



Mobiliteitsconvenant 2007

Het mobiliteitsconvenant is geen doel op zich. Het is een van de middelen om sneller en efficiënter een duurzamere mobiliteit in Vlaanderen te realiseren. De krachtlijnen van het mobiliteitsconvenant zijn: integrale aanpak en samenwerking. Dit beleidsinstrument kreeg het afgelopen jaar een 'groot onderhoud'. De krachtlijnen veranderden niet. Toch kwamen er uit de verschillende expertwerkgroepen enkele belangrijke wijzigingen.



Nieuw: Sneltoets, zie p. 3

Wat is 'Mobiliteitsbrief' en voor wie?

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.

Samen complexe problemen aanpakken

Een convenant is een vrijwillige overeenkomst tussen partners, die daarmee een vooraf omschreven resultaat willen bereiken. Het mobiliteitsconvenant bestaat uit een 'moederconvenant' en de mogelijkheid om er 'modules' aan vast te haken.

Moederconvenant

In het moederconvenant staan de algemene afspraken. Het is de intentieverklaring van de ondertekenende partners om samen te werken om de mobiliteitsproblemen van bepaalde gemeente(n) planmatig en multimodaal aan te pakken. Multimodaal betekent dat er aandacht gaat naar alle vervoerswijzen, dus ook naar de voetganger, de fietser en het openbaar vervoer.

Het moederconvenant bepaalt dat er een Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC, zie p. 2) wordt opgericht. Die GBC is het **overlegforum** voor de voorbereiding van en de besluitvorming rond het convenant.

De lokale overheid engageert zich ook om, in samenspraak met de andere partners, een **gemeentelijk mobiliteitsplan** te maken en actueel te houden (zie p. 2-3). Daarvoor kan de lokale overheid trouwens steun krijgen via module 1. De Provinciale Auditcommissie (PAC, zie p. 2) verklaart het mobiliteitsplan conform met de doelstellingen van het moederconvenant.

Modules

Een mobiliteitsplan moet natuurlijk van papier naar praktijk omgezet worden. Voor de projecten waarvoor samenwerking tussen lokale overheid en het gewest, de provincie of De Lijn noodzakelijk is, kunnen er 'modules' afgesloten worden. Daarin staan telkens de specifieke verbintenissen van elke partner. Uiteraard moeten die concrete projecten passen in de duurzame-mobiliteitsvisie die achter het mobiliteitsplan zit. Die toetsing gebeurt door de Provinciale Auditcommissie (PAC, zie p. 2).

Ieder convenantsgebonden projectdossier bestaat uit een koepelmodule met enkele algemene bepalingen en één of meerdere modules.

De partners

Voor elke module:

- de lokale overheid;
- het Vlaamse gewest.

Eventueel, afhankelijk van de module:

- De Lijn;
- de provincie;
- anderen (bijv. school of bedrijf).

De drie grote pluspunten van het mobiliteitsconvenant

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

Cijfers

- 300 (= 97%) van de 308 Vlaamse gemeenten heeft een **moederconvenant** afgesloten. (d.d. 15-2-2007)
- 93% van de steden en gemeenten heeft een conform verklaard **gemeentelijk mobiliteitsplan**. (d.d. 15-2-2007)
- Sinds 1996 werden in totaal zo'n 1.300 **modules** afgesloten. De laatste jaren waren vooral module 13 (fietspaden), module 4 (wegverlichting) en module 10 (schoolomgeving) het populairst.

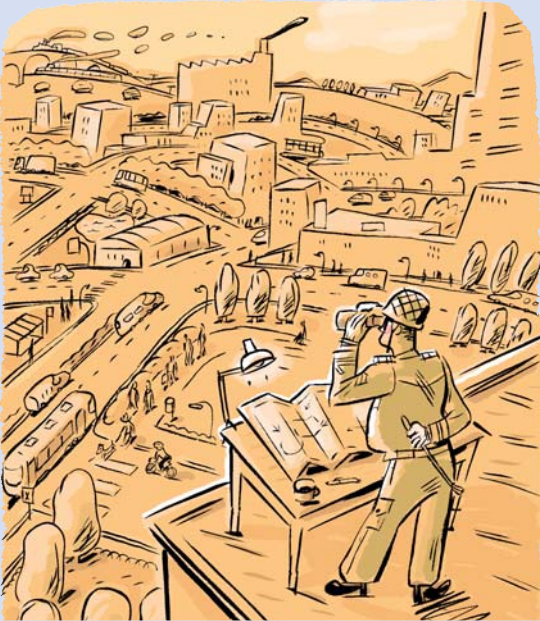
Foto: Pieter Van Hoof



De voorbije jaren verdwenen heel wat levensgevaarlijke aanliggende fietspaden langs gewestwegen. In de plaats kwamen afgescheiden fietspaden, gerealiseerd met module 13, zoals hier in Brecht.

Mobiliteitsplan

Een mobiliteitsplan maken is een proces waarbij een toekomstvisie wordt ontwikkeld. Het planningsproces bestaat uit meerdere fasen.



- **Fase 1 – Oriëntatiefase**, waarin men een inventaris en een synthese maakt van de bestaande plannen en studies, de visies van de actoren oplijst, het mobiliteitsprobleem omschrijft en analyseert en men het verdere onderzoek definieert.
- **Fase 2 – Opbouw van het plan**. Na eventueel aanvullend onderzoek, worden een trendscenario en één of meerdere alternatieve ontwikkelingsscenario's gericht op duurzame mobiliteit uitgewerkt en geëvalueerd.
- **Fase 3 – Opstellen van het beleidsplan**. Uit de scenario's wordt een keuze gemaakt. Die keuze wordt geconcretiseerd in een beleidsplan, met daarin de krachtlijnen per werkdomein en de verantwoordelijkheden van de beleidsactoren. De maatregelen die de partners moeten nemen, worden in een **actieprogramma** opgenomen. De acties worden gerangschikt volgens prioriteit en tijdspanne zodat een hiërarchie ontstaat.
- **Fase 4 – Uitvoering** van de gemaakte beleidskeuzes door (infrastructurele) projecten of acties.
- **Fase 5 – Evaluatie met sneltoets**. Zie p. 3.

Het mobiliteitsplan is het kader voor de projecten en acties die via de modules kunnen worden gerealiseerd. Maar het is ook een handig instrument om het mobiliteitsbeleid uit te bouwen waarvoor de gemeente autonoom bevoegd is. Bijvoorbeeld voor het gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid, om schoolbuurten verkeersveiliger te maken of een lokaal fietsroutenetwerk uit te bouwen. Een actueel mobiliteitsplan geeft ook een kader waarmee de lokale overheid haar beleid kan duiden, communiceren en verdedigen naar de bevolking.

De GBC

De **Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC)** is het overlegforum dat zorgt voor de voorbereiding en opvolging van het gemeentelijk mobiliteitsplan en ook de voorbereiding begeleidt van convenantsgebonden projectdossiers. In de GBC zetelen alle lokale actoren en partners van het mobiliteitsconvenant.

De PAC

In elk provincie is er een **Provinciale Auditcommissie (PAC)**. Daarin zetelen de (provinciale) afgevaardigden van de partners van het mobiliteitsconvenant. De PAC's zijn opgedeeld naar gelang het onderwerp:

- de PAC-gemeentelijke mobiliteitsplannen;
- de PAC-infrastructuur;
- en de PAC-openbaarvervoeraanbod (ook wel **openbaarvervoercommissie (OVC)** genoemd).

De mobiliteitsplannen en de operationele maatregelen (infrastructurele en flankerende maatregelen) worden beoordeeld op oplossingsgerichtheid, integratie in het ruimtelijk kader en budgettaire haalbaarheid. De maatregelen worden ook getoetst op hun inhoudelijke conformiteit met de algemeen aanvaarde mobiliteitsvisie van het mobiliteitsconvenant, de richtlijnen voor het ontwerpen van verkeersinfrastructuur en de beleidslijnen van het gemeentelijk mobiliteitsplan. Aanvullend worden ze beoordeeld op onderlinge samenhang, wederzijdse versterking en consistentie. Eigenlijk keurt de PAC niet goed, maar "verklaart ze conform" en adviseert ze de minister om zich te engageren samen met de andere partners.



Ir. Fernand Desmyter, secretaris-generaal van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW)

Duidelijke taakverdeling

"Een belangrijke oefening na de reorganisatie van de administratie van de Vlaamse overheid, was de rol en verantwoordelijkheden voor alle betrokken actoren duidelijk te definiëren. De Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC) blijft het cruciale overlegplatform. De minimale samenstelling werd op punt gesteld en de procedures werden gestroomlijnd. De taak van de GBC wordt ook uitgebreid tot projecten rond openbaar vervoer en Fietsfondsdossiers. Daarnaast blijven de Provinciale Auditcommissie (PAC) en de Openbaar Vervoercommissie (OVC) als toetsingsorgaan op provinciaal niveau bestaan met een onafhankelijke auditor, die elk dossier inhoudelijk adviseert."

Een nieuwe omzendbrief over de Taakverdeling is op komst. Mobiliteitsbrief houdt u op de hoogte.

Nieuw: 'Sneltoets' – Hoe krachtig en actueel is uw mobiliteitsplan?

Een plan is een goed plan als men er de realiteit mee kan sturen. Maar wat als de realiteit, al dan niet door toedoen van het plan, verandert? Dan moet het plan aangepast worden.

Een mobiliteitsplan is een dynamisch beleidsinstrument, dat regelmatig aandacht nodig heeft. Een werkgroep werkte een methode uit om bestaande mobiliteitsplannen voor een stille dood in een kast te behoeden. We vroegen tekst en uitleg aan Piet Minten, auditor in West-Vlaanderen en coördinator van de werkgroep.



“De sneltoets werd al in samenspraak met de VVSG in een aantal proefgemeenten doorlopen en het blijkt een hanteerbare methodiek, maar hoe beter de actoren zijn voorbereid, hoe gemakkelijker het verloopt.”

Piet Minten, auditor West-Vlaanderen.

Waarom werd de bestaande evaluatiemogelijkheden van de mobiliteitsplannen in vraag gesteld?

Piet Minten: “Het jaarlijks voortgangsverslag en de 5-jaarlijkse herziening leverden niet altijd het gewenste resultaat op. Er was ook de vraag om de mobiliteitsplanningscyclus te laten samenvallen met de duur van de lokale legislatuur. Zo kan de nieuwe bestuursploeg, in samenspraak met de partners natuurlijk, ook de schouders onder het plan zetten.”

Jullie stellen een 'sneltoets' voor. Wat is dat precies en hoe begin je eraan?

“Het is een eenvoudige methode om het gemeentelijk mobiliteitsplan te toetsen op zijn actualiteitswaarde en richting te geven aan het gemeentelijk mobiliteitsbeleid. De sneltoets verloopt in drie stappen: een informatief deel, een toetsingsdeel en een plan van aanpak. Normaal gezien moet het op één GBC-vergadering behandeld kunnen worden. De Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC) is immers het ideale forum voor de sneltoets en voor de eventuele bijstellingen. De gemeentelijke mobiliteitsambtenaar bereidt wel het best het informatieve deel van de sneltoets voor, samen met de mobiliteitsbegeleider van MOW.”

Is de sneltoets verplicht?

“De sneltoets vervangt de verplichting van de 5-jaarlijkse herziening en het jaarlijks voortgangsverslag. Elke overheid weet dat plannen na verloop van tijd bijsturing nodig hebben. En natuurlijk moeten de partners daarvoor de koppen bij elkaar steken.”



Wat levert zo'n sneltoets op?

“Een sneltoets heeft drie mogelijke uitkomsten, drie sporen:

1. **Vernieuwen** van het mobiliteitsplan: de mobiliteitsbeleidsdoelstellingen moeten ingrijpend worden bijgesteld.
2. **Verbreding en verdieping** van het mobiliteitsplan: er is nood aan verfijning van bestaande thema's en/of het toevoegen van een aantal mobiliteitsgerichte elementen om het mobiliteitsplan te vervolledigen.
3. Het mobiliteitsplan wordt **bevestigd**. De uitvoering van dat plan kan worden verder gezet. Alleen de actietabel moet misschien worden geactualiseerd.

Zo'n aangepast mobiliteitsplan mag natuurlijk niet in de kast belanden. Het doel is een kwalitatiever, integraler, duurzamer lokaal mobiliteitsbeleid. Maar het is een open methode. De lokale overheid kan zelf eigen klemtonen leggen. Ze kan bijvoorbeeld focussen op een duurzaam parkeerbeleid. Of de categorisering van de wegen, de routes van zwaar vervoer en fietsroutes beter op elkaar afstemmen. En ook intergemeentelijke samenwerking kan veel opleveren.”

Moeten de gemeenten de bijsturing van hun plan zelf bekostigen?

“Module 1 kan nu ook gebruikt worden om het plan te verbreden/verdiepen of te vernieuwen. Het gewest betaalt twee derde van de kosten.”

Mobiliteit is gelinkt aan andere beleidsdomeinen, zeker met milieu. Hoe wordt die link concreet gemaakt?

“De milieuambtenaar of duurzaamheidsambtenaar neemt het best ook deel aan de sneltoets en eventuele bijsturing. De Samenwerkingsovereenkomst Milieu wordt vernieuwd in 2008. De link met het mobiliteitsplan blijft behouden en zal op de vernieuwingen worden afgestemd. Voor de lopende samenwerkingsovereenkomsten geldt dat voor 2007 de sneltoets het 'jaarlijks voortgangsrapport' of de 'vijfjaarlijkse herziening' vervangt.”

Wat met een gemeentelijk mobiliteitsplan dat recent “conform verklaard” is door de Provinciale Auditcommissie (PAC)?

“Recente plannen bijsturen heeft natuurlijk geen zin. Er komen overgangsmaatregelen voor die recentere plannen.”

“We hebben 2 jaar intensief gewerkt om de bestaande en nieuwe instrumenten te verbeteren en vorm te geven. Het begin van de nieuwe legislatuur is het ideale moment om de sneltoets te lanceren. Met de sneltoets krijgen de gemeenten een krachtig instrument om hun mobiliteitsplan door te lichten en de noodzakelijke aanpassingen/aanvullingen te detecteren. Ons team mobiliteitsbegeleiders staat klaar om te helpen in de zoektocht naar de accenten die zinvol en essentieel zijn voor het mobiliteitsbeleid van de gemeente.”

Andy Steels, projectleider, Afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid (MOW)



Meer info

Beknpte uitleg over sneltoets en bijsturing vindt u in module 1. De sneltoets zelf kunt u bekijken op www.mobieltvlaanderen.be/convenants. Voor cursussen en info-avonden, zie 'Goed om weten' op p. 8.

19 modules voor 19 specifieke

Modules per soort

Planning en studies

zie: 1, 19



De uitbouw van een kwaliteitsvol openbaar vervoer

zie: 7, 8, 9



Schoolbuurt

zie: 10



Infrastructuur specifiek voor fietsers

zie: 11, 12, 13



Infrastructuur

zie: 2, 3, 5, 14, 16, 18



Verlichting

zie: 4, 17



Net houden

zie: 6



Flankerende maatregelen

zie: 15



nr.

met betrekking tot

- 1 Opmaak of bijsturing van een (inter)gemeentelijk mobiliteitsplan
- 2 Aanleg van een rondweg en/of een andere nieuwe verbindende of ontsluitende gewestweg
- 3 Herinrichting van een doortocht
- 4 Aan de bebouwde omgeving aangepaste verlichting van een gewestweg, geplaatst door de lokale overheid
- 5 Schermen en/of gronddammen langs een gewestweg, die het wegverkeerslawaai verminderen
- 6 Net houden van gewestwegen en hun vrijliggende fietspaden door de lokale overheid
- 7 Informatieverstrekking over en promotie van het geregeld vervoer
- 8 Doorstromingsmaatregelen voor het geregeld vervoer
- 9 Verhoging van het aanbod van geregeld vervoer
- 10 Herinrichting van een schoolbuurt aan of in de nabijheid van een gewestweg
- 11 Aanleg of verbetering van fietspaden langs gewestwegen door het gewest
- 12 Aanleg of verbetering van fietspaden van het bovenlokaal, functioneel fietsroutenetwerk buiten het gewestdomein als alternatief voor fietspaden langs gewestwegen
- 13 Aanleg of verbetering van fietspaden langs gewestwegen door de lokale overheid
- 14 Aanleg of herinrichting van ontsluitingsinfrastructuur voor tewerkstellings-, winkel- en/of dienstzones van bovenlokaal belang
- 15 Flankerende maatregelen ter ondersteuning van een duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid
- 16 Herinrichting van een wegvak (niet-doortocht) van een gewestweg
- 17 Verlichting van een gewestweg, geplaatst door het gewest
- 18 Herinrichting van een kruispunt of (her)aanleg van een oversteekplaats op een gewestweg
- 19 Streefbeeldstudie (voor primaire II of secundaire gewestweg) of studie over een bovenlokaal mobiliteitsthema

projecten of maatregelen

Belangrijkste wijzigingen in deze module

Invoering van de sneltoets (zie p. 3) als middel om de eerste generatie mobiliteitsplannen te evalueren. Moet het mobiliteitsplan bijgestuurd worden, dan vergoedt het gewest twee derde van de kosten (met bepaalde maximumbedragen). De module bepaalt nu ook dat een duurzaamparkeerbeleidsplan een essentieel onderdeel is van het gemeentelijk mobiliteitsplan.	1
Geen essentiële inhoudelijke wijzigingen. Wel staat er nu duidelijker in dat de lokale overheid de vroegere (over te nemen) doortocht herinricht.	2
Zowel de lokale overheid als het gewest kunnen instaan voor het ontwerp en de aanbesteding van de doortocht.	3
Het gaat nu om integrale verlichting van de gewestweg (inclusief fiets- en voetpaden). Deze module kan nu ook gebruikt worden voor verlichting in een bebouwde omgeving die niet als bebouwde kom is afgebakend, maar waarop een aangepaste verlichting vereist is.	4
Geen essentiële wijzigingen. De lokale overheid vaardigt een bouwverordening voor akoestische isolatie van woningen uit.	5
Ook het net houden van de fietspaden hoort bij de opdracht in geval dat de gewestweg met fietspaden is uitgerust. De door het gewest betaalde vergoeding werd billijker en geobjectiveerd.	6
Het stand-stillprincipe werd uit de module gehaald. Er wordt gevraagd een duurzaam parkeerbeleid integraal op te nemen in het mobiliteitsplan. De concrete invulling van dat duurzaam parkeerbeleid maakt deel uit van de projectnota.	7
Niet alleen bus- en/of trambanen, ook alle andere mogelijke doorstromingsmaatregelen voor het geregeld vervoer komen nu in aanmerking + zie module 7 hierboven.	8
Zie module 7 hierboven.	9
Om verwarring te vermijden met de federaal bepaalde term 'schoolomgeving' (zone 30), wordt er nu over 'schoolbuurt' gesproken. De precieze afbakening van de herin te richten schoolbuurt is afhankelijk van een aantal variabelen (o.a. al dan niet aan gewestweg). Doorgaans zal de herin te richten zone iets kleiner zijn dan in het verleden. De nieuwe moduletekst legt meer de klemtoon op een functionele en kosten-efficiënte herinrichting van schoolbuurten.	10
Geen essentiële inhoudelijke wijzigingen.	11
Er kan een beroep gedaan worden op module 12 voor de aanleg of de verbetering van fietspaden van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk buiten het gewestdomein, wanneer de aanleg of de verbetering van de fietspaden op het gewestdomein zelf onmogelijk, niet gewenst of niet efficiënt is.	12
Zie p. 6.	13
De omschrijving van 'bedrijventerrein' werd aangepast. De kostenverdeling en de regels inzake het cofinancieringsplan werden beter omschreven.	14
Enkele essentiële aspecten/regelingen uit de brochure over de flankerende maatregelen werden nu ook in de moduletekst opgenomen.	15
Levering, aanplanting en onderhoud van het groen komt volledig ten laste van het gewest. Zie p. 6.	16
Het gaat nu om integrale verlichting van de gewestweg (inclusief fiets- en voetpaden).	17
Levering, aanplanting en onderhoud van het groen werd geregeld. Zie p. 6.	18
De financiële verbintenissen ten laste van de gemeente en de provincie werden geschrapt.	19

Modules: de belangrijkste wijzigingen

Inhoudelijke wijzigingen

Eerst conformverklaring van de projectnota, dan ondertekening van de module

De modules voor projecten waarvoor een startnota en een projectnota nodig zijn, worden voortaan pas ondertekend na dat de provinciale auditcommissie (PAC) de projectnota “conform” verklaard heeft. Die nieuwe regeling verkort de tijd tussen het vastleggen van de financiële middelen en de uitvoering.

Aanleg en onderhoud van het groen

In convenantgeregelde projecten droeg de lokale overheid de kosten van de aanleg en het onderhoud van het groen langs de gewestwegen. Die financiële last wordt nu verlicht: buiten de bebouwde kom is de aanleg en het onderhoud van het groen langs gewestwegen ten laste van het gewest.

Looptijd van de modules

- **10 jaar.** De looptijd van de modules 2, 3, 4, 11, 12, 13, 16, 17 en 18 wordt met 5 jaar ingekort tot 10 jaar. De looptijd van module 14 werd geëxpliciteerd op 10 jaar.
- **6 jaar.** Voor de modules 1, 19 en 10 bleef de looptijd 6 jaar.
- **5 jaar.** De looptijd van de modules 7 en 9 werd met 4 jaar verlengd tot 5 jaar. De looptijd van de modules 5 en 8 werden geëxpliciteerd op 5 jaar.
- **3 jaar.** Module 6: looptijd van drie jaar, nadien steeds verlengbaar met 1 jaar.
- **1 jaar.** Module 15 heeft nu looptijd van 1 jaar.

Fietspaden langs gewestwegen (module 13)

In deze module staat de lokale overheid in voor het ontwerp en de uitvoering, het Vlaamse gewest betaalt 100 of 80%. Betreft het ontbrekende schakels in bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk, dan betaalt het gewest nu altijd 100%, onafhankelijk van hun prioriteit voor het gewest (K-waarde). Zie ook ‘Onteigeningen’.

Onteigeningen

Bij module 13 staat het gewest in voor het uitvoeren van het ministerieel besluit en betaalt rechtstreeks de onteigeningen, zonder tussenkomst van de lokale overheid, die dus niet langer moet voorfinancieren. Dat zou moeten resulteren in snellere onteigeningen en dus ook in een snellere realisatie van fietspaden. De lokale overheid moet alleen voor de technische samenstelling van het onteigeningsdossier zorgen en de betrokkenen informeren. Eenzelfde regeling geldt voor module 10 wanneer de schooltoegang aan de gewestweg ligt. Moet er onteigend worden in schoolbuurten op lokaal domein, dan doet de lokale overheid het nodige.

In module 12 zorgt de lokale overheid of de provincie voor de onteigening op haar domein.

Duidelijkere teksten

De moduleteksten kregen een grondige tekstuele facelift. Een redactiecomité heeft de specifieke en complexe inhoud van elke module beter gestructureerd en preciezer geformuleerd.

Duidelijker

Correcte, duidelijke en specifiek omschreven bepalingen en verbintenissen voorkomen misverstanden en tijdverlies achteraf. Soms is de titel of de tekst daardoor korter geworden, soms langer. Beter een iets langere, complexe tekst die de complexe realiteit zo accuraat mogelijk probeert te beschrijven, dan een kortere tekst die misschien eenvoudiger lijkt, maar die onvolledig of vaag is. Af en toe staan er dus behoorlijk complexe details in een moduletekst. Het voordeel ervan is evenwel dat alle informatie bij elkaar staat, zodat het gebruik van extra toelichtingen bij de moduleteksten beperkt kan blijven. Sommige stukken tekst komen in elke module geheel of gedeeltelijk terug. Waar mogelijk wordt nu dezelfde tekst gebruikt als ook dezelfde inhoud bedoeld wordt. Toch zijn de modules zo specifiek dat er toch vaak kleine verschillen zijn.

Meer structuur

In artikel 1 van elke module krijgt u altijd de doelstelling en krachtlijnen van de module, gevolgd door eventuele begripsbepalingen en een korte paragraaf over de procedure die aan het ondertekenen van de module voorafgaat. Wie snel wil weten waarover de module gaat, vindt dus een soort samenvatting in artikel 1. Paragraaftitels. De meeste paragrafen kregen een titeltje. Op die manier weet u sneller waarover de paragraaf gaat én is het makkelijker om de tekst snel te scannen of bepaalde onderdelen te zoeken. De verbintenissen van elke partij werden logisch of thematisch gegroepeerd en vervolgens voor zover mogelijk chronologisch geordend.

Administratief

Administratieve instructies staan nu meteen in de tekst, en niet meer als voetnoten achteraan. Ook het bijlagensysteem werd gesaneerd. De in te vullen gegevens om naar het moederconvenant of andere dossiernummers te verwijzen werd aangepast aan de gangbare praktijk.

Reacties



Lien Vrijders, mobiliteitsbegeleider Oost-Vlaanderen

“Een van de grootste kansen van het mobiliteitsconvenant 2007 is volgens mij de sneltoets. Daarmee kunnen gemeenten snel en relatief eenvoudig de kwaliteit van hun mobiliteitsplan nagaan. Dat maakt de weg vrij voor een nieuwe generatie mobiliteits-

plannen, voortbouwend op de ervaring uit het verleden, maar met een nog vollediger, meer geïntegreerde visie op mobiliteit. Voor de meeste gemeenten zijn het mobiliteitsconvenant en de GBC en PAC nu bekend terrein, waardoor ze misschien beter hun eigen kansen zullen grijpen en daar maximaal op inspelen? Aangezien deze vernieuwing samenvalt met een nieuwe legislatuur krijgen de (nieuwe) gemeentebesturen de kans om een duidelijke en ambitieuze stempel op hun mobiliteitsbeleid te drukken.

Dirk De Boeck, dienstkringenieur Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen

“Door de gewijzigde organisatiestructuur van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) moesten de rollen en verantwoordelijkheden van de partners goed worden afgelijnd. Meteen werd ook het instrument zelf geoptimaliseerd. Het Agentschap Infrastructuur koos duidelijk voor een voortzetting van het gestructureerde overlegmodel. Er kwam een evenwichtige taakverdeling tussen het Agentschap en het Departement. De afspraken laten toe om samen constructief en complementair aan een betere mobiliteit te werken. De bijschaving van procedures is erop gericht de kwaliteitsbewaking te laten primeren, de programmacoördinatie te verbeteren en, waar mogelijk, het verloop van de procedures te vereenvoudigen. Nu de aanloopperiode achter de rug is, zal ook werk gemaakt worden van een meer gestructureerde evaluatie van de algemene beleidseffecten en de projecten.”



Foto: Peter Van Hoof



Erwin Debruyne, stafmedewerker Mobiliteit en Wegenbeheer, Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG)

“Omdat gemeenten al ver gevorderd zijn in de uitvoering van hun mobiliteitsplan, en - vooral - omdat een nieuwe legislatuur begint, dringt een evaluatie van dat plan zich op. Via de sneltoets zou dat nu vlot moeten

kunnen, zonder dat de gemeente de hele oefening moet overdoen. Voor de uitvoering ervan zijn er enkele bijkomende incentives, zoals subsidies voor fietspaden langs gemeentewegen via het Fietsfonds. Enkele scherpe kantjes werden bijgevoegd, zoals de onteigeningen voor fietspaden langs gewestwegen, die nu altijd volledig voor rekening van het Vlaams gewest zullen zijn.”



Roger Beddegenoodts, De Lijn

“Duurzame mobiliteitsprojec-

ten steunen op de actieve samenwerking van alle betrokken partners. Met een aanbodsproject in module 9 tracht De Lijn het aandeel van het geregeld vervoer in de vervoersstroom te verhogen. De lokale overheid vervult daarbij een essentiële rol, bijv. door een duurzaam parkeerbeleid, handhavingsbeleid en kwalitatieve haltes. Centraal staat bovendien de verbintenis van de wegbeheerder om voldoende ruimte te voorzien, zodat er voor de bus en/of tram een vlotte doorstroming is. Daarnaast is er voor de gemeente ook een belangrijke rol in de informatieverbreiding en promotie van het openbaar vervoer (module 7).

Kris Peeters, Minister van Openbare Werken

“Het verheugt me dat onze engagementen in het mobiliteitsconvenant 2007 terug te vinden zijn. Ik verwijs in eerste instantie naar de onteigeningen langs gewestwegen die zowel bij de fietsmodules als bij de schoolomgeving nu financieel volledig door het Gewest worden gedragen. Daarenboven is er een continue aandacht geweest voor administratieve vereenvoudiging. Ik ben er dan ook van overtuigd dat het vernieuwde mobiliteitsconvenant een goed instrument blijft om in samenspraak met alle betrokken actoren tot een verkeersveilige en -leefbare omgeving te komen.”



Foto: kabinet Peeters



Kathleen Van Brempt, Minister van Mobiliteit

“Het mobiliteitsconvenantsbeleid bestaat 10 jaar. Ondertussen is ook het mobiliteitsbeleid geëvolueerd. Vandaag ligt onze grootste uitdaging in de realisatie van het Pendelplan voor duurzaam woon-werkverkeer. Het stimuleren van woon-werkver-

keer per fiets is daarin een belangrijk element. Die doelstellingen komen dan ook terug in de nieuwe moduleteksten. Zo kunnen bedrijven bepaalde modules mee ondertekenen als ze concrete inspanningen leveren om het aandeel van de fiets in de woon-werkverplaatsingen van hun personeel te doen groeien. In de fietsmodules worden de budgettaire middelen maximaal ingezet voor de realisatie van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk. Zo zal het gewest nu 100% betalen voor alle ontbrekende schakels van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk. Vroeger was deze subsidie enkel weggelegd voor de belangrijkste schakels van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk. In de toekomst zullen gemeenten trouwens geen onteigeningen langs gewestwegen meer moeten uitvoeren, maar zal het gewest dit doen.”

Foto: kabinet Van Brempt

Foto: Johan Martens

Meer op www.mobieltvlaanderen.be/convenants

Meer informatie over het mobiliteitsconvenant vindt u op de webpagina's 'Mobiliteitsconvenant' op www.mobieltvlaanderen.be.

De webpagina's over het mobiliteitsconvenant hebben een eigen topnavigatie. Hieronder geven we zeer beknopte uitleg per knop. Om u een idee te geven.

WAT IS NIEUW? Een handig overzicht van de meest recente nieuwe of gewijzigde onderdelen.

INLEIDING Een snelcursus Mobiliteitsconvenant. Een korte historiek, de basisbegrippen, ...

ACHTERGRONDINFORMATIE Hier vindt u een overzicht van algemenere artikels m.b.t. mobiliteitsbeleid (bijv. over parkeerbeleid of schoolvervoerplannen).

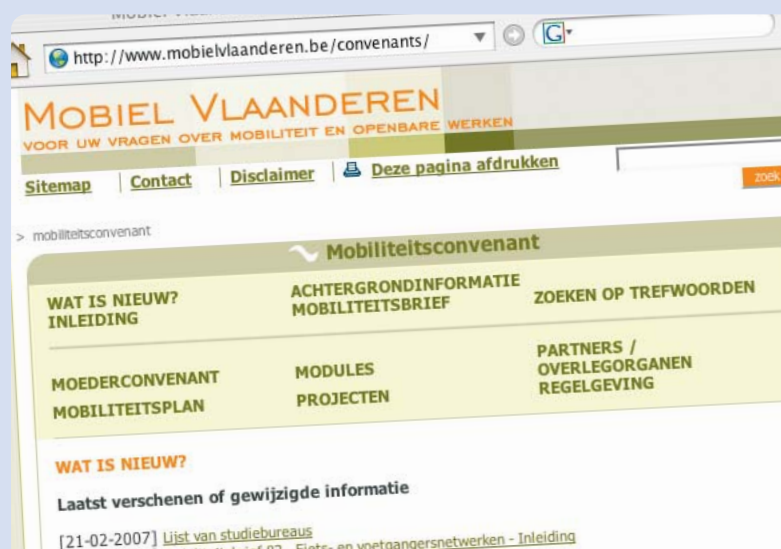
MOBILITEITSBRIEF Alle verschenen mobiliteitsbrieven, gerangschikt volgens moment van verschijnen, overzicht van alle thema's die al aan bod zijn gekomen.

ZOEKEN OP TREFWOORDEN U kunt op de convenantspagina's zoeken met trefwoorden, maar ook een eigen zoekterm intikken. Ook kunt u steden en gemeenten aanklikken. Dan krijgt u een overzicht van alle praktijkvoorbeelden die al verschenen zijn over die stad en gemeente.

MOEDERCONVENANT Definitie en doel en de modeltekst.

MOBILITEITSPLAN Alle basisinformatie over mobiliteitsplanning en de sneltoets.

MODULES Alle modules op een rij, per nummer of per soort. Met telkens per module de doelstelling en krachtlijnen, de modeltekst en praktijkvoorbeelden.



Op de webpagina's 'Mobiliteitsconvenant' vindt u gemakkelijk visieteksten, regelgeving, praktijkvoorbeelden en contactgegevens terug. Met de overzichtelijke navigatie en de trefwoorden geraakt u snel tot bij de informatie die u zoekt. Ook de inhoud van elke Mobiliteitsbrief wordt maandelijks geïntegreerd in de website.

PROJECTEN Lijst van projecten/praktijkvoorbeelden die met een of meerdere modules van het mobiliteitsconvenant werden gerealiseerd.

PARTNERS EN OVERLEGORGANEN Complete 'wie is wie?' van alle partners van het mobiliteitsconvenant. Bijvoorbeeld: wie zijn de contactpersonen in uw provincie m.b.t. het mobiliteitsconvenant bij Wegen en Verkeer (Agentschap Infrastructuur/MOW), bij de entiteit van De Lijn, bij de provincie? Wie zijn de auditors in uw provincie?

REGELGEVING Het Decreet, Vademecums, Omzendbrieven.

Goed om weten

CURSUS VERBREIDING/VERDIEPING VAN HET GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN

Cursus met als doel het aanleren van een methodiek voor het verbreiden en verdiepen van een bestaand mobiliteitsplan. De cursus bestaat uit drie dagen:

- Inleiding en sneltoets van het mobiliteitsplan
- Verbreding en verdieping van het mobiliteitsplan
- Opmaak van een integraal, breed en verdiept actieprogramma

■ **Doelgroep:** Iedereen die betrokken is bij de opmaak, begeleiding en opvolging van het gemeentelijk mobiliteitsplan, met name de gemeentelijke en provinciale mobiliteitsambtenaren, mobiliteitsbegeleiders van het Vlaams Gewest, medewerkers van De Lijn, studie bureaus, medewerkers van de politie, leden van adviesraden, enzovoort. ■ **Waar en wanneer?** De cursus wordt twee keer georganiseerd, één keer in Leuven (19 maart, 2 april, 17 april 2007) en één keer in Gent (16 maart, 30 maart, 5 april). ■ **Prijs:** 150 euro. ■ **Meer info:** Vlaamse Stichting Verkeerskunde - Stijn Dergent - 015 44 65 55 - stijn.dergent@verkeerskunde.be - www.verkeerskunde.be

PROVINCIALE MOBILITEITSAVONDEN VOOR MANDATARISSEN

Provinciaal georganiseerde mobiliteitsavonden voor mandatarissen. U verneemt er wat een duurzaam gemeentelijk mobiliteitsbeleid al dan niet omvat en de provinciale afgevaardigden van het Vlaams Gewest en De Lijn lichten zelf toe hoe zij uw gemeente daarbij kunnen ondersteunen. ■ **Doelgroep:** Bent u als lokale mandataris bevoegd voor mobiliteit, of bent op één of andere wijze nauw betrokken bij het voeren van een ambitieus gemeentelijk mobiliteitsbeleid? Dan mag u deze provinciale avond beslist niet missen. ■ **Waar en wanneer?** 19 maart in Gent (o.v.) - 20 maart in Leuven - 16 april in Hasselt - 17 april in Antwerpen - 24 april in Brugge. Telkens van 20 tot 22 uur. ■ **Prijs:** gratis. ■ **Meer info:** Vlaamse Stichting Verkeerskunde - Frederik Mollen - 015 44 65 58 - frederik.mollen@verkeerskunde.be - www.verkeerskunde.be