

Integrale kwaliteitszorg

Bij de vernieuwing van het Mobiliteitsdecreet werd het principe van integrale kwaliteitszorg opgenomen. Dit houdt in dat plannen en projecten moeten bijdragen tot een duurzame mobiliteitsontwikkeling en dat ze kwalitatief goed moeten zijn. Kwaliteitszorg krijgt doorheen het hele procesverloop de nodige aandacht. Bij cruciale stappen wordt een kwaliteitstoets gedaan die uitmondt in een formeel advies.



interview

'Kwaliteit is in elke stap van het proces belangrijk'

Een kwaliteitsvol mobiliteitsplan of - project impliceert duurzaamheid. "Met een duidelijk referentiekader, een stapsgewijze procedurele aanpak en een externe kwaliteitstoets willen we kwaliteitszorg stimuleren", zegt Bart Boucké, afdelingshoofd bij het Departement Mobiliteit en Openbare Werken.

Bart Boucké: "Een kwaliteitsvol plan of project past in het concept 'duurzame mobiliteitsontwikkeling'. Dat betekent onder meer dat de bereikbaarheid van economische knooppunten en poorten gewaarborgd wordt, dat iedereen de mogelijkheid krijgt om zich te verplaatsen, dat men de verkeersonveiligheid en de schade aan milieu en natuur wil terugdringen en de verkeersleefbaarheid wil verhogen. Ook het STOP- en participatiebeginsel zijn belangrijk. Maar al deze vereisten integreren binnen de beperkingen van een reële situatie is geen evidentie en vraagt maatwerk. Daarom blijft een externe kwaliteitstoets belangrijk. Het gemeentelijk mobiliteitsplan biedt het afsprakenkader voor een onderlinge taakverdeling van de diverse actoren bij de realisatie van duurzame mobiliteit. Daarom speelt kwaliteitszorg ook voor de plannen mee."

Hoe wordt de kwaliteit concreet bewaakt?

"Het plan of project wordt sowieso getoetst aan de relevante regelgeving over mobiliteit en openbare werken, ruimtelijke ordening, milieu, ... en aan de doelstellingen en richtinggevendende bepalingen van het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Projecten worden meer specifiek getoetst aan het (inter)gemeentelijk mobiliteitsplan en de subsidievoorwaarden of de bepalingen van de (type) samenwerkingsovereenkomsten die voor het project van toepassing zijn. Daarnaast zijn de richtlijnen uit de verschillende vademecums, de ruimtelijke inpasbaarheid en de budgettaire haalbaarheid belangrijke evaluatiecriteria. Duurzame mobiliteit en het STOP-principe zijn

steeds het uitgangspunt. Er wordt trouwens niet alleen naar het eindproduct gekeken, maar ook naar de manier waarop het project of het plan tot stand kwam."

In de procedures is ook een formele kwaliteitstoets ingebouwd.

"Dat klopt. De Regionale Mobiliteitscommissie (RMC) is verantwoordelijk voor de kwaliteitsbewaking en wordt daarin bijgestaan door de kwaliteitsadviseur. De kwaliteitsadviseur is onafhankelijk van de initiatiefnemer en van het overleg binnen de (Inter)Gemeentelijke Begeleidingscommissies ((I)GBC). Hij kijkt vanuit vogelperspectief naar het proces en het eindresultaat, wat toelaat om het geheel objectief en onbevooroordeeld te bekijken. Voor plannen gaat de adviesverlening van de kwaliteitsadviseur steeds gepaard met een RMC-bespreking maar voor projecten heeft de regelgeving ook de mogelijkheid ingebouwd om een schriftelijke procedure te volgen. Naast de procedurele toets zal de bespreking op de RMC en het advies van de kwaliteitsadviseur zich voornamelijk richten op de inhoudelijke beoordeling van de kwaliteit van het dossier.

De einduitspraak is gunstig of ongunstig. Ze geeft aan of de voorliggende fase in het project- of planproces als afgerond kan worden beschouwd en er groen licht kan worden gegeven voor

de volgende fase. Deze stapsgewijze aanpak draagt bij tot een duidelijke stroomlijning van het ontwerp- of planningsproces en borgt op die manier de kwaliteit ervan."

Hoe kunnen de verschillende partners bijdragen tot een kwaliteitsvol eindresultaat?

"De samenwerking rond de plannen en de projecten wordt gecentraliseerd in de (I)GBC's. Daar worden de plannen en projecten via een gefaseerde methodologie voorbereid. Binnen de (I)GBC wordt gestreefd naar integratie van alle belangen en ambities. De verschillende vademecums en richtlijnen geven een houvast om ervoor te zorgen dat binnen een uniform afwegingskader onderbouwde keuzes worden gemaakt. Zo wordt de kwaliteitszorg al meegenomen in het ontwerp en de bespreking in de (I)GBC. Wanneer er een consensus bestaat rond de uitwerking van de plan- of projectfase, is het tijd voor de externe kwaliteitstoets. De kwaliteitszorg zelf is een werkpunt van bij het eerste concept van een plan of project en dus niet beperkt tot het moment waarop de kwaliteitsadviseur advies verleent."



FERRY DE BRIE

"Ook in de (I)GBC is kwaliteitszorg een aandachtspunt. Alle belangen en ambities komen er samen."

■ Bart Boucké, afdelingshoofd Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid.

Kwaliteitsadvies: wanneer en hoe?

In de procedures voor de begeleiding van een mobiliteitsproject en -plan is een formeel moment voor kwaliteitsbewaking ingebouwd. Hoe gaat dit in zijn werk?

- De kwaliteitstoets moet toegepast worden op elke fase (start- en of projectnota, evaluatienota) die het project doorloopt en op de sneltoets en het gemeentelijk mobiliteitsplan.
- De kwaliteitstoets gebeurt nadat het overleg over een fase in de (I)GBC is afgerond.
- De kwaliteitstoets leidt tot een formeel advies van de kwaliteitsadviseur. Kwaliteitszorg staat echter doorheen de hele procedure centraal.
- De kwaliteitstoets kan via een schriftelijke procedure of via een mondelinge procedure in de RMC. Bij niet-consensus in de (I)GBC en voor plannen geldt steeds de mondelinge procedure.
- De initiatiefnemer of de kwaliteitsadviseur mag ook zelf bepalen of een project op de RMC geagendeerd moet worden. Een project kan ook op de RMC voorgedragen worden op basis van aanbevelingen door de GBC. Ook de tussenliggende fasen in het planproces kunnen een toetsing krijgen in de RMC.
- De (I)GBC-voorzitter mailt het dossier voor kwaliteitsadvies steeds naar de RMC-voorzitter via rmcprovincie@mow.vlaanderen.be. Bij de aanvraag moet duidelijk aangegeven worden of er consensus werd bereikt en het dossier naar de kwaliteitsadviseur doorgestuurd mag worden, of men het dossier op de RMC wenst te brengen. (I)GBC-verslag(en) maken deel uit van het dossier.
- De RMC-voorzitter bevestigt de ontvangst van het dossier en het adviesverloop.
- De kwaliteitsadviseur heeft 15 werkdagen de tijd om een advies te formuleren na ontvangst van het dossier of na de beraadslaging in de RMC.
- Het advies van de kwaliteitsadviseur kan gunstig of ongunstig zijn. Deze beslissing wordt steeds gemotiveerd. In het advies worden aanbevelingen geformuleerd.
- Bij een gunstig advies kan worden overgegaan naar de volgende fase.
- Bij een ongunstig advies moet de initiatiefnemer rekening houden met het advies van de kwaliteitsadviseur, maar dat betekent niet dat hij het advies zonder meer moet volgen. Het dossier wordt opnieuw besproken in de (I)GBC, voordat het opnieuw voor advies kan worden voorgelegd.

Wat doen de kwaliteitsadviseurs?

De kwaliteitsadviseurs zijn onafhankelijke mobiliteitsprofessionals. Dit betekent dat ze vóór de adviesvraag op geen enkele manier betrokken waren bij het project of het mobiliteitsplan in kwestie. De kwaliteitsadviseurs hebben een adviserende rol. Ze brengen een gunstig of ongunstig advies uit over een project of plan. Dit advies is voor de minister richtinggevend voor het al dan niet subsidiëren van het betrokken project of het afsluiten van een eventuele samenwerkingsovereenkomst in het kader van het project.

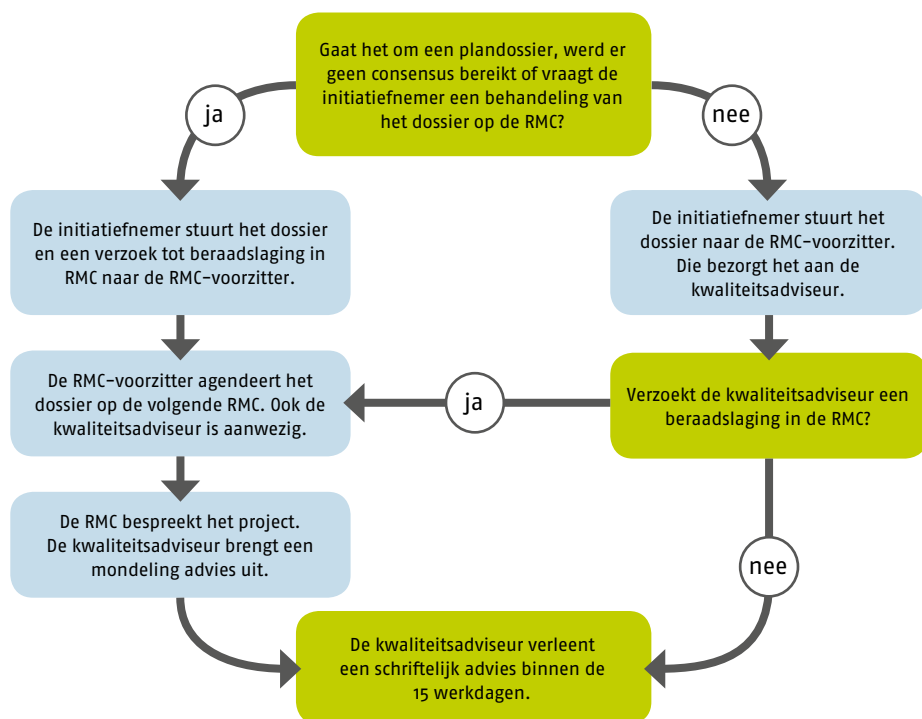
Wat doet de RMC?

Tot de RMC behoren naast de voorzitter en de kwaliteitsadviseur:

- de initiatiefnemer;
- een vertegenwoordiger van de afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken;
- een vertegenwoordiger van het Agentschap Wegen en Verkeer;
- een vertegenwoordiger van De Lijn;
- een vertegenwoordiger van het Departement Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed;
- een vertegenwoordiger van de betrokken gemeente(n);
- een vertegenwoordiger van de betrokken provincie(s).

De voorzitter van de RMC kan bovendien beslissen om de RMC uit te breiden met andere leden. Die leden kunnen alleen de vergadering van de RMC bijwonen waarvoor ze uitgenodigd zijn.

Alle leden van de RMC nemen deel aan de bespreking van het dossier onder leiding van de kwaliteitsadviseur. Zij brengen elk vanuit hun expertise de aandachtspunten en aanbevelingen in het dossier aan die van belang zijn voor de beoordeling van het dossier. Zij spelen ook in op de vragen, opportuniteiten en elementen die de kwaliteitsadviseur aanreikt. Na de beraadslaging formuleert de kwaliteitsadviseur een mondeling advies.



Bij projectdossiers en consensus in de (I)GBC zijn er twee pistes voor de kwaliteitsbewaking: een louter schriftelijk advies of een advies na bespreking in de RMC. De keuze hangt af van verschillende factoren zoals complexiteit, snelheid en de behoefte om het project mondeling toe te lichten. Meer stroomschema's vindt u op www.mobielvlaanderen.be/overheden (klik op kwaliteitsbewaking in het luikje 'lokaal mobiliteitsbeleid').

Herent kiest voor breed fietspad en smallere rijbaan

De Haachtstraat in Herent zal er eind volgend jaar helemaal anders uitzien. De gemeente legt er nieuwe, brede fietspaden aan met hulp van het Fietsfonds. De rijweg wordt daardoor smaller waardoor trager rijden aangemoedigd wordt.

De Haachtstraat tussen Veltem en Buken wordt vaak gebruikt als fietsverbinding en is daarom sinds 2010 opgenomen in het bovenlokaal functioneel fietsrouten netwerk. Maar ter hoogte van Herent zijn er momenteel geen – of alleen hier en daar smalle – fietspaden. Geen ideale situatie, want op de lokale weg geldt plaatselijk een snelheidslimiet van 70 km/uur. Binnenkort komt er dan ook een doorgedreven verandering: de gemeente trok resoluut de kaart van de fietsers. Volgend jaar krijgt de Haachtstraat op het grondgebied van Herent immers een nieuw fietspad. "Het nieuwe fietspad zal overal 1,75m breed zijn", zegt schepen van Openbare Werken Arlette Caes. "Voor ons primeert het comfort voor de fietser", vult schepen van Mobiliteit Maarten Forceville trots aan. "Op 1,75m kunnen twee fietsers naast elkaar fietsen. Dat is aangenamer, zeker in dit open agrarisch gebied. Een smallere rijbaan zet autobestuurders bovendien aan om minder snel te rijden." Arlette Claes: "Vermits het gaat om een fietsfondsdossier, was deze breedte ook een vereiste om van de subsidies te kunnen genieten."

Poorten

De fietspaden zullen aanliggend zijn in de zone 50 en vrijliggend in de zone 70. Ze worden uitgevoerd in beton die niet onderbroken wordt ter hoogte van de zijstraten. Maarten Forceville: "Het snelheidsregime in de zone met bebouwing wordt aangepast van 70 naar 50 km/uur. Het fietspad kan dan aanliggend verhoogd uitgevoerd worden. In de zone 70 hebben we samen met de politie beslist om de voorrang van



JERRY DE BRIE

■ **Schepenen**
Maarten Forceville en Arlette Caes in de Haachtstraat zoals die er vandaag uitziet: "Eind volgend jaar kan men hier veilig en comfortabel fietsen."

rechts af te schaffen." Bij de overgangen naar een ander snelheidsregime zijn verkeerspoorten voorzien. Van 70 naar 50 wordt een poortefunctie gecreëerd met een middengeleider, van 50 naar 30 is er een wegversmalling die rugdekking geeft aan de fietsers. Dat zorgt voor een veiligere overgang van fietspad naar gemengd verkeer en een remmend effect voor de voertuigen die de zone 30 inrijden.

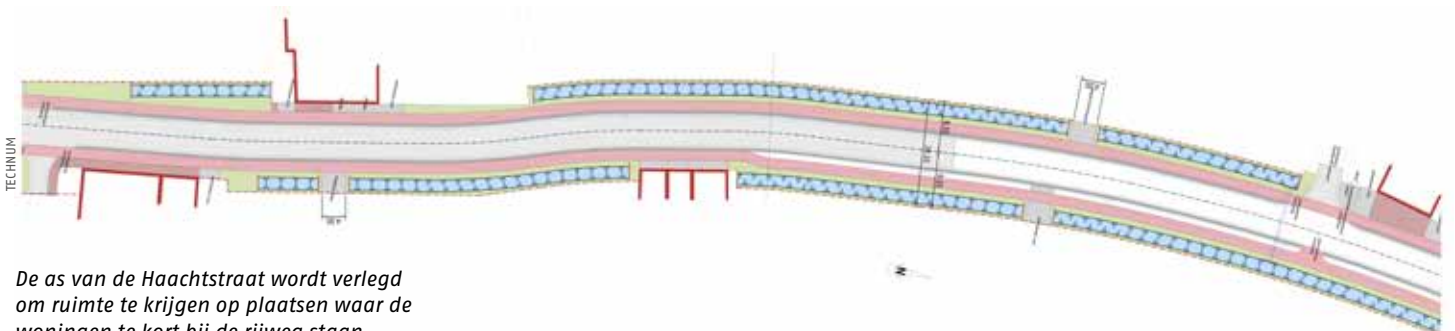
Vlotte GBC

Het ontwerp is goedgekeurd en de uitvoering van het fietspad is gepland voor 2016. Om het project met breed fietspad te kunnen realiseren, zal de rijbaan versmald worden tot plaatselijk 5,60 m. Vandaag is de rijbaan ongeveer 6,70 m. "Een voorbeeldige en moedige keuze van het gemeentebestuur", zegt Valère Donné, kwaliteitsadviseur van dit project. "Men is hier echt vertrokken van het STOP-principe en dat is over de hele lijn doorgetrokken. Er zijn moeilijke keuzes gemaakt ten voordele van de fietser." Ook Veerle Smet, mobiliteitsbegeleider van de Vlaamse overheid voor Herent is lovend over het project: "De GBC heeft in dit project schitterend werk verricht. Vanaf de start zijn verschillende actoren geraadpleegd, waardoor het overleg zeer vlot verliep. In de GBC kwamen dan ook geen onoverkomelijke discussies op tafel. Het dossier

was bovendien grondig voorbereid. De gemeente wil ook duidelijk in het project investeren en koos niet noodzakelijk voor de gemakkelijkste of goedkoopste oplossing."

Dit project werd als zeer kwaliteitsvol beschouwd omdat:

- ✓ men zeer overtuigend vastgehouden heeft aan het STOP-principe. Dat uit zich in de maatvoering: een fietspad van 1,75 m, op voldoende afstand van alle obstakels en een brede boordsteen waar het fietspad aanliggend is en een krappe maat voor de rijbaan.
- ✓ De as van de weg verlegd is om voldoende obstakelvrije ruimte te garanderen tussen fietspad en gevels;
- ✓ de rijweg versmald is ten voordele van de breedte van het fietspad en de bermen (ondanks het feit dat er ook een schoolbus langskomt);
- ✓ er poortjes gecreëerd worden bij snelheidsovergangen aan het begin van de bebouwing;
- ✓ de overgang van fietspad naar gemengd verkeer gepaard gaat met fysieke rugdekking door een rijwegversmalling.



De as van de Haachtstraat wordt verlegd om ruimte te krijgen op plaatsen waar de woningen te kort bij de rijweg staan.

Vraag en antwoord

Welke regels gelden bij het verharden van het openbaar domein?

Wil je het openbaar domein verharden, dan heb je toestemming van de wegbeheerder nodig. Een toelating om de noodzakelijke toegangsbreedte tot je eigendom aan te leggen zal je moeiteloos verkrijgen. Verhardingen of het gebruik van steenslag over de volledige perceelsbreedte om bijvoorbeeld langsparkeren mogelijk te maken, liggen moeilijker omwille van de verkeersveiligheid en/of het milieu. Steenslag kan op het wegdek en op het fietspad terecht komen en zo een gevaar betekenen voor de weggebruikers (val van fietsers, beschadiging van autoruiten, ...). Het Vlaamse waterbeleid streeft ernaar om hemelwater zo min mogelijk naar de riolering af te voeren en bestaande open grachten zo weinig mogelijk te overwelden. Voor ruimere verhardingen en overbruggingen neem je best contact op met het lokaal district van het Agentschap Wegen en Verkeer. Onze werknemers staan je graag te woord en helpen je onderzoeken of een uitzondering mogelijk is.

Fietsers en voetgangers

Fietstelweek

Alsmaar meer Vlamingen springen op de fiets, zowel in hun vrije tijd als voor woon-werkverkeer. Toch weten we heel weinig over de Vlaamse fietser. Nog nooit is het fietsgebruik en -gedrag van de Vlaming grondig in kaart gebracht, laat staan gedigitaliseerd. Daar moet de allereerste Fietstelweek, tijdens de Week van de Mobiliteit, van 16 tot 22 september, verandering in brengen. Fietsberaad Vlaanderen slaat met een brede groep partners, waaronder de 5 Vlaamse provincies, de handen in mekaar om op grote schaal, zowel via een gratis app als vaste fietstelpunten, meer te weten te komen over de Vlaamse fietsers. Al deze tracks en gegevens komen in een dataplatform over fietsgebruik en zal een schat aan informatie zijn voor beleidsadviseurs en mobiliteitsspecialisten. Net door inzicht over veel gebruikte of te mijden fietstrajecten, snelheden, herkomst en bestemming, kunnen lokale overheden hierop inspelen met een beter fietsbeleid.

Blijf op de hoogte via www.fietstelweek.be



Samenaankoop bordjes trage wegen in Vlaams-Brabant



De provincie Vlaams-Brabant organiseert een samenaankoop voor naambordjes voor trage wegen. Door een naambordje te plaatsen bij de trage wegen,

benadrukken de gemeenten dat de wegen toegankelijk zijn en dat ze door iedereen gebruikt mogen worden. Vlaams-Brabantse gemeenten die in aanmerking komen, kunnen nu een aanvraag indienen bij de provincie om bordjes aan te kopen. De gemeente komt in aanmerking voor de samenaankoop van naambordjes als ze een goedgekeurd tragewegenplan heeft of als ze in het verleden nog geen naambordjes geplaatst heeft via een provinciale samenaankoop of een provinciale subsidie. De aankoop en de levering van de naambordjes zijn 100% ten laste van de provincie. Bezorg tegen 6 september 2015 de samenwerkingsovereenkomst aan de provincie indien u wenst mee te doen.

meer info op www.vlaams-brabant.be of via buurt-en-voetwegen@vlaamsbrabant.be

Subsidies binnen het Impulsprogramma Fiets- en Wandelnetwerken 2015

Via het impulsprogramma Fiets- en Wandelnetwerken 2015 investeert Toerisme Vlaanderen in projecten die de kwaliteit van de fiets- en wandelnetwerken willen verbeteren en het toeristisch potentieel van deze netwerken voor de internationale toerist willen versterken. Minister Ben Weyts, bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken en Toerisme, trekt tijdens deze legislatuur 2,5 miljoen euro uit om de kwaliteit van fietsnetwerken te verbeteren en de hiaten in (vooral) de wandelnetwerken weg te werken. "We willen met kwaliteitsvolle netwerken ook internationale toeristen warm maken voor een trip naar Vlaanderen, waar het aangenaam fietsen en wandelen is", zegt Weyts.

Toerisme Vlaanderen lanceerde een subsidieoproep voor "projecten die belevingsgericht uitgewerkt worden en bij voorkeur impact hebben op het lokaal verankerd toeristisch ondernemerschap". Enkel aanvragen waarvan de totale projectkost minimaal 40.000 euro bedraagt, komen in aanmerking voor subsidies. **Aanvragen moeten uiterlijk op 15 juli 2015 ingediend worden.** Voor lokale overheden is het sterk aanbevolen dat ze vóór de indiening van het project het advies inwinnen van hun provinciale toeristische dienst of, voor de Vlaamse Kunststeden, het advies van de stedelijke toeristische dienst. De indienperiode voor 2015 is zeer kort maar de oproep zal in 2016 herhaald worden. Op die manier krijgen projectindieners die meer tijd nodig hebben om hun dossier voor te bereiden, volgend jaar opnieuw de kans om een subsidie aan te vragen.

Op www.toerismevlaanderen.be/impulsfietsenwandelen vindt u meer informatie en een uitgebreide handleiding om een subsidieaanvraag in te dienen.

Duurzaamheid

Eindrapport Vlaamse proeftuin elektrische voertuigen

In september 2011 ging de Vlaamse Proeftuin Elektrische Voertuigen officieel van start. De doelstelling was om gedurende iets meer dan drie jaar innovatie te stimuleren op het vlak van elektrische mobiliteit. Dat gebeurde door Vlaamse bedrijven en organisaties te laten samenwerken en hun producten en diensten te testen in een real-life omgeving. Er waren vijf proeftuinplatformen: EVA, EVTeLab, iMOVE, Olympus en Volt-Air. In totaal werkten 195 lokale besturen, 55 bedrijven, 193 gezinnen, 744 cambiogebruikers en 663 Blue-bike-gebruikers mee aan een of meerdere platformen. Eind mei verscheen het eindrapport over de proeftuin.

Het eindrapport kunt u downloaden op www.proeftuin-ev.be.

Agenda

Juni

26 Verkeerspreventieve acties: hoe begint u er aan?

Augustus

24 - 28 European Road Safety Summer School 2015

September

16 - 22 Week van de Mobiliteit & Fietstelweek
22 Introductie cursus Verkeerskunde – lesdag 4: Hoe mobiliteitsgedrag veranderen?

Oktober

5, 22, 30 De fundamente van de Verkeersveiligheid – Antwerpen
21 Verkeersveiligheid in uw bedrijfsmobiliteit – VSV Mechelen
27 Opmaak van aanvullende reglementen – Brussel

Meer details vindt u in de agenda op www.mobielvlaanderen.be/overheden

Mobiliteitsbrief is er nu 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.

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

Alle Vlaamse burgemeesters, schepenen voor mobiliteit, mobiliteitsambtenaren en andere geïnteresseerde mobiliteitsprofessionals krijgen een exemplaar.

Redactie en Vormgeving: Wolters Kluwer. **Redactieadres:** info@mobiliteitsbrief.be. **Redactieraad:** Vertegenwoordigers van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, het kabinet van de Vlaamse minister bevoegd voor Mobiliteit en Openbare Werken, het Agentschap Wegen en Verkeer, De Lijn, Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten, Vlaamse Stichting Verkeerskunde, Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid. **Verantwoordelijke uitgever:** Filip Boelaert, Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), Koning Albert II-laan 20 bus 2, 1000 Brussel. © 2015 Vlaamse overheid Departement Mobiliteit en Openbare Werken.

