewegwijzering
- **Subsidiëring:** module 1 van het mobiliteitsconvenant
- **Partners:** nog niet helemaal bepaald, alleszins de provincie voor het thema 'trage wegen'. De scholen voor het thema 'schoolomgevingen', de handelaars voor het thema 'dorpskernen', de politie doorheen de verschillende thema's,...
- **Uitvoerder:** deels studiebureau, deels eigen diensten
- **Grootte:** 3.937 ha - 9.281 inwoners



Foto: Jerry De Bire

Het vernieuwde mobiliteitsplan wil onder andere het doorstromingsprobleem op de Tiensesteenweg aanpakken.



Foto: Jerry De Bire

De dorpskern van Korbeek-Lo krijgt nieuw leven ingeblazen.

# Bijsturing mobiliteitsplan: vraag en antwoord

■ Een mobiliteitsplan aanpakken is een intensieve klus. Voor en tijdens het proces duiken vragen op. Hieronder een antwoord op drie vragen uit de praktijk.

## 1 Wanneer wordt de module 1 afgesloten?

Wanneer de sneltoets besluit dat het mobiliteitsplan zal worden bijgestuurd en dat op de PAC gunstig geadviseerd werd, kan al onmiddellijk een module 1 (Opmaak of bijsturing van een (inter)gemeentelijk mobiliteitsplan) worden afgesloten. In principe zal de provinciale BMV-cel (Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid) u zelf een module 1 overmaken.

## 2 De conformiteit van mijn mobiliteitsplan verviel eind 2007. Sinds eind februari hebben we een gunstig geadviseerde sneltoets. Wordt de conformiteit pas hersteld na een nieuw conform beleidsplan?

Neen, van zodra de sneltoets gunstig is geadviseerd, is de conformiteit hersteld. In de periode dat er naar een nieuw conform mobiliteitsplan toe wordt gewerkt, kunnen dus opnieuw modules worden afgesloten. Op die manier worden lopende projecten niet noodloos vertraagd. Het initiëren van nieuwe projecten zal logischerwijze pas volgen nadat de vernieuwde of verbrede/verdiepte beleidsvisie vastligt.

## 3 Is een overschrijding van de termijnen van 12/18/24 maanden toegestaan als blijkt dat alle onderzoeken niet tijdig kunnen worden afgevoerd?

Het is belangrijk dat uw mobiliteitsbegeleider van het hele proces goed op de hoogte is. Hij of zij moet kunnen inschatten dat de aanpak en het werkprogramma om een goed resultaat te behalen meer tijd vraagt, maar dat effectief wordt doorgewerkt. De gemeente moet er wel rekening mee houden dat na het aflopen van de termijn de conformiteit (opnieuw) vervalt.

Meer vragen en antwoorden over het verbreden en verdiepen van een mobiliteitsplan op [www.mobielvlaanderen.be/convenants](http://www.mobielvlaanderen.be/convenants) (mobiliteitsplan - spoor 2 verbreden en verdiepen - 6 veel voorkomende vragen)

## Goed om weten



Trage Wegen vzw

### ■ Vormingssessies Trage Wegen

Trage Wegen vzw biedt een vormingsaanbod aan voor lokale besturen om de trage-wegenproblematiek aan te pakken. De infosessies

worden op maat georganiseerd en maken beleidsmakers, ambtenaren, raadsleden en zelfs vrijwilligers wegwijs in de materie. Elke sessie belicht een deelaspect: het in kaart brengen van trage wegen, de participatieve opmaak van een lokaal trage-wegenplan of het juridische kader rond trage wegen. De vorming duurt een halve dag en kan overdag of 's avonds georganiseerd worden (bijv. onder de vorm van een open milieuraad). Speerpunt van het vormingsaanbod is het pleidooi voor een actieve participatie van het lokale middenveld en de integrale samenwerking tussen verschillende gemeentediensten (mobiliteit, leefmilieu, plattelandsontwikkeling, jeugd, enz.).

**Meer info:** Trage Wegen, Andy Vandevyvere, 02 204 09 70, [andy.vandevyvere@tragewegen.be](mailto:andy.vandevyvere@tragewegen.be), [tragewegen.be/dulomi](http://tragewegen.be/dulomi).

### ■ Subsidies voor eigen ontworpen schuilhuisjes

De halteaccommodatie 'eigen ontwerp' wordt voortaan gesubsidieerd. De Lijn moet evenwel het ontwerp goedkeuren. De subsidiëring komt dan rechtstreeks van de Vlaamse overheid. Bij de berekening van de subsidie wordt eerst rekening gehouden met de kostprijs van het schuilhuisje, vervolgens met de opper-

vlakte van de binnenruimte. Voor een fietsenrek bedraagt de maximumsubsidie 192,00 euro (bedrag 2008) per fietsrek. Voor een overdekte fietsenstalling is dat maximaal 501,56 euro (bedrag 2008) per fietsplaats. Meer info bij de halteverantwoordelijke van uw provinciale entiteit van De Lijn of bij Erik Mottar, De Lijn Centrale Diensten, 015 44 08 65, [erik.mottar@delijn.be](mailto:erik.mottar@delijn.be).

### ■ Nieuw op de website: Module 1 – Toelichtingen

Op [www.mobielvlaanderen.be/convenants](http://www.mobielvlaanderen.be/convenants) (Knop 'MODULES' - Module 1) vindt u geactualiseerde toelichtingen bij module 1:

- Financiering voor de opmaak of bijsturing van een (inter)gemeentelijk mobiliteitsplan
- Voorwaarden voor subsidiëring van de opmaak of bijsturing van het (inter)gemeentelijk mobiliteitsplan
- Profiel van de gemeentelijke mobiliteitsambtenaar en verkeersdienst
- Opleidingen Verkeerskunde, Stedenbouwkunde en Ruimtelijke Planning (die recht geven op subsidiëring in het kader van module 1)

De Mobiliteitsbrief biedt lokale overheden informatie over hoe een lokaal duurzaam mobiliteitsbeleid kan uitgewerkt worden i.s.m. andere partners en overheden.

**Website:** [www.mobielvlaanderen.be/convenants/](http://www.mobielvlaanderen.be/convenants/). **Abonnement:** [www.mobielvlaanderen.be/](http://www.mobielvlaanderen.be/) (tijdschriften en nieuwsbrieven). **Redactieadres:** Sandra De Bel, Kluwer, Motstraat 30, 2800 Mechelen, [sandra.debel@wkb.be](mailto:sandra.debel@wkb.be). **Redactieraad:** Dominique Aemele (MOW), Filip Boelaert (kabinet minister Crevits), Erwin Debruyne (VSG), Stijn Dergent (VSV), Daphne DeWolf (Agentschap Wegen en Verkeer), Frans Helon (MOW), Willy Miermans (Hogeschool voor Verkeerskunde), Marc Nuytemans (De Lijn), Dirk Verhoeven (MOW), Lieslotte Wackenier (kabinet minister Van Brempt). **Verantwoordelijke uitgever:** ir. Fernand Desmyter, departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), Koning Albert II-laan 20 bus 4, 1000 Brussel. © 2008 Vlaamse overheid Departement Mobiliteit en Openbare Werken.