

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
AVV - Rotterdam

VLAAMSE MOBILITEITSCONVENANTS ALS VOORBEELD VOOR NEDERLAND ?

Eindrapport juli 2004

Tim Asperges

Langzaam Verkeer
J.P. Minckelersstraat 43A
B-3000 Leuven

Samenvatting	1
Summary	2
1 Projectbeschrijving	3
1.1 AANLEIDING	3
1.2 OPDRACHT	3
1.3 OPBOUW NOTA	4
2 zeven jaar mobiliteitsconvenantsbeleid, gedeelde verantwoordelijkheid in mobiliteitsbeleid	5
2.1 HISTORIEK	5
2.2 DOELSTELLING	6
2.3 PARTNERS	6
2.4 RESULTATEN	8
2.5 COMMUNICATIE EN VORMING CONVENANTSBELEID	8
3 Snelcursus mobiliteitsconvenant	10
3.1 WAT IS HET MOBILITEITSCONVENANT NU PRECIËS ?	10
3.1.1 Het moederconvenant	10
3.1.2 Koepelmodule	10
3.1.3 Modules	11
3.2 HET GEMEENTELIJK MOBILITEITSPAN	14
3.3 PARTNERS, WERKGROEPEN, COMMISSIES	18
3.3.1 Overlegorganen in functie van het mobiliteitsconvenant	18
3.3.2 Andere overlegorganen	19
4 Succes- en faalfactoren	21
4.1 KOPPELING BELEIDSPANNING AAN BELEIDSUITVOERING	21
4.1.1 Fysisch programma Vlaamse Gewest: de overtuigende factor voor gemeenten	22
4.1.2 Versnellen van aanleg fietspaden– kopen van prioriteit ?!	22
4.2 PARTNERSHIPS – GEDEELDE VERANTWOORDELIJKHEID VIA PACKAGE DEALS	22
4.2.1 Kanttekeningen	23
4.3 GEÏNTEGREERDE AANPAK	23
4.4 BESTUURLIJK DRAAGVLAK CONVENANTSBELEID	24

4.5 EVALUATIE	24
4.5.1 Vijfjaarlijkse bijsturing + jaarlijkse voortgangsrapportage	24
4.5.2 Kwantitatieve onderbouwing ?	25
4.6 PROFESSIONALISERING - PLANNINGSTRADITIE	25
4.6.1 Bij lokale overheden	26
4.6.2 Bij hogere overheden	26
5 Verdere ontwikkelingen	27
5.1 KWALITEITZORG IN GEMEENTELIJK MOBILITEITSBELEID	27
5.2 INTEGRATIE MILIEU EN MOBILITEIT VIA DE CLUSTER MOBILITEIT VAN DE SAMENWERKINGSOVEREENKOMST	28
5.3 PLANNINGSTRADITIE – CULTUUROMSLAG ONOMKEERBAAR	29
Bijlagen	1
Bijlage 1 Praktijkvoorbeelden modules mobiliteitsconvenant	2
Bijlage 2 Omzendbrief	27
Bijlage 3 Bibliografie	40

SAMENVATTING

Sinds 1996 vormen zogenaamde mobiliteitsconvenants een essentieel onderdeel van het verkeers- en vervoerbeleid van het Vlaamse Gewest ¹. Een mobiliteitsconvenant is een (vrijwillige) overeenkomst tussen de gemeenten, de hogere overheden (provincie, gewest), de Vlaamse vervoermaatschappij De Lijn en eventuele derden (scholen, bedrijven, instellingen en dergelijke). Via deze overeenkomst engageren al deze partners zich om een geïntegreerd vervoersplan (mobiliteitsplan) op gemeentelijk niveau uit te werken én dit vervoersplan ook effectief uit te voeren. Deze convenants hebben op vele plaatsen in Vlaanderen geleid tot een gebiedsgerichte en integrale aanpak van de mobiliteitsproblemen.

Dit rapport wil een inzicht verschaffen in de werking van de Vlaamse mobiliteitsconvenants en gaat na wat de succes- en faalfactoren zijn van deze zeer pragmatische aanpak. Het rapport is opgesteld met het oog op de in Nederland levende vragen over de mogelijkheden van overdraagbaarheid van het Vlaamse convenantsbeleid naar de Nederlandse situatie.

De rechtstreekse koppeling van beleidsplanning aan beleidsuitvoering en de gedeelde verantwoordelijkheid van de verschillende mobiliteitsactoren staan centraal in het convenantsbeleid. Net als het te ontwikkelen mobiliteitsplan worden de gezamenlijke engagementen voor de uitvoering ervan contractueel vastgelegd in zogenoemde modules die onderdeel zijn van het convenant en waarin ook de financiering door het Vlaamse Gewest, de gemeente, de Lijn en eventueel andere partijen wordt geregeld.

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en het Mobiliteitsplan Vlaanderen vormen het toetsingskader voor al de mobiliteitsprojecten op lokaal niveau en het uitvoeringsprogramma van het Vlaams Gewest is de stimulator om een geïntegreerd mobiliteitsbeleid op gemeentelijk niveau te ontwikkelen.

De sterkte van het mobiliteitsconvenantsbeleid ligt in de gestructureerde aanpak waarin alle actoren betrokken zijn en in de sterke kwaliteitsbewaking van het hele plannings- en uitvoeringsproces. Een onafhankelijke auditcommissie speelt hierin een cruciale rol.

Tot 1996 was er een zeer grote kloof tussen de Vlaamse gewestelijke administraties en de lokale besturen. De gemeenten hadden geen inspraak in de projecten van de hogere overheid, ze werden enkel op de hoogte gebracht. Het convenant verplichtte die partners samen te zitten. Zo groeiden de administraties en de gemeenten naar elkaar toe. De hogere overheid leerde rekening houden met de wensen van de lokale besturen. Die discussie leidde in de meeste gevallen tot betere projecten.

Het doorzetten van het convenantsbeleid getuigde zeker in de beginperiode van bestuursmoed. De werking van gedeelde verantwoordelijkheid via de systematiek van de mobiliteitsconvenants is echter inmiddels zover in de praktijk doorgedrongen dat een terugschroeven van de convenantsaanpak zeer onwaarschijnlijk is.

Hopelijk biedt dit voorbeeld van de Vlaamse mobiliteitsconvenants inspiratie voor de Nederlandse context.

¹ België bestaat uit een federale staat (nationaal) met drie gewesten (regio's) met elk een eigen regering: het Waals Gewest, het Vlaams Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

SUMMARY

Since 1996, mobility covenants are an essential part of the transport policy of the regional government of Flanders² (Belgium). A mobility covenant is a voluntary agreement between the local authorities, the higher levels of government (provinces and the Flanders authority), the Flemish transport company De Lijn and, if necessary, third parties such as companies and schools. By way of this agreement, all partners engage to work out an integrated mobility plan on a local level and to assure its effective implementation. These covenants resulted to an area-wise and integrated approach toward mobility problems. This report shows what mobility covenants are, how they work and also the success and failure factors of this pragmatic approach. Its purpose is to help to answer questions in The Netherlands about possibilities to transfer the Flemish covenants policy to the Dutch situation.

The direct match of policy-making and implementation and the shared responsibility of the different interested or involved parties are some of the central points in this mobility covenant policy. Engagements to specific implementation activities of the mobility plan are embedded in so-called modules, that are part of the covenant and in which also funding by the Flemish district, the local authority, De Lijn and other possible parties is settled.

The Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (Spatial Masterplan Flanders) and the Mobiliteitsplan Vlaanderen (Mobility-plan Flanders) are frameworks for verification of all the mobility projects on local level. The implementation programme of the Flemish district stimulates the local authorities to develop an integrated mobility policy. The two strongest aspects of the covenant policy are the structured approach in which all parties are involved and the quality control of the whole planning- and implementation process, in which an independent audit commission has a crucial role

Untill 1996 there was a big gap between the Flemish regional authority and the local authorities. The local authorities didn't have any influence on projects of higher authorities. They were merely kept informed. The covenant has played a crucial role in bridging this gap. The regional authority learnt to give serious consideration to wishes of the local authorities. In most cases, these discussions resulted to better projects.

² Belgium is a federal state consisting of three regions, which have their own government: Wallony, Flanders and the Brussels region.

1

PROJECTBESCHRIJVING

1.1

AANLEIDING

Sinds 1996 worden in Vlaanderen mobiliteitsconvenants gesloten tussen het Vlaamse Gewest (regionale overheid), provincies, gemeenten, de vervoermaatschappij De Lijn en eventuele derde partners (bedrijven, scholen...). Deze convenants hebben op vele plaatsen in Vlaanderen geleid tot een gebiedsgerichte en integrale aanpak van de mobiliteitsproblemen. Diverse decentrale overheden in Nederland vragen naar het Vlaamse voorbeeld van het convenants: is dit ook iets voor ons?

1.2

OPDRACHT

Om bovenstaande vraag te kunnen beantwoorden heeft het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (voorheen Kennisplatform VERDI) aan de Adviesdienst Verkeer en Vervoer gevraagd de mogelijkheden van overdraagbaarheid van het Vlaamse convenantsbeleid naar de Nederlandse situatie in beeld te brengen. Dit moet het mogelijk maken om volgende vragen te beantwoorden:

- Wat houden de mobiliteitsconvenants in ?
- Wat kunnen we leren uit de Vlaamse mobiliteitsconvenants ?
- Wat zijn de succes- en faalfactoren van het convenantsbeleid tot nu toe ?
- Is het convenantsbeleid, zoals dit in Vlaanderen gebeurt, een mogelijk geschikte schakel tussen beleid en uitvoering voor Nederland ?

De AVV heeft daartoe aan het adviesbureau Langzaam Verkeer uit België de opdracht verleend om een rapportage op te stellen over de werking en de succes- en faalfactoren van het convenantsbeleid in Vlaanderen, die kan dienen als basis voor verdere discussie. Doelstelling van het AVV-project is om uiteindelijk te komen tot een handreiking aan provincies, gemeenten en kaderwetgebieden om, gegeven de geldstromen, te komen tot evenwichtige en geïntegreerde verkeers- en vervoerplannen op gemeentelijk niveau.

1.3 OPBOUW NOTA

Deze nota start met een beknopte omschrijving van het mobiliteitsconvenantsbeleid in Vlaanderen.

Het tweede hoofdstuk geeft vervolgens de werking van het mobiliteitsconvenantsbeleid weer en kan beschouwd worden als een snelcursus convenantsbeleid. Wie zijn de betrokken partners ? Wat zijn de verschillende stappen om van beleidsvoorbereiding naar beleidsuitvoering te gaan ? Hoe gebeurt de kwaliteitsbewaking en bijsturing van het convenantsbeleid ? Een concrete toelichting van het convenantsbeleid aan de hand van praktijkvoorbeelden is opgenomen in bijlage van deze nota. De tekst van de eerste twee hoofdstukken is grotendeels ontleend van het mobiliteitshandboek en van de toelichting van het convenantsbeleid op de website: <http://mobiliteit.vlaanderen.be/convenants>

In het derde hoofdstuk succes- en faalfactoren van het Vlaamse convenantsbeleid geventileerd die relevant zijn voor de Nederlandse context.

Een laatste hoofdstuk geeft een situatieschets van toekomstige ontwikkelingen in functie van het convenantsbeleid in Vlaanderen.

De werkzaamheden zijn vanuit de AVV begeleid door J. Besseling, T. Dijk en H. Pauwels; en vanuit het KPVV door J. Metz.

2 ZEVEN JAAR MOBILITEITSCONVENANTSBELEID, GEDEELDE VERANTWOORDELIJKHEID IN MOBILITEITSBELEID

2.1 HISTORIEK

Sedert het midden van de jaren 90 werkt de Vlaamse overheid met het systeem van convenants, dit zijn vrijwillige overeenkomsten tussen verschillende partijen in een bepaald beleidsdomein. Het milieuconvenant was een eerste initiatief in die richting.

Op het vlak van mobiliteit groeide in dezelfde periode het besef dat de uitdagingen zeer fundamenteel waren. De files werden langer, het aantal verkeersongevallen bleef onrustbarend hoog, de leefbaarheid van vele kernen kwam door de dagelijkse verkeersoverlast danig in het gedrang, de luchtvervuiling bleef toenemen. Men kwam tot het besef dat het voortdurend uitbreiden en verbeteren van het wegennet in functie van een vlotte verkeersdoorstroming geen langetermijnoplossing was.

Samen met de introductie van het principe van duurzame ontwikkeling, gelanceerd op de conferentie van Rio de Janeiro in 1992, groeide dan ook de gedachte om het **mobiliteitsbeleid een andere richting uit te sturen**. Een mobiliteitsbeleid met een duurzaam perspectief impliceert immers de keuze voor een ecologische, economische en sociale ontwikkeling van de mobiliteit die de komende generaties niet opzadelt met lasten waarvoor we vandaag de verantwoordelijkheid niet wensen te dragen. Dat betekent:

- kiezen voor **ruimtelijke sturing**;
- versterken van de **vervoersalternatieven**;
- **optimaal benutten** van het **bestaande wegennetwerk**;
- zo mogelijk een andere levensstijl en een **andere vervoerswijzekeuze**.

Deze vaststelling leidde tot het voorstel voor een 'geïntegreerd mobiliteitsbeleid via convenants'. Zo werd in 1996, onder toenmalig Vlaamse minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening Eddy Baldewijns, het mobiliteitsconvenant geboren.

Het trendbreukbeleid dat inzake ruimtelijke ordening op de sporen werd gezet met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen³ (RSV), werd eveneens doorgetrokken naar mobiliteit via het convenantsbeleid. In 2002 verscheen eveneens het Mobiliteitsplan Vlaanderen, dat de beleidslijnen voor mobiliteit op Vlaams niveau vastlegt.

In Vlaanderen is dit convenantsbeleid een duidelijke **hefboom** geweest om een geïntegreerd mobiliteitsbeleid uit te bouwen. In 1996 was er een duidelijke kloof tussen de Vlaamse administraties en de lokale besturen. Het convenant verplichtte de partners om samen te zitten en hieruit volgden betere geïntegreerde projecten.

³ Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (1997) is het beleidsplan voor het ruimtelijk beleid op Vlaams niveau. Naast het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen worden eveneens op provinciaal niveau en gemeentelijk niveau structuurplannen uitgewerkt. Deze beleidsplannen werken eveneens een visie uit rond mobiliteitsbeleid.

Het decreet⁴ van 20 april 2001 (in bijlage) betreffende de mobiliteitsconvenants geeft de convenantsaanpak ook een juridische basis. Ook de volgende jaren zullen die convenants een cruciaal onderdeel blijven van het Vlaamse mobiliteitsbeleid. Met deze aanpak loopt Vlaanderen duidelijk voorop in Europa.

2.2 DOELSTELLING

Bedoeling van het convenantsbeleid is om tot een integrale aanpak te komen van de mobiliteitsproblemen door een **multimodale mobiliteitsvisie** op gemeentelijk niveau uit te werken.

Het moederconvenant drukt het zo uit:

...samenwerking waarbij de verschillende partijen de verkeersveiligheid verhogen, de verkeersleefbaarheid verbeteren en de vervoersvraag beheersen. Middelen hiervoor zijn o.a. ruimtelijke herstructurering en selectieve bereikbaarheid. Dat houdt een beperking in van het autoverkeer, gekoppeld aan een verhoogde bereikbaarheid door middel van het versterken van de alternatieve vervoersmiddelen.

De doelstellingen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en het Mobiliteitsplan Vlaanderen⁵ vormen mee de uitgangspunten van het convenantsbeleid.

2.3 PARTNERS

Volgende partners engageren zich in het convenantsbeleid:

- het **Vlaamse Gewest**;
- de **steden en gemeenten**;
- de **Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn**;
- in voorkomend geval ook de **provincies** (bevoegd voor fietsbeleid, vervoersmanagement, verkeersveiligheid, ruimtelijke ordening);
- ‘**derden**’ (= scholen, bedrijven, organisaties...) die het convenant onderschrijven.

Volgende partners zijn NIET systematisch betrokken in het convenantsbeleid:

- de **Federale overheid**;
- de **NMBS** (Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen).

Via het mobiliteitsconvenant worden tussen bovenstaande partners gebiedsgerichte bindende afspraken gemaakt voor een pakket van mobiliteitsmaatregelen. Op die manier ontstaat een gedeelde verantwoordelijkheid.

⁴ Een decreet is een gewestelijke wet die door het Vlaamse parlement werd goedgekeurd.

⁵ Het Mobiliteitsplan Vlaanderen (2002) geeft aan hoe het mobiliteitsbeleid zich de komende 10 jaar in Vlaanderen moet ontwikkelen. Er worden concrete beleidslijnen en prioriteiten weergegeven die doorvertaald en uitgewerkt moeten worden in de gemeentelijke mobiliteitsplannen.

Verdeling van verantwoordelijkheden en bevoegdheden in functie van mobiliteitsbeleid in Vlaanderen/België

	Bevoegdheden
Federale overheid	<ul style="list-style-type: none"> - Verkeerswetgeving, verkeershandhaving - Overheidsbedrijven: NMBS...
Vlaams Gewest (regionale overheid)	<ul style="list-style-type: none"> - Ruimtelijke ordening - Wegbeheerder gewestwegen⁶ - Verkeersmanagement - Dotaties Vlaamse vervoermaatschappij De Lijn
Provincies	<ul style="list-style-type: none"> - Ruimtelijke ordening - Wegbeheerder provinciewegen⁷ - Coördinatie fietsbeleid - Mobiliteitsmanagement
Gemeenten	<ul style="list-style-type: none"> - Ruimtelijke ordening - Wegbeheerder gemeentewegen - Handhaving, parkeerbeleid

Verdeling van taken en verantwoordelijkheden vervoerbedrijven België/Vlaanderen

	Taken
NMBS	<ul style="list-style-type: none"> - Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen - Exploitatie en beheer spoorvervoer (trein) voor goederen en personen - Autonoom overheidsbedrijf - Beheersovereenkomst met de federale overheid
De Lijn	<ul style="list-style-type: none"> - Vlaamse vervoermaatschappij - Exploitatie en beheer stads- en streekvervoer - Autonoom overheidsbedrijf - Beheersovereenkomst met het Vlaams Gewest
TEC	<ul style="list-style-type: none"> - Waalse vervoermaatschappij
MIVB	<ul style="list-style-type: none"> - Brusselse vervoermaatschappij

⁶ Behalve de snelwegen beheert het Vlaams Gewest ook de meeste belangrijke interlokale doorgaande wegen (secundaire wegen)

⁷ De wegbeheerdersrol van de provincies wordt hoogstwaarschijnlijk op termijn afgeschaft. Het gewest en de gemeenten nemen het beheer van het wegennet over.

2.4 RESULTATEN

- Momenteel hebben 293 (= 95%) op 308 gemeenten een moederconvenant (zie paragraaf 3.1.1) afgesloten. 209 (= 68%) gemeenten bezitten reeds een conform verklaard gemeentelijk mobiliteitsplan (zie paragraaf 3.1.1 en verder).
- Sinds het ontstaan van de mobiliteitsconvenants in 1996 werden reeds meer dan 500 (infrastructuur)projecten verwezenlijkt.
- Wat de gewestwegen betreft is de laatste jaren gemiddeld 40 % van het investeringsprogramma convenantgebonden⁸.
- Professionalisering van de mobiliteitssector (uitbouw van gespecialiseerd hoger onderwijs, aanwerving van mobiliteitsambtenaren (voorheen ingenieurs infrastructuur). De aanwerving van een vijftiengestigal nieuwe ambtenaren mobiliteitsdeskundigen voor de Vlaamse administraties, evenals de aanwerving van mobiliteitsdeskundigen bij de provinciebesturen en De Lijn, heeft het streven naar duurzame mobiliteit een ware impuls gegeven. Hierdoor is ook bijkomende deskundigheid opgebouwd binnen de administraties, waardoor het beroep op externe consultants sterk is afgenomen in de beschouwde periode. De vorming van deze groep krijgt bijzondere aandacht.
- Aanwerving van mobiliteitsambtenaren op gemeentelijk niveau om de continuïteit van het mobiliteitsbeleid te verzekeren.
- Het convenantsbeleid heeft geleid tot intergemeentelijke samenwerking. Goede voorbeelden zijn de Rupelgemeenten, Maasland en de Noorderkempen. Ook via het instrument streefbeelden⁹ zijn buurgemeenten vaak aangespoord om samen te werken of samen een visie op te bouwen.

2.5 COMMUNICATIE EN VORMING CONVENANTSBELEID

Van bij de opstart van het convenantsbeleid is steeds zeer veel zorg besteed aan de communicatie met de partners. Zo is er onder andere een zeer lijvig Mobiliteitshandboek opgesteld, is er de Mobiliteitsbrief die tien maal per jaar verschijnt (= gratis toegezonden aan alle gemeentebesturen, mobiliteitsambtenaren...) en is er de voor iedereen toegankelijke website <http://mobiliteit.vlaanderen.be/convenants> die op termijn het complete mobiliteitshandboek zal vervangen.

Daarnaast wordt de opgedane kennis verspreid via studie- en infodagen en allerhande publicaties.

⁸ Niet-convenant gebonden zijn het structureel onderhoud en alle werken aan het hoofdwegenet. Ook kleinere projecten (< 200.000 euro), waaronder dringende veiligheidsingrepen, blijven buiten het convenantprocedure.

⁹ Streefbeelden zijn planstudies voor gewestwegen met een bovenlokale of regionale verbindingsfunctie.

Het contactpunt voor het convenantsbeleid is:

Ministerie van het Vlaams Gewest
Departement Leefmilieu en Infrastructuur
Mobiliteitscel
Koning Albert II-laan 20, 11^{de} verdieping
1000 Brussel
Tel. + 32 (0)2-553 71 24
Fax. + 32 (0)2-553 71 08
e-mail: mobiliteitscel@lin.vlaanderen.be

3 SNELCURSUS MOBILITEITSCONVENANT

3.1 WAT IS HET MOBILITEITSCONVENANT NU PRECIËS ?

Het mobiliteitsconvenant is een (vrijwillige) overeenkomst tussen de lokale overheid (gemeente), de hogere overheden (gewest, provincie), de Vlaamse vervoermaatschappij De Lijn en eventuele derden (scholen, bedrijven ...). Via deze overeenkomst investeren ze samen in een multimodaal mobiliteitsbeleid.

Het mobiliteitsconvenant bestaat uit een *moederconvenant* met daarnaast een of meerdere *modules*, die altijd onder een *koepelmodule* gevat worden.

3.1.1 Het moederconvenant

In het moederconvenant worden de algemene afspraken vastgelegd. Het is m.a.w. de intentieverklaring van de ondertekenende partners om samen te werken om voor die gemeente(n) de mobiliteitsproblemen planmatig en multimodaal aan te pakken. Om dat kracht bij te zetten engageert de gemeente zich om een **gemeentelijk mobiliteitsplan** op te maken. Voor de opmaak van het mobiliteitsplan kan de gemeente trouwens een subsidie van het Vlaamse Gewest krijgen (via module 1, zie verder).

Het moederconvenant bepaalt ook dat er een **Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC)** wordt opgericht. Die GBC is het overlegforum voor de voorbereiding van en de besluitvorming rond het convenant. Concreet verzorgt de GBC de voorbereiding en opvolging van het gemeentelijk mobiliteitsplan en begeleidt ze tevens de voorbereiding van convenantgebonden projectdossiers. In de GBC zetelen alle lokale actoren en partners van het convenant.

Om ad-hoc oplossingen en improvisatie te ontmoedigen, staat in het moederconvenant dat toekomstige projecten teruggekoppeld en getoetst moeten worden aan de uitgangspunten van het moederconvenant en het gemeentelijke mobiliteitsplan. Die toetsing gebeurt door de **Provinciale Auditcommissie (PAC)**, waarbij de aanwezige auditor een adviserend verslag opmaakt ten behoeve van de minister van Mobiliteit, Openbare werken en Energie. In de PAC zetelen de (provinciale) afgevaardigden van de partners van het mobiliteitsconvenant. Een positieve beoordeling resulteert in een zogenaamde 'conformverklaring'. Het is de auditor die een advies tot conformverklaring aan de minister voorlegt. De minister van mobiliteit beslist over de conformverklaring.

3.1.2 Koepelmodule

Een gemeente die een moederconvenant getekend heeft, wil (afhankelijk van de noden) projecten ter uitvoering van het mobiliteitsbeleidsplan realiseren.

Specifieke afspraken over de realisatie van projecten worden in een koepelmodule vastgelegd. Ieder project bestaat uit een koepelmodule met enkele algemene bepalingen en één of meerdere modules

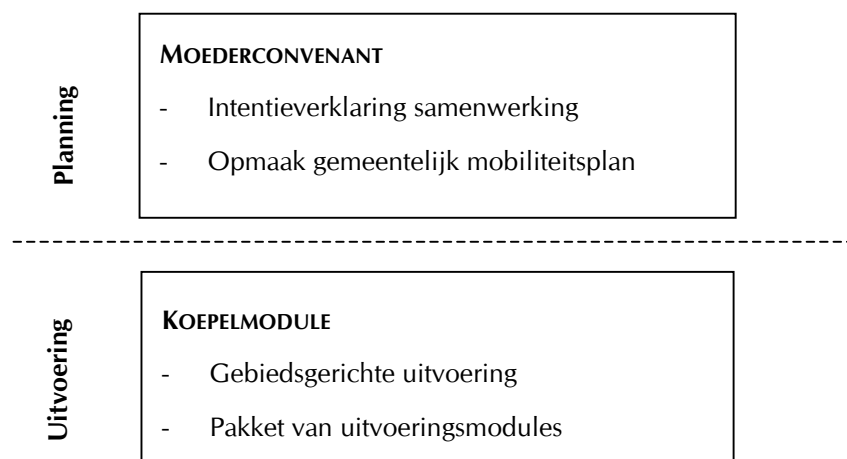
waarin de uitvoering van (deel)projecten verder wordt uitgewerkt. Het aantal modules dat binnen het kader van een convenant kan worden afgesloten, wordt niet vooraf bepaald. Dankzij de modulaire opbouw van het convenant is dat ook geen probleem. Nieuwe modules kunnen (onder een koepelmodule) steeds aan het moederconvenant bijgevoegd worden.

De koepelmodule bevestigt dat er via het convenantsbeleid package deals gemaakt worden voor een gebiedsgerichte uitvoering van mobiliteitsbeleid.

3.1.3

Modules

Via de modules is maatwerk mogelijk én kunnen projecten integraal worden bekeken. Het heeft immers geen zin alleenstaande projecten te realiseren zonder dat die passen binnen de algemene mobiliteitsvisie van de betrokken gemeente. De afzonderlijke projecten moeten elkaar versterken binnen het kader van het gemeentelijk mobiliteitsplan.



Er bestaan momenteel 19 modules die volgende types van maatregelen uitwerken:

- subsidiëring van planning en studies (modules 1 en 19);
- de verbetering van of de aanleg van nieuwe infrastructuur (modules 2, 3, 4, 5, 6, 14, 16, 17 en 18);
- de uitbouw van een kwaliteitsvol openbaar vervoer (modules 7, 8 en 9);
- projecten ter ondersteuning van de zachte weggebruiker (modules 10, 11, 12 en 13);
- projecten in verband met flankerende maatregelen (module 15).

Dankzij het bestaan van de modules is maatwerk mogelijk én kunnen projecten integraal worden bekeken. Het heeft immers geen zin alleenstaande projecten te realiseren zonder dat die passen binnen de algemene mobiliteitsvisie van de gemeente. In **bijlage** wordt de inhoud van elk van de modules verder toegelicht aan de hand van praktijkvoorbeelden.

Onderstaande figuur geeft het overzicht van al de modules en hun duurtijd. De duurtijd legt de periode vast waarin de partners verantwoordelijkheden opnemen (b.v. uitvoering, onderhoud...).

MOEDER- CONVENANT		Duur	
KOEPELMODULE	Module 1	Ondersteuning van strategische planningsactiviteiten bij het mobiliteitsconvenant ¹ .	6 jaar
	Module 2	aanleg van rondwegen en andere nieuwe verbindingswegen.	15 jaar
	Module 3	herinrichting van doortochten.	15 jaar
	Module 4	subsiëring van wegverlichting langs gewestwegen.	15 jaar
	Module 5	geluidswerende maatregelen langs hoofdwegen en primaire wegen.	15 jaar
	Module 6	bevorderen van de netheid op de gewestwegen.	15 jaar
	Module 7	informatieverschaffing over het openbaar vervoer.	1 jaar
	Module 8	aanleg van vrijliggende bus- en/of trambanen.	6 jaar
	Module 9	verhoging van het aanbod aan openbaarvervoer.	15 jaar
	Module 10	subsiëring van de herinrichting van schoolomgevingen.	15 jaar
	Module 11	aanleg van nieuwe verbindende fietspaden langs gewestwegen.	15 jaar
	Module 12	subsiëring van nieuwe, afzonderlijk liggende verbindende fietspaden langs gemeente- of provinciewegen.	15 jaar
	Module 13	subsiëring van nieuwe verbindende fietspaden langs gewestwegen.	15 jaar
	Module 14	aanleg of herinrichting van ontsluitingsinfrastructuur ter verbetering van de bereikbaarheid van specifieke zones van commerciële activiteiten in privaat of op openbaar beheer.	15 jaar
	Module 15	subsiëring van flankerende maatregelen ter ondersteuning van een duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid.	1 jaar
	Module 16	herinrichting van wegvakken die niet als doortocht kunnen worden beschouwd.	15 jaar
	Module 17	wegverlichting langs gewestwegen.	15 jaar
	Module 18	herinrichting van singuliere kruispunten en oversteekplaatsen buiten de bebouwde kom.	15 jaar
	Module 19	streefbeelden of de ondersteuning van strategische planningsactiviteiten voor een gewestweg met een bovenlokale of regionale verbindingsfunctie ² .	6 jaar
1. Module 1 regelt de subsidie (2/3 van de studiekosten en eventuele personeelskosten) en inhoudelijke begeleiding voor de gemeente bij het opmaken van het mobiliteitsplan			
2. Module 19 regelt de subsidie voor de gemeente bij het maken van een studie voor een gewestweg met een bovenlokale of regionale verbindingsfunctie. Deze studie wordt ook wel de 'streefbeeldstudie' genoemd.			

Opmerking: Met 'subsiëring' wordt bedoeld dat het Vlaams Gewest de lokale overheid financiert om zelf de uitvoering en/of studie te doen. In het geval van 'ondersteuning' levert het Vlaams Gewest ook inhoudelijke begeleiding.

Onderstaande tabel geeft weer welk soort van maatregelen je met de verschillende modules kan uitvoeren.

Mogelijke acties en projecten via de modules van het mobiliteitsconvenant

wat	meer bepaald	module		
subsiëring van planning en studies	mobilitieitsplan	module 1	ondersteuning van strategische planningsactiviteiten bij het mobiliteitsconvenant	
	streefbeeld	module 19	streefbeelden of de ondersteuning van strategische planningsactiviteiten voor een gewestweg met een bovenlokale of regionale verbindingsfunctie	
openbaar vervoer: aanbod en informatie	openbaar vervoer: informatie	module 7	informatieverschaffing over het openbaar vervoer (zie ook <i>Mobiliteitsbrief nr. 41</i>)	
	openbaar vervoer: aanbod	module 9	verhoging van het aanbod aan openbaar vervoer	
flankerende maatregelen		module 15	subsiëring van flankerende maatregelen ter ondersteuning van een duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid (zie ook <i>Mobiliteitsbrief nr. 31 en 43</i>)	
Infrastructuur voor auto en openbaar vervoer	rondwegen en andere nieuwe verbindingswegen	module 2	aanleg van rondwegen en andere nieuwe verbindingswegen.	
	doortochten ¹⁰	module 3	herinrichting van doortochten (zie ook <i>Mobiliteitsbrief nr. 42</i>)	
	wegvakken (geen doortocht)	module 16	herinrichting van wegvakken die niet als doortocht kunnen worden beschouwd	
	singuliere kruispunten en oversteekplaatsen buiten de bebouwde kom	module 18	herinrichting van singuliere kruispunten en oversteekplaatsen buiten de bebouwde kom	
	wegverlichting		module 4	subsiëring van wegverlichting langs gewestwegen (zie ook <i>Mobiliteitsbrief nr. 42</i>)
			module 17	wegverlichting langs gewestwegen
	geluidswering	module 5	geluidswerende maatregelen langs autosnelwegen en gewestwegen	
	netheid	module 6	bevorderen van de netheid op de gewestwegen.	
	verbetering bereikbaarheid van specifieke zones van commerciële activiteiten	module 14	aanleg of herinrichting van ontsluitingsinfrastructuur ter verbetering van de bereikbaarheid van specifieke zones van commerciële activiteiten in privaat of op openbaar beheer (zie ook <i>Mobiliteitsbrief nr. 36</i>)	
vrijliggende bus- en/of trambanen	module 8	aanleg van vrijliggende bus - en/of trambanen		

¹⁰ Een doortocht is een weg met een doorstromingsfunctie die door een bebouwde omgeving loopt. De ruimtelijke structuur in Vlaanderen, met zeer veel lintbebouwing, maakt dat er zeer veel doortochten zijn waar het evenwicht verkeersfunctie, verblijfsfunctie terug verkregen moet worden via een ruimtelijke herinrichting. Hiervoor bestaat het doortochtenprogramma dat onderdeel uitmaakt van het mobiliteitsconvenantsbeleid.

infrastructuur voor fietsers	aanleg fietspaden langs gewestwegen	module 11	aanleg van nieuwe verbindende fietspaden langs gewestwegen (zie ook <i>Mobiliteitsbrief nr. 38 en 46</i>)
	subsiëring fietspaden langs gewestwegen	module 13	subsiëring van nieuwe verbindende fietspaden langs gewestwegen (zie ook <i>Mobiliteitsbrief nr. 38, 39 en 46</i>)
	verbindende fietspaden langs gemeente- of provinciewegen	module 12	subsiëring van nieuwe, afzonderlijk liggende verbindende fietspaden langs gemeente- of provinciewegen (zie ook <i>Mobiliteitsbrief nr. 38 en 46</i>)
schoolomgeving		module 10	subsiëring van de herinrichting van schoolomgevingen (zie ook <i>Mobiliteitsbrief nr. 30, 39 en 40</i>)

Voor het uitvoeren van bovenstaande maatregelen is het afsluiten van een module mogelijk. Er zijn echter ook maatregelen die niet convenant gebonden zijn en waarvoor dus geen module wordt afgesloten. Enerzijds is er de groep met *investeringen aan het hoofdwegennet en structurele onderhoudswerken*. Voor dergelijke werken is er geen mobiliteitsconvenant nodig. Ook kleinere projecten (< 200.000 Euro), waaronder dringende veiligheidsingrepen, blijven buiten de convenantsprocedure. Voor alle andere infrastructuurwerken is er *wel* een mobiliteitsconvenant vereist. Dit is logisch omdat de noodzaak van deze werken verband houdt met de lokale situatie.

3.2

HET GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN

De opmaak van een gemeentelijk mobiliteitsplan is een noodzakelijke voorwaarde binnen het mobiliteitsconvenant. De lokale overheid verbindt zich ertoe met de ondertekening van het moederconvenant. Het mobiliteitsplan wordt via de ondertekening van de module 1 voor twee derde gefinancierd door de Vlaamse overheid, die ook op een gestructureerde manier de opmaak van het plan begeleidt.

Een gemeentelijk mobiliteitsplan geeft de gedragen visie weer voor het toekomstige mobiliteitsbeleid. Al de partners van het mobiliteitsconvenant staan achter dit beleidsplan. De beleidsuitvoering via het afsluiten van modules kan slechts doorgaan indien de geplande maatregelen passen binnen het gemeentelijk mobiliteitsplan.

Op 1 januari 2004 bezitten 209 (= 68 %) van de 308 gemeenten een conform verklaard mobiliteitsplan. De conformverklaring die wordt afgegeven door de PAC (Provinciale Audit Commissie) waarborgt dat het mobiliteitsplan wordt gedragen door al de partners die bij het moederconvenant zijn betrokken. Bijna alle Vlaamse steden en gemeenten beschikken over een gemeentelijk mobiliteitsplan of zijn bezig met de opmaak ervan (zie figuur).

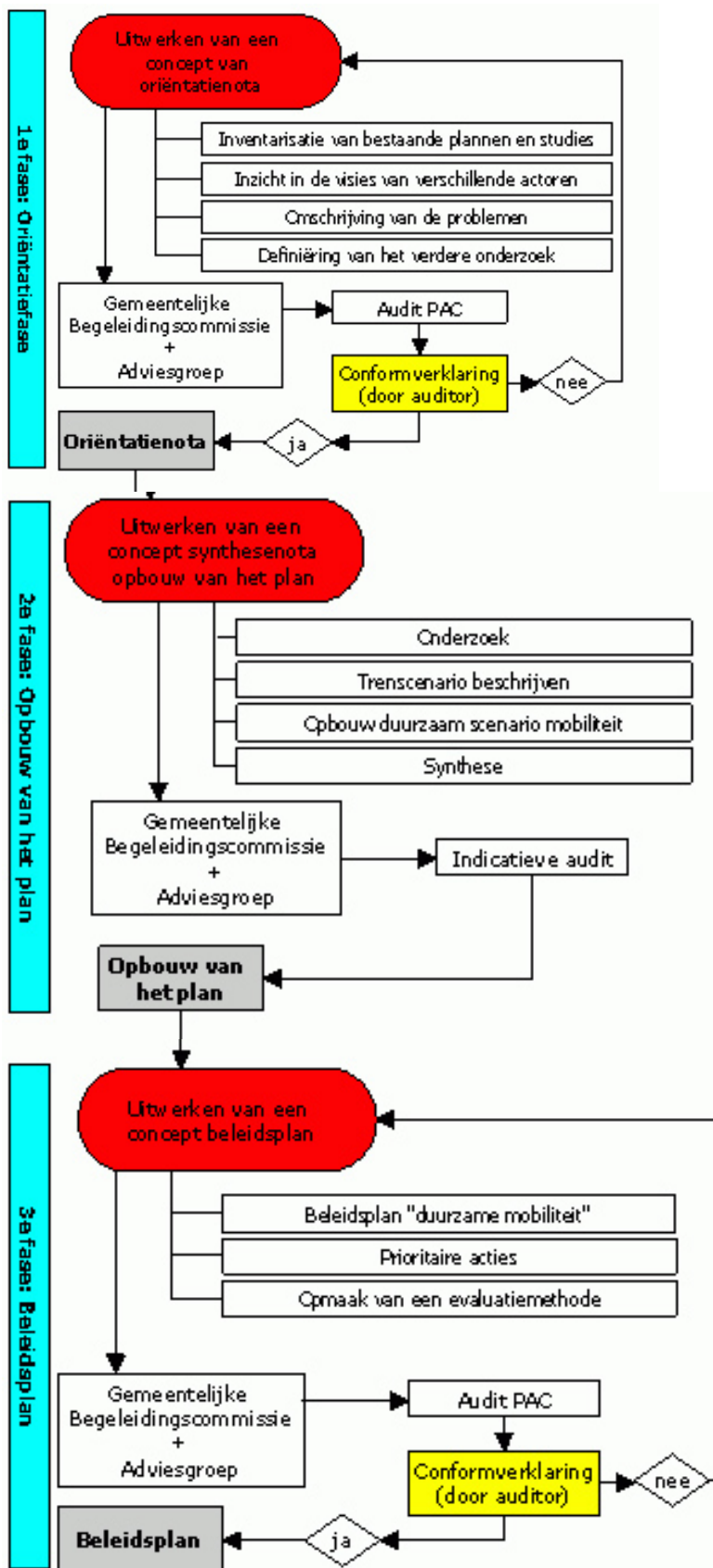
De opmaak van een mobiliteitsplan is een proces. Tijdens dat proces moet een toekomstvisie worden ontwikkeld waar al de partners achter staan.

Het planningsproces verloopt in fasen: van probleemomschrijving tot het vastleggen van beleidskeuzen in een plan van actie (het beleidsplan). Zonder diepgaand in te gaan op de richtlijnen

voor de opmaak van het mobiliteitsplan is het belangrijk de doelstellingen van elk van de fasen aan te geven. De opbouw van een mobiliteitsplan is te omschrijven als een klassiek planningsproces dat bestaat uit:

1. De **oriëntatiefase**, waarin men een inventaris en een synthese maakt van de bestaande plannen en studies, een overzicht van de visies van al de actoren, een omschrijving en analyse van het mobiliteitsprobleem en een definiëring opstelt van het verdere onderzoek. Hieruit volgt de oriëntatienota die conform verklaard moet worden door de PAC vooraleer over te gaan naar de opbouw van het plan.
2. **Opbouw van het mobiliteitsplan**. Eerst wordt het noodzakelijke aanvullende onderzoek verricht. Vervolgens worden een trendscenario en één of meerdere alternatieve ontwikkelingsscenario's gericht op 'duurzame mobiliteit' uitgewerkt en geëvalueerd. Deze fase mondt uit in een **synthesenota** die de visie en doelstellingen rond mobiliteitsbeleid in de gemeente weergeeft. Deze synthesenota wordt meestal ook voorgelegd aan de PAC, maar dit is formeel niet verplicht (= indicatieve audit) om naar de volgende fase over te gaan.
3. **Uitwerking beleidsplan**. Op basis van de scenario's worden keuzes gemaakt. Die keuzes worden geconcretiseerd in een beleidsplan, waarin de krachtlijnen van de actiedomeinen staan 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 hiërarchiering optreedt. Wanneer alle partners achter het actieprogramma staan kan het mobiliteitsplan door de PAC conform verklaard worden.
4. Eens het mobiliteitsplan klaar is, kan het uitvoeren van de gemaakte beleidskeuzes een aanvang nemen. Het evalueren en terugkoppelen ervan gebeurt in een **evaluatiefase**. Voor de evaluatie en bijsturing moet er een **jaarlijks voortgangsverslag** gemaakt worden en is er een **vijfjaarlijkse bijsturing** van het mobiliteitsplan.
Het jaarlijks voortgangsverslag is geen evaluatie van de maatregelen, maar een opvolging of de geplande maatregelen ook effectief uitgevoerd worden.
De vijfjaarlijkse bijsturing heeft tot doel om maatregelen te evalueren en indien nodig het mobiliteitsplan bij te sturen wat betreft doelstellingen, maatregelen.

Planningsproces gemeentelijk mobiliteitsplan



Steden en gemeenten met mobiliteitsconvenant

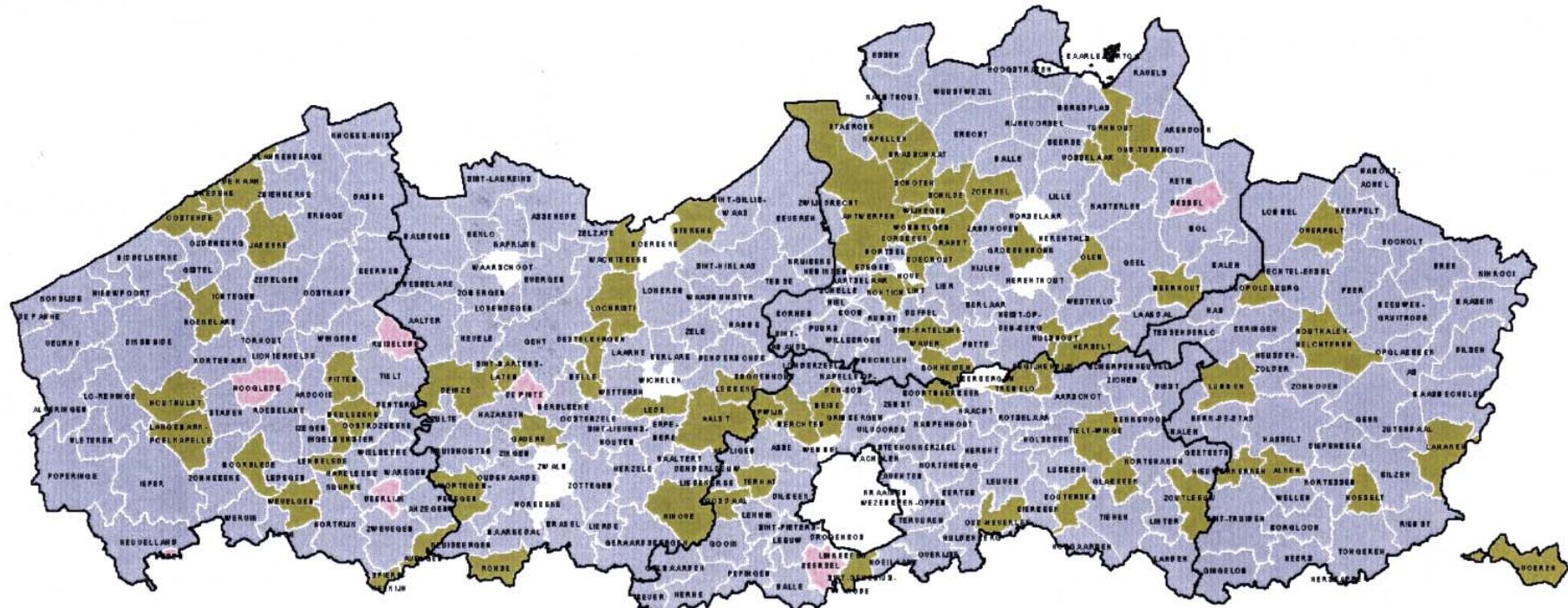
STEDEN EN GEMEENTEN MET MOBILITEITSCONVENANT VOORUITGANG VAN DE MOBILITEITSPANNING

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
Administratie Wegen en Verkeer
Afdeling Personenvervoer en Luchthavens



Toestand op 01 januari 2004

- Provincie
- Moederconvenant (95%)
- Orientatienota (93%)
- Beleidsplan (68%)



3.3 PARTNERS, WERKGROEPEN, COMMISSIES

Met het oog op het verkrijgen van een algemeen gedragen visie rond mobiliteitsbeleid en met het oog op een objectieve beoordeling en bijsturing van de mobiliteitsplannen en de geplande maatregelen, werden een aantal audit- en begeleidingscommissies in het leven geroepen. Het gaat over de *Taskforce*, de *Provinciale Auditcommissies (PAC)* en de *Gemeentelijke Begeleidingscommissies (GBC)*.

3.3.1 Overlegorganen in functie van het mobiliteitsconvenant

Om het convenantsbeleid te operationaliseren werd enerzijds in elke provincie een **Provinciale Auditcommissie (PAC)** opgericht en anderzijds een **begeleidende Taskforce**.

– **Taskforce**

De operationele leiding is in handen van één Taskforce. Deze Taskforce is verantwoordelijk voor de algemene kwaliteitsbewaking van het beleidsinstrument mobiliteitsconvenant. Vanuit die opdracht adviseert de Taskforce de minister om de toepassing van het beleidsinstrument mobiliteitsconvenant verder te optimaliseren.

Jaarlijks stelt de Taskforce een evaluatieverslag op over de werking van de GBC en de PAC. De Taskforce geeft ook advies over bijstellingen.

De Taskforce is samengesteld uit vertegenwoordigers van al de partners, administratie ruimtelijke ordening, huisvesting, monumenten en landschappen (ARHOM), de auditors (zie hieronder) en afgevaardigden van het kabinet van de bevoegde minister. Ze komt minstens 6 maal per jaar samen en wordt gecoördineerd vanuit de Vlaamse administratie.

– **PAC - Provinciale Auditcommissie**

De PAC is verantwoordelijk voor de kwaliteitscontrole voor convenantgebonden maatregelen. Omwille van de complexiteit van de voorgestelde dossiers wordt de PAC opgesplitst in drie gespecialiseerde onderdelen:

- o PAC – gemeentelijke mobiliteitsplannen;
- o PAC – infrastructuur;
- o PAC – openbaarvervoeraanbod (OVC).

De PAC bestaat uit vertegenwoordigers van de gemeenten, de provincie, het gewest (administratie Wegen en Verkeer, administratie Ruimtelijke Ordening) en De Lijn. De inhoudelijke besprekingen worden geleid door een (extern) auditor.

Deze (extern) auditor maakt het verslag van de PAC en adviseert bij de te behandelen dossiers. Hij/zij is verantwoordelijk voor de conformverklaring van de voorgestelde dossiers.

De externe auditors zijn mobiliteitsdeskundigen vanuit onderzoeksinstellingen. In het verleden werden alle dossiers beoordeeld door een externe auditor. Tegenwoordig is er enkel nog een externe auditor voor infrastructuurprojecten en projecten rond openbaarvervoeraanbod. Dit is ook nodig om belangenconflicten van wegbeheerders en openbaarvervoeroperatoren te vermijden. De auditors voor de gemeentelijke mobiliteitsplannen zijn gewestelijke mobiliteitsambtenaren. Omwille van de sterke professionalisering van de administraties worden nu eigen mensen ingeschakeld voor de audits van de gemeentelijke mobiliteitsplannen. Op die manier wordt de rechtstreekse link met het gewestelijk beleid bewaakt. Om hun onafhankelijkheid toch nog

enigszins te handhaven zijn de (interne) auditors verantwoordelijk voor regio's waarin ze niet tewerkgesteld zijn (andere buitenafdelingen).

Per gemeente waarmee een mobiliteitsconvenant is afgesloten wordt telkens ook een **gemeentelijke begeleidingscommissie (GBC)** opgericht die de ontwikkeling van de plannen en de projecten voorbereidt en de uitvoering ervan begeleidt.

– **GBC - Gemeentelijke begeleidingscommissie**

De GBC is verantwoordelijk voor de voorbereiding van de opmaak van het gemeentelijk mobiliteitsplan en van convenantgebonden projectdossiers. Ze functioneert als een overlegforum waarin de betrokken partners gezamenlijk voorstellen tot oplossingen uitwerken voor mobiliteitsknelpunten die zich op gemeentelijk niveau stellen.

De GBC bestaat uit de partners van het mobiliteitsconvenant en uit zoveel mogelijk lokale (belangen)actoren. De voorzitter kan de burgemeester zijn of de wethouder voor mobiliteit.

3.3.2

Andere overlegorganen

In een aantal gevallen werken bovenstaande overlegorganen op het terrein van bestaande overlegorganen, namelijk de **Provinciale Commissie voor Verkeersveiligheid (PCV)** en de **Adviesgroep voor Verkeersveiligheid op Vlaamse Gewestwegen (AVVG)**. Een taakverdeling tussen de PCV en de AVVG is dan ook noodzakelijk en moet afgestemd worden op de opdrachten van de PAC, de Taskforce en de GBC's.

– **Provinciale Commissie voor Verkeersveiligheid (PCV)**

De PCV onderzoekt niet-convenantgebonden maatregelen van beperkte omvang ter verbetering van de verkeersveiligheid en de verkeersafwikkeling.

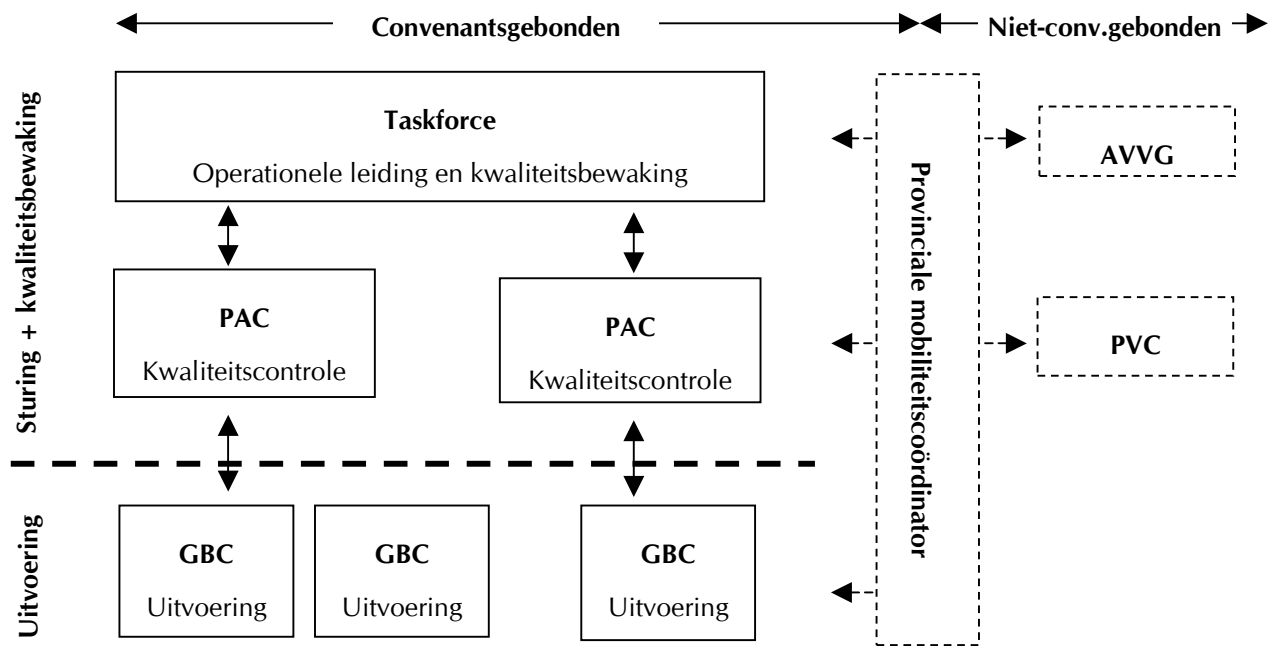
– **Adviesgroep voor Verkeersveiligheid op Vlaamse Gewestwegen (AVVG)**

De AVVG werkt algemene verkeerstechnische richtlijnen en aanbevelingen uit in functie van de verkeersveiligheid (b.v. Type rotonde op secundaire wegen).

Om de inhoudelijke consistentie van de besprekingen binnen deze verschillende overlegorganen te bevorderen wordt binnen elke provinciale afdeling van de administratie Wegen en Verkeer (AWV) van het Vlaamse Gewest een **provinciaal mobiliteitscoördinator** aangesteld. De provinciale mobiliteitscoördinator zetelt zowel in de GBC, de PAC, de PCV als in de Taskforce. De provinciale mobiliteitscoördinator zal derhalve een katalyserende invloed uitoefenen op de verspreiding van zowel theoretische als praktische inzichten op het vlak van mobiliteit tussen de verschillende overlegorganen.

De omzendbrief OW 2001/5 geeft de relatie en taakverdeling van de verschillende commissies en werkgroep weer. Deze omzendbrief is opgenomen als **bijlage**.

Relatie tussen verschillende commissies en werkgroepen



4 SUCCES- EN FAALFACTOREN

Vanuit het standpunt dat het mobiliteitsconvenant ook een schakel kan zijn tussen beleidsplanning en beleidsuitvoering in Nederland gaat dit hoofdstuk in op de randvoorwaarden van het succes van de convenants. Er wordt tegelijkertijd ook ingegaan op de zwakten van het convenantsbeleid zodat fouten uit het verleden vermeden kunnen worden.

Voor deze analyse werd beroep gedaan op:

- het evaluatierapport van mobiliteitsplannen van 2001¹¹;
- het jaarlijks evaluatieverslag rond het instrument mobiliteitsconvenant dat aan het Vlaams Parlement wordt voorgelegd;
- opmerkingen tijdens de workshop Vlaamse Mobiliteitsconvenants op het Nationaal Congres Mobiliteitsmanagement op 14 april 2004 in Utrecht;
- opmerkingen tijdens een workshop rond de Vlaamse Mobiliteitsconvenants te Rotterdam (AVV) op 27 mei 2004 met vertegenwoordigers van de provincies, de kaderwetgebieden en de gemeenten.

4.1 KOPPELING BELEIDSPLANNING AAN BELEIDSUITVOERING

Het opstellen van een mobiliteitsplan bevat een aantal elementen die we terugvinden in een klassiek planningsproces (zie 4.2 - Het gemeentelijk mobiliteitsplan). Niettegenstaande is de **uitvoering** van een eenmaal conform verklaard mobiliteitsplan **niet verzekerd**.

De kracht van het mobiliteitsconvenantsbeleid is dat de stap van beleidsplanning naar beleidsuitvoering op een heldere en gestructureerde manier verloopt. **Er is echter geen rechtstreekse koppeling tussen de beleidsplanning (actieprogramma) en de uitvoeringsprogramma's van de hogere overheden**. De gemeenten kunnen (moeten) het actieprogramma van het gemeentelijk mobiliteitsplan wel afstemmen op hun uitvoeringsprogramma. Het Vlaamse Gewest stemt haar investeringsprogramma echter af op de 'objectieve behoefteanalyse'¹². Dit kan betekenen dat een prioritair project voor een gemeente niet noodzakelijk een prioritair project is voor het Vlaamse Gewest.

Niettegenstaande vormen de uitvoeringsprogramma's van het Vlaamse Gewest een van de sleutels tot het succes van de mobiliteitsconvenants.

¹¹ Taskforce convenantsbeleid, evaluatie mobiliteitsplannen, eindrapport, maart 2001. Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Departement LIN Mobiliteitscel

¹² De Objectieve behoefteanalyse van de Administratie Wegen en Verkeer (AWV) van het Vlaams Gewest rangschikt potentiële locaties voor investeringswerken via meetbare criteria. Deze rangschikking gebeurt voor 5 beleidsdomeinen: instandhouding patrimonium, veiligheid, leefbaarheid, multi-modale bereikbaarheid en fietspaden. Op basis van deze objectieve afweging komen infrastructuurwerken op het driejarenprogramma van AWV.

4.1.1

Fysisch programma Vlaamse Gewest: de overtuigende factor voor gemeenten

Er is een nauw verband tussen het 'fysisch programma' van de administratie Wegen en Verkeer (AWV) van het Vlaamse Gewest en het sluiten van het mobiliteitsconvenant. Een gemeente/stad met een conform verklaard mobiliteitsplan kan immers vragen om een bepaald (infrastructuur)project op te nemen in het fysisch programma van AWV.

Het afsluiten van een mobiliteitsconvenant is hierbij een noodzakelijke voorwaarde voor de uitvoering van infrastructuurprojecten.

Het afsluiten van een mobiliteitsconvenant is echter een noodzakelijke maar **GEEN VOLDOENDE voorwaarde voor de uitvoering van een infrastructuurproject**. Het is immers het Vlaamse Gewest dat zich het recht voorbehoudt om door middel van de objectieve behoefteanalyse en de beschikbare financiële middelen te bepalen welke infrastructuurprojecten op het jaarprogramma komen. Wanneer dus een convenant afgesloten werd waarin een infrastructuurwerk werd opgenomen waarvan het Vlaamse Gewest de wegbeheerder is, zal de uitvoering ervan afhangen van de aanwezigheid op het jaarprogramma.

4.1.2

Versnellen van aanleg fietspaden – kopen van prioriteit ?!

Wanneer de aanleg van fietspaden langs gewestwegen volgens de lokale behoeften zeer dringend zijn, maar wanneer ze niet op het jaarprogramma van AWV staan, bestaat er nog een mogelijkheid om deze toch versneld uit te voeren. Het voorbeeld bij uitstek is hier *module 13: subsidiëring van fietspaden langs gewestwegen*. Er wordt hier in de eerste plaats over subsidiëring gesproken omdat de lokale overheid zelf zorgt voor de uitvoering en het onderhoud van de fietspaden langs de gewestweg. Wanneer de fietspaden op het jaarprogramma van AWV staan, wordt de aanleg en het onderhoud voor 100% gesubsidieerd; wanneer de fietspaden echter niet op het jaarprogramma staan bedraagt de subsidie 80%. De overige 20% wordt dan betaald door de lokale overheid. Met andere woorden de lokale overheid investeert dan in het wegenpatrimonium van de hogere overheid om toch een versnelde uitvoering te verkrijgen. Dit 'kopen van prioriteit' is enkel mogelijk voor de aanleg van fietspaden.

4.2

PARTNERSHIPS – GEDEELDE VERANTWOORDELIJKHEID VIA PACKAGE DEALS

Het convenantsbeleid is meer dan een subsidiestroom van de hogere naar de lagere overheden. Via het convenantsbeleid worden concrete engagementen gevraagd van de verschillende actoren in functie van een gebiedsgerichte en geïntegreerde aanpak van het mobiliteitsbeleid.

De basis van het convenant is namelijk een overeenkomst waarin twee (of meer) partijen afspreken allebei iets te gaan doen, in een **package deal**. In dit pakket van maatregelen zitten zowel taken voor het gewest als voor de andere partijen (gemeente, provincie, VVM De Lijn). De uit te voeren taken zijn onder meer gerelateerd aan de wegbeheerdersrol en -bevoegdheden. Zo legt het gewest bijvoorbeeld een fietspad langs een gewestweg door de gemeente. De andere kant van de deal is dat de gemeente een 'evenwaardige' uitvoeringsactie voor zijn rekening neemt, ervoor zorgt dat deze fietsvoorziening opgenomen wordt in een ruimer netwerk, en zondig zorgt voor flankerende maatregelen (fietskaart, bewegwijzering...). De basisvoorwaarde is dat er een 1-op-1-relatie ontstaat per package deal.

Het volledige pakket van maatregelen, afspraken en verantwoordelijkheden wordt opgenomen in de koepelmodule. Op die manier worden middelen, kennis en mankracht gebundeld ingezet.

4.2.1

Kanttekeningen

De NMBS, een vergeten partner ?

De Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen is een federaal overheidsbedrijf dat onder de bevoegdheid valt van de federale overheid. Deze is geen partner binnen het Vlaamse convenantsbeleid. Hierdoor valt een belangrijk openbaarvervoeroperator weg als structurele partner binnen het convenantsbeleid.

Wanneer de projecten verband houden met de spoorwegen of stationsomgevingen, wordt de NMBS wel als vrijblijvende partner betrokken in het overleg.

De Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn – één openbaarvervoeroperator !

Vlaanderen heeft slechts één openbaarvervoeroperator die verantwoordelijk is voor het beheer en de exploitatie van het stads- en streekvervoer. Dit vereenvoudigt de afspraken die gemaakt moeten worden bij de realisatie van openbaarvervoerprojecten (aanbod, informatie, infrastructuur).

4.3

GEÏNTEGREERDE AANPAK

Het convenantsbeleid heeft volgende doelstellingen:

- Het **voorkomen van mobiliteit** door middel van **ruimtelijke sturing**;
- Het **optimaliseren van mobiliteit** door:
 - o het versterken van de **vervoersalternatieven**
 - o het **optimaal benutten** van het **bestaande wegennetwerk**;
- Het **veranderen van de vraag naar mobiliteit** door een ander gedrag en een **andere vervoerswijzekeuze** te stimuleren.

Hiervoor is een geïntegreerde aanpak nodig waarbij zowel ruimtelijk beleid, verbetering/aanleg infrastructuur, verkeersmanagement en mobiliteitsmanagement centraal staan.

De sterkte van de aanpak van de mobiliteitsproblematiek ligt in de gestructureerde aanpak waarin alle actoren betrokken zijn. De verschillende actoren worden in een gestructureerd overleg bijeen gebracht en werken samen aan een beleidsplan en de beleidsuitvoering waarin zij gezamenlijke engagementen nemen.

Bijna alle actoren ondersteunen deze aanpak. Een zwakte is echter de nog te **vrijblijvende inbreng** van sommige actoren, die vaak een eigen agenda hebben. Vaak worden daarbij AROHM (administratie Ruimtelijke Ordening, Huisvesting en Monumenten), de NMBS (spoorwegen) en ook wel de provincies genoemd. De actoren hebben elk hun **eigen beleidskader** en hun **eigen uitvoeringsplannen**, waarbij de afstemming met andere actoren niet verzekerd is. Er is dus duidelijk **tekort aan afstemming met andere beleidsplannen**:

- ruimtelijke structuurplannen

- milieuconvenant (= samenwerkingsovereenkomst) (zie 5.2)
- beleid van de NMBS
-

4.4 BESTUURLIJK DRAAGVLAK CONVENANTSBELEID

Het hebben van een draagvlak voor het beleid is een noodzakelijke voorwaarde voor een vlotte uitvoering van het beleid. Op basis van een bevraging van een vijftiental gemeenten en verschillende deskundigen vanuit De Lijn, het Vlaams Gewest, de provincies en een aantal externe deskundigen (o.a. adviesbureaus)¹³ kwam duidelijk naar voor dat de betrokkenheid van de lokale actoren in vele gevallen minimaal is.

Dit gebrek aan betrokkenheid wordt door velen als een van de belangrijkste bedreigingen voor het mobiliteitsplan gezien.

Volgende aspecten liggen aan de basis van dit gebrek aan betrokkenheid:

- Er is een gebrek aan deskundigheid en mankracht op lokaal niveau.
- Er is een beperkte deelname van andere actoren en administraties zoals AROHM, NMBS aan de GBC.
- Het mobiliteitsplan wordt in vele gevallen ondergeschikt gesteld aan andere planningsprocessen zoals de opmaak van een Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan dat decretaal verankerd is. De integratie van het mobiliteitsplan met andere beleidsplannen is een noodzaak.
- In vele gevallen wordt het mobiliteitsplan gezien als een formaliteit om specifieke (infrastructuur)projecten te kunnen realiseren.
- Een actieve betrokkenheid van de bevolking via raadplegingen, informatieavonden, campagnes gebeurt niet systematisch.
- De auditing voor de PAC die gezien wordt als een jury en een instrument van de hogere overheid. Hierdoor lijkt de gemeentelijke autonomie aangetast.

4.5 EVALUATIE

4.5.1 Vijfjaarlijkse bijsturing + jaarlijkse voortgangsrapportage

Het oorspronkelijke planningsproces van het gemeentelijk mobiliteitsplan liep zolang het beleidsplan was uitgewerkt en goedgekeurd. Het is echter niet enkel noodzakelijk het gemeentelijk mobiliteitsplan te evalueren zoals het ter tafel ligt, het is eveneens de bedoeling het mobiliteitsplan bij te sturen. De

¹³ Taskforce convenantsbeleid, evaluatie mobiliteitsplannen, eindrapport, maart 2001. Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Departement LIN Mobiliteitscel

effecten en resultaten van de uitvoering van het mobiliteitsplan dienen opgevolgd te worden en moeten de basis vormen om het mobiliteitsplan bij te sturen.

Met het oog op deze opvolging en bijsturing werd in het *decreet betreffende de mobiliteitsconvenants*¹⁴ opgelegd dat de gemeentelijke mobiliteitsplannen minstens om de vijf jaar herzien moeten worden en dat er een jaarlijks voortgangsverslag moet opgemaakt worden.

In de praktijk zijn er echter bijna nog geen gemeenten begonnen met een grondige evaluatie van hun mobiliteitsplan. Een aangepaste module zou hier voor aangewend kunnen worden.

4.5.2

Kwantitatieve onderbouwing ?

In het moederconvenant willen de partners een aantal doelstellingen realiseren:

- verhogen verkeersveiligheid;
- verbeteren verkeersleefbaarheid;
- beheersen van de vervoersvraag.

Hoewel deze doelen door de gemeenten worden ondersteund en ook wel worden nagestreefd, is het aanvoelen dat deze in de huidige planning onvoldoende worden bereikt. We weten het echter niet exact want er vindt nagenoeg **geen kwantitatieve analyse en evaluatie** plaats van de maatregelen gericht op het bereiken van deze doelen.

De kwantitatieve onderbouwing van mobiliteitsplannen steunt momenteel op:

- multimodale verkeersmodellen (macroniveau) die beheerd worden vanuit het Vlaamse Gewest;
- beperkt gebruik van microverkeersmodellen - enkel de grote steden;
- verkeersonderzoek (tellingen, parkeeronderzoek...);
- ongevallenanalyse (kwaliteit ongevallenregistratie is plaatsafhankelijk);
- *Onderzoek Verplaatsingsgedrag* (beschikbaar op Vlaams niveau en op het niveau van enkele stadsgewesten, niet beschikbaar op gemeentelijk niveau).

Het inschatten van effecten van specifieke maatregelen laat in Vlaanderen nog te wensen over. Hier moet nog een sterke inhaalbeweging gemaakt worden.

4.6

PROFESSIONALISERING - PLANNINGSTRADITIE

Dankzij het convenantsbeleid ontstond in Vlaanderen een aanwervingsgolf en opleidingsgolf, zowel bij de lokale als de hogere overheden. Om de professionalisering verder vorm te geven zal deze inhaalbeweging op alle beleidsniveaus nog verder moeten worden gezet.

¹⁴ 20 april 2001, decreet betreffende de mobiliteitsconvenants, Belgisch Staatsblad

4.6.1

Bij lokale overheden

Zoals hoger geschetst is de GBC (Gemeentelijke Begeleidingscommissie) het cruciale forum bij de werking van het mobiliteitsconvenant. In deze GBC zijn de lokale actoren vertegenwoordigd. Binnen de GBC's is duidelijk meer nood aan ondersteuning door gekwalificeerde en gespecialiseerde ambtenaren. Het aantal ambtenaren dat het Vlaamse Gewest hiervoor momenteel beschikbaar heeft is onvoldoende om de 308 Vlaamse gemeenten op een gedegen en systematische manier te kunnen ondersteunen.

Het aanwezig zijn van de nodige kennis op lokaal niveau is natuurlijk van nog groter belang. Daarom subsidieert het gewest via module 1 de werkingskost van een gemeentelijk mobiliteitsambtenaar gedurende één werkingsjaar. Er wordt echter een beperkt beroep gedaan op deze subsidie en de gemeenten zijn meer geneigd om beroep te doen op externe adviesbureaus.

4.6.2

Bij hogere overheden

Bij de administratie Wegen en Verkeer blijft er behoefte aan een versterking, zowel op centraal niveau als bij de provinciale afdelingen.

Om een gedegen kwaliteitszorg bij projecten te kunnen garanderen is er naast de eerder vermelde versterking op het vlak van mobiliteitsplanning ook op nog twee andere domeinen versterking nodig van kennis en personeel, namelijk op het vlak van **ruimtelijke en stedenbouwkundige kennis** voor inpassing van (wegen)infrastructuren in een ruimtelijke context en op het vlak van **verkeersmanagement**.

Op centraal niveau is die nodig voor het ontwikkelen en aanvullen van vademeca en handboeken, richtlijnen, checklists en aanbevelingen, en voor het ontwikkelen van referentiekaders over kwaliteit door informatie uit binnen- en buitenland te verwerken en ter beschikking te stellen van alle betrokkenen.

Per provinciale afdeling is er in principe een multidisciplinaire mobiliteitscel vereist (mobiliteitsplanning, verkeersmanagement en verkeersmodellen, milieutechniek, ruimtelijke integratie en planning). Deze cel kan de leidende ambtenaren of projectleiders ondersteunen.

5 VERDERE ONTWIKKELINGEN

5.1 KWALITEITSZORG IN GEMEENTELIJK MOBILITEITSBELEID

Na het mobiliteitsplan liggen de klemtonen op een sterke bestuurlijke organisatie en op realisaties. Een mobiliteitsplan mag dan handig zijn als strategie; het plan moet ook nog in acties omgezet worden. De klemtoon van het huidige mobiliteitsbeleid in de Vlaamse gemeenten verschuift nu dus van mobiliteitsplan naar acties. Om met deze acties kwaliteitsvolle resultaten te behalen is krachtig besturen noodzakelijk. Door middel van een kwaliteitszorgprogramma wordt de wijze van besturen geëvalueerd en bijgestuurd.

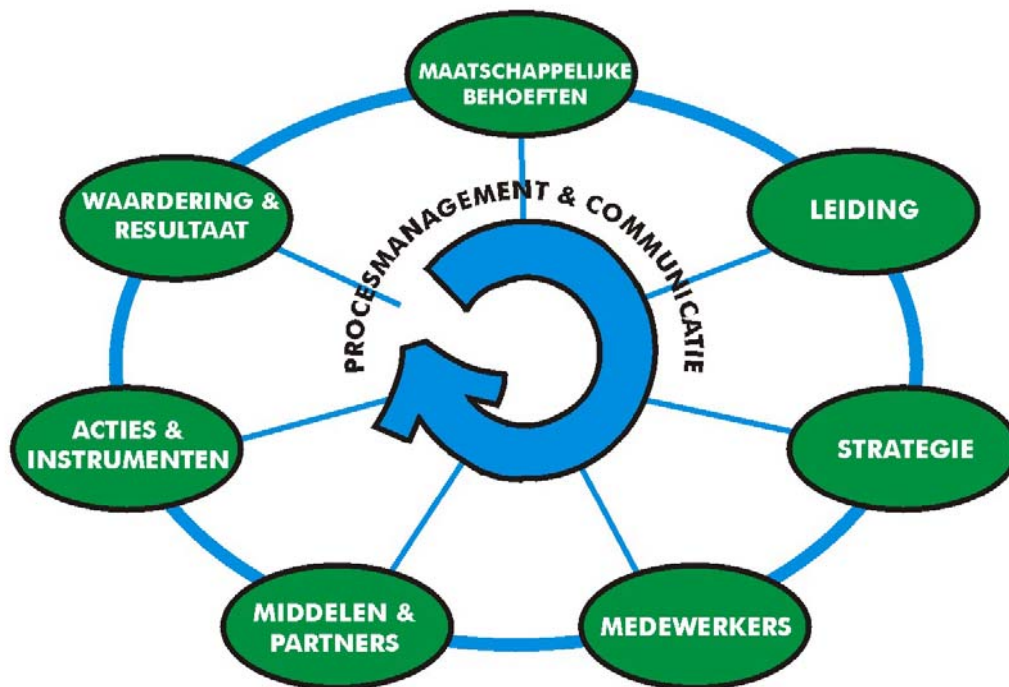
In 2001 startte de Vlaamse overheid een proefproject 'Kwaliteitszorg in gemeentelijke mobiliteitsbeleid'. Kwaliteitszorg gaat ervan uit dat de kwaliteit van het resultaat bepaald wordt door het hele proces dat eraan voorafgaat. Niet alleen het eindproduct is dus belangrijk, maar ook de manier waarop het tot stand kwam.

Eén van de gewenste bijstellingen van het kwaliteitszorgproject heeft te maken met de **versterking van de rol van de gemeenten**. De werking van de Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC) als cruciaal forum voor zowel het inhoudelijke als het draagvlak van het gemeentelijk mobiliteitsplan moet zo kwalitatief mogelijk zijn. Omdat de kwaliteit in gemeenten heel ongelijk is, wil de Vlaamse overheid een proces van 'kwaliteitszorg' toepassen op het gemeentelijk mobiliteitsbeleid.

In het proefproject werd in tien Vlaamse gemeenten gedurende één jaar het bestuurlijk handelen inzake gemeentelijk mobiliteitsbeleid onder de loep genomen (volgens de methode van kwaliteitszorg). In functie daarvan werden een aantal verbeteracties uitgedacht en toegepast. De evaluatie en verbeteracties hebben betrekking op:

- de manier waarop rekening gehouden wordt met maatschappelijke behoeften;
- de manier van leiding geven;
- de manier waarop een strategie en een beleidsplan ontwikkeld en doorgevoerd worden;
- de invulling van het personeelsbeleid;
- de manier waarop financiën worden beheerd, logistieke ondersteuning wordt ingebracht of de samenwerking met externe partners wordt versterkt;
- de manier waarop projecten en instrumenten worden voorbereid, ontwikkeld en doorgevoerd;
- de manier waarop burgers en medewerkers de resultaten zien en beoordelen.

Al deze werkdomeinen staan natuurlijk niet los van elkaar, ze ondersteunen elkaar. De 'lijm' ertussen is procesbeheer en communicatie. Interne en externe communicatie tussen en over de werkvelden heen houden alles draaiende. Volgende figuur visualiseert het kwaliteitszorgproject.



De basisuitgangspunten van het kwaliteitszorgproject zijn terug te vinden in de publicatie *Mobiliteit en kwaliteit. Een nieuwe basis voor een krachtig mobiliteitsbeleid in steden en gemeenten, 2001*, Vlaamse Stichting Verkeerskunde, 180 p.

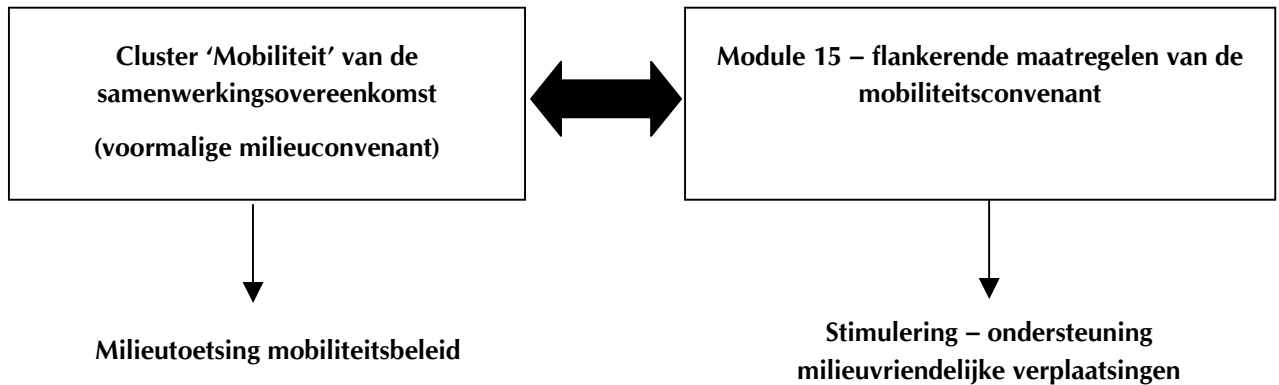
Er werd eveneens een brochure uitgegeven door het Vlaamse Gewest: *Gemeentelijk mobiliteitsbeleid, beter bestuur verhoogt de slaagkans*.

5.2 INTEGRATIE MILIEU EN MOBILITEIT VIA DE CLUSTER MOBILITEIT VAN DE SAMENWERKINGSOVEREENKOMST

Sinds het midden van de jaren 90 werkt het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap met het systeem van convenants. Het milieuconvenant was een eerste initiatief in de richting van overeenkomsten tussen verschillende partijen in een bepaald beleidsdomein. Sinds 2002 volgt de nieuwe samenwerkingsovereenkomst 'Milieu als opstap naar duurzame ontwikkeling' het milieuconvenant op. Het streven naar horizontale integratie met aanverwante beleidsdomeinen komt hier duidelijk tot uiting.

Zo ook is er een integratie van milieu- en mobiliteitsbeleid via de cluster mobiliteit van de samenwerkingsovereenkomst. Voor het eerst realiseert men een concrete interadministratieve samenwerking tussen twee planningsinstrumenten: de samenwerkingsovereenkomst (voormalig milieuconvenant) en het mobiliteitsconvenant.

Bindmiddel is **module 15** van het mobiliteitsconvenant waarop de cluster mobiliteit van de samenwerkingsovereenkomst is afgestemd. In de samenwerkingsovereenkomst wordt een hulpmiddel aangereikt om een **milieutoetsing** binnen het mobiliteitsconvenant te kunnen uitvoeren en wordt de uitwerking van milieuprojecten binnen het mobiliteitsconvenant aangemoedigd.



5.3

PLANNINGSTRADITIE – CULTUUROMSLAG ONOMKEERBAAR

Tot 1996 was er een zeer grote kloof tussen de Vlaamse administraties en de lokale besturen. De gemeenten hadden geen inspraak in de projecten van AVV en De Lijn, ze werden enkel op de hoogte gebracht. Het convenant verplichtte die partners samen te zitten. Zo groeiden de administraties en de gemeenten naar elkaar toe. AVV en De Lijn leerden rekening houden met de wensen van de lokale besturen. Die discussie leidde in de meeste gevallen tot betere projecten. Via het convenantsbeleid is in Vlaanderen een cultuur ontstaan van samenwerken en overleg.

Natuurlijk zijn er ook wel voorbeelden waar het overleg een lege doos is, maar de eindbalans van dit convenantsbeleid helt duidelijk in de positieve richting. Het doorzetten van het convenantsbeleid is mede mogelijk geweest door de steun die het sinds de start kreeg van een tot nu toe stabiele coalitie van Vlaamse regeringspartijen. Het convenantsbeleid was zeker in het begin niet onomstreden; deels vanwege de noodzakelijke ambtelijke cultuuromslag die ermee gepaard ging, maar ook omdat het lokale drukingsgroepen beperkte in hun mogelijkheden om te interveniëren in het beleid van het gewestelijk niveau. De werking van gedeelde verantwoordelijkheid via de systematiek van de mobiliteitsconvenants is echter inmiddels zover in de praktijk doorgedrongen dat een terugschroeven van de convenantsaanpak zeer onwaarschijnlijk is.

BIJLAGEN

- 1 Praktijkvoorbeelden modules mobiliteitsconvenant**

- 2 Omzendbrief OW 2001/4: Jaarlijkse voortgangsrapportering en vijfjaarlijkse bijsturing van de gemeentelijke mobiliteitsplannen**

- 3 Bibliografie**

BIJLAGE 1

PRAKTIJKVOORBEELDEN MODULES MOBILITEITSCONVENANT

Dankzij het bestaan van de modules is maatwerk mogelijk én kunnen projecten integraal worden bekeken. Het heeft immers geen zin alleenstaande projecten te realiseren zonder dat die passen binnen de algemene mobiliteitsvisie van de betrokken gemeente. De afzonderlijke projecten moeten elkaar versterken binnen het kader van het gemeentelijk mobiliteitsplan.

Afhankelijk van de invalshoek zijn er verschillende soorten modules te onderscheiden:

- het subsidiëren van planning en studies (modules 1 en 19);
- de verbetering van of de aanleg van nieuwe infrastructuur (modules 2, 3, 4, 5, 6, 14, 16, 17, 18);
- de uitbouw van een kwaliteitsvol openbaar vervoer (modules 7, 8 en 9);
- projecten ter ondersteuning van de zwakke weggebruiker (modules 10, 11, 12 en 13).
- projecten in verband met flankerende maatregelen (module 15).

De praktijkvoorbeelden komen uit de verschillende mobiliteitsbrieven die maandelijks verschijnen en concreet toelichten hoe het convenantsbeleid in de praktijk wordt uitgevoerd.

1.1

SUBSIDIËRING VAN PLANNING EN STUDIES

1.1.1

Module 1: Ondersteuning van strategische planningsactiviteiten bij het mobiliteitsconvenant

Naast de subsidie (twee derde van de studiekosten en de personeelskosten) en begeleiding voor de gemeente bij de opmaak van het mobiliteitsplan worden in module 1 ook verkeerskundige en stedenbouwkundige opleidingen verzorgd / gesubsidieerd.

De opleidingen (permanente en universitaire bijscholing onderwijs, hoger onderwijs buiten universiteit, bijscholing en permanente vorming) staan onder de hoede van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV). De VSV is bij decreet bevoegd voor volgende zaken:

- opstellen van programma's, organisatie en coördinatie van opleiding, bijscholing en permanente vorming inzake verkeerskunde, alsook adviseren bij de aanstelling van de lesgevers (o.a. door middel van opleidingscheques).
- stimuleren van wetenschappelijk onderzoek en universitair onderwijs inzake verkeerskunde;
- zoeken naar financiële partners bij de overheid en in de privé-sector, ter realisatie van deze doelstellingen;
- adviseren van het Vlaamse Parlement en de Vlaamse Regering inzake verkeerskunde.

Doorgaans worden de kosten voor opleiding voor twee derde gesubsidieerd door de Vlaamse overheid.

Op verkeerskundig vlak worden onderscheid gemaakt tussen academische opleidingen en specifieke vorming.

- Academische opleidingen (universiteit / hoger onderwijs):
 - inleidende cursus Verkeerskunde;
 - postacademische opleiding Verkeerskunde;
 - opleiding tot verkeerskundige op hogeschool in Diepenbeek en Kortrijk.

- Permanente vorming / Bijscholing: Cursus 'Het Gemeentelijk Mobiliteitsplan - Basis van het mobiliteitsconvenant'.

Op het vlak van stedenbouwkunde en ruimtelijke planning worden op universitair niveau post-academische opleidingen (GAS - Ruimtelijke Planning) verzorgd aan de universiteit van Gent en Leuven.

Volgende hogescholen geven een specifieke opleiding op vlak van stedenbouw en ruimtelijke planning:

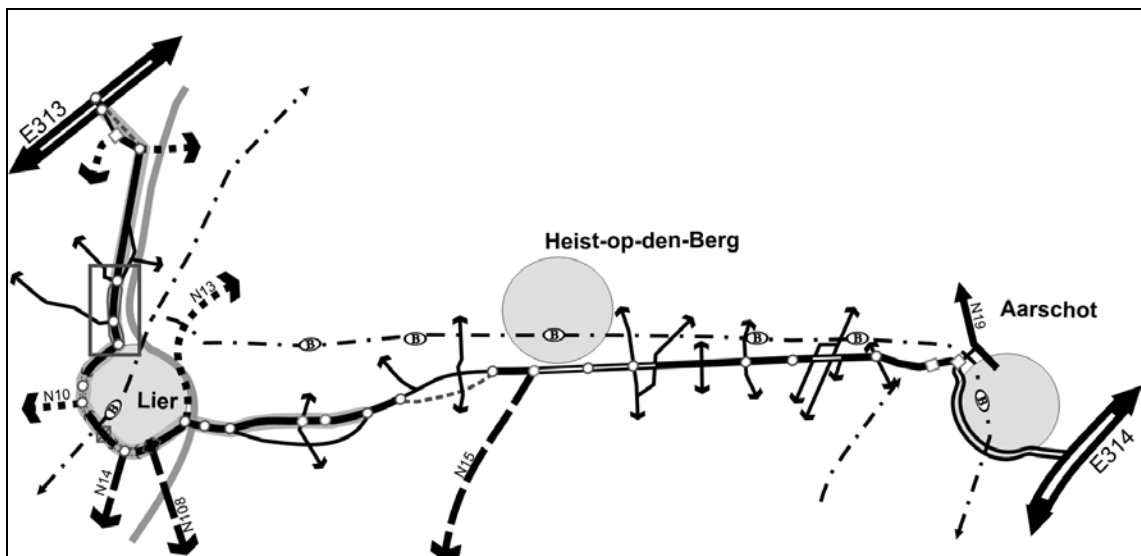
- CVO Deurne/Antwerpen;
- Sint-Lucas Brussel en Gent.

1.1.2

Module 19 - streefbeeld

Module 19 regelt een subsidie voor de gemeenten (twee derde van de studiekosten) bij het maken van een studie voor een gewestweg met een bovenlokale of regionale verbindingsfunctie. Deze studie wordt ook wel het 'streefbeeld' genoemd.

Voorbeeld streefbeeldstudie N10 – R16 – N14



Ter illustratie wordt een voorbeeld toegelicht voor de opmaak streefbeeld voor de drager van het provinciaal stedelijk netwerk Lier – Aarschot: N10, R16 en N14 tussen Aarschot en de E313. De doelstelling van dit streefbeeld is het verkeerskundig uitwerken en het ruimtelijk inpassen van de drager van het provinciaal stedelijk netwerk Lier – Aarschot, waarbij gefocust wordt op:

- o het realiseren van de vooropgestelde functie van de weg;
- o streven naar technische haalbaarheid;
- o creëren van een meerwaarde door het benutten van de positieve effecten op ruimtelijk en functioneel vlak;
- o minimaliseren van de negatieve effecten op landschap en milieu...

1.2 VERBETERING OF AANLEG VAN NIEUWE INFRASTRUCTUUR

Hieronder vallen ongeveer de helft van alle modules (9 van de 19 modules).

1.2.1

Module 2 - Aanleg rondwegen en nieuwe verbindingswegen voor wegverkeer

Met deze module verbinden de partijen zich ertoe de lokale gemeenschap te ontlasten van het doorgaand verkeer, zodat de verkeersveiligheid wordt verhoogd en de verkeersleefbaarheid in de lokale gemeenschap wordt verbeterd.

De lokale overheid verbindt zich ertoe om:

- gewestwegen over te nemen die ten gevolge van de ingebruikname van de nieuwe rondwegen of verbindingswegen hun bovenlokale verbindingfunctie verliezen.
- de nodige herinrichtingsmaatregelen te nemen op de overgedragen wegen vanaf de ingebruikneming. De VVM (Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn) zal om advies gevraagd worden over deze herinrichting.
- de nodige infrastructurele maatregelen te nemen die het gebruik van de nieuwe infrastructuur kunnen bevorderen.
- de noodzakelijke geluidswerende maatregelen voor haar rekening te nemen, met uitzondering van de aanleg van een geluidsarme wegverharding.
- binnen haar bevoegdheid alle stedenbouwkundige maatregelen te treffen ter vrijwaring van de verbindingfunctie van de genoemde weginfrastructuur. Minimaal worden maatregelen genomen om te beletten dat rechtstreekse erftoegangen ontstaan langs de nieuwe weginfrastructuur.
- uiterlijk binnen 14 dagen na de ingebruikneming de bewegwijzering langs de gemeentewegen, met inbegrip van het bewegwijzeringsplan, aan de nieuwe verkeersinfrastructuur aan te passen.
- vóór de ingebruikneming van de nieuwe weginfrastructuur een aanvullend verkeersreglement goed te keuren.

Voorbeeld rondweg Brakel

Het centrum van Nederbrakel werd leefbaarder dankzij een nieuwe omleidingsweg rond Brakel. De gewestweg N8 (Ninove - Oudenaarde) doorkruist het centrum van Nederbrakel (deelgemeente van Brakel). In november 2003 werd een omleidingsweg rond Brakel voltooid, waardoor het centrum van Nederbrakel voortaan vrij is van doorgaand verkeer. De nieuwe weg is ongeveer 1700 meter lang en werd hoofdzakelijk aangelegd op een verlaten spoorwegbedding. De fietspaden zijn grotendeels vrijliggend.

De aanleg van de omleidingsweg werd gecombineerd met de aanleg van rioleringen en de heraanleg van aanpalende gemeentewegen en het Stationsplein (betaald door de gemeente Brakel), met de aanleg van het busstation op het Stationsplein (betaald door De Lijn) en met de omlegging van de Dorenbosbeek (betaald door AMINAL¹⁵). De uitvoering van de werken gebeurde gefaseerd om de hinder binnen de perken te houden. Er werd regelmatig overlegd tussen alle betrokkenen.

¹⁵ AMINAL: Vlaamse Administratie Milieu – Natuur en Landschappen



Samenvatting rondweg Brakel

Doorgaand verkeer weren uit het centrum waardoor de verkeersleefbaarheid aanzienlijk verbeterde.

September 2002 - november 2003.

Kostprijs Brakel: 740.000 euro, AWV: 3.350.000 euro, AMINAL: 680.000 euro, De Lijn: 180.000 euro.

1.2.2

Module 3 - Herinrichting doortochten¹⁶

Met deze module verbinden de partijen zich ertoe de doortocht van een gewestweg door de bebouwde kom van een gemeente of stad in te passen in zijn ruimtelijke omgeving en herin te richten met het oog op de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid van de bebouwde kom.

Het herstel van het evenwicht tussen de verschillende categorieën verkeersdeelnemers staat centraal. Concreet betekent onder meer dat de snelheid wordt aangepast, voetgangers gemakkelijker kunnen oversteken, de zachte weggebruiker wordt beschermd, en de voorzieningen voor het openbaar vervoer worden ingepast.

¹⁶ Een doortocht is een weg met een doorstromingsfunctie die door een bebouwde omgeving loopt. De ruimtelijke structuur in Vlaanderen, met zeer veel lintbebouwing, maakt dat er zeer veel doortochten zijn waar het evenwicht verkeersfunctie, verblijfsfunctie terug verkregen moet worden via een ruimtelijke herinrichting. Hiervoor bestaat het doortochtenprogramma dat onderdeel uitmaakt van het mobiliteitsconvenantsbeleid

Het gewest verbindt zich ertoe om:

- de kosten voor de herinrichting op te nemen.
- snelheidsremmende maatregelen te voorzien in overgangsgebieden waarbinnen de snelheid naar 50 km/uur wordt teruggebracht.
- maximaal 200 parkeerplaatsen per kilometer te voorzien. Er wordt evenwel bij voorrang rekening gehouden met de nodige accommodaties voor de zachte weggebruikers en het openbaar vervoer.

De lokale overheid verbindt zich ertoe volgende kosten voor haar rekening te nemen:

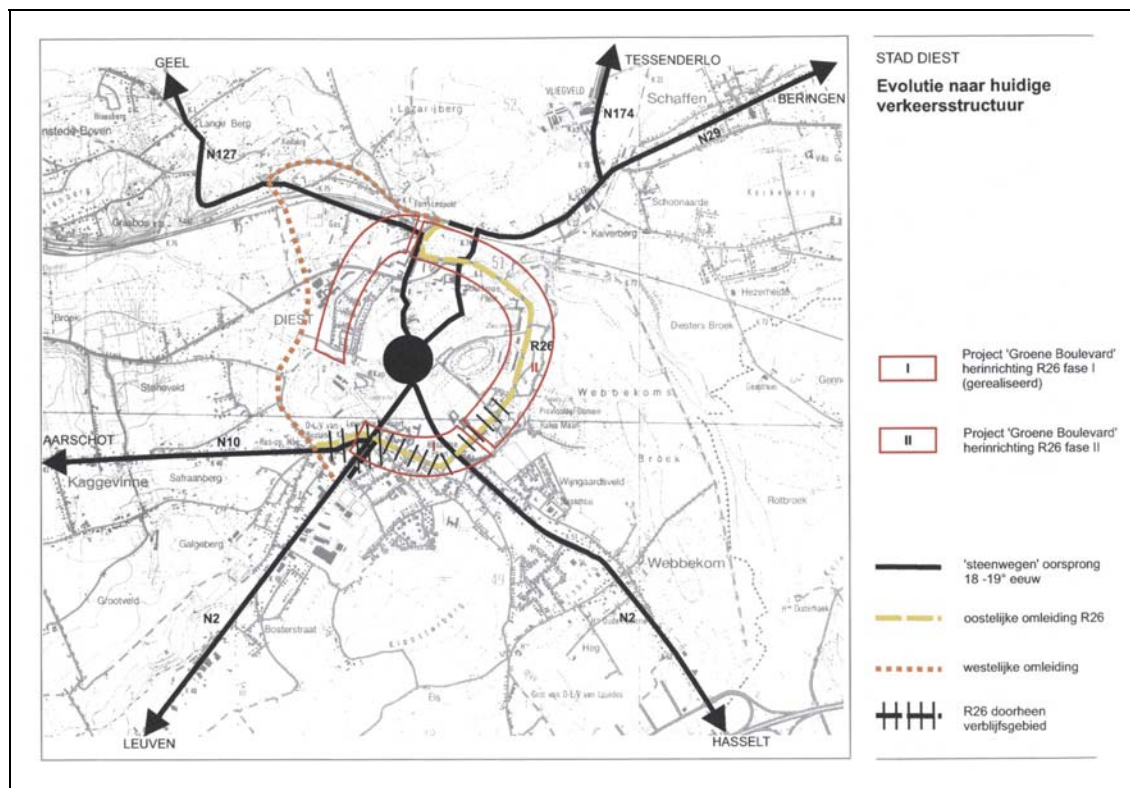
- de studiekosten, naar rato van de bouwkosten;
- levering en plaatsing van nieuwe stoepverharding en onderhoud;
- levering en plaatsing van het straatmeubilair en onderhoud;
- levering en aanplanting van het groen en onderhoud.

De lokale overheid verbindt zich ertoe:

- alle stedenbouwkundige maatregelen te treffen ter vrijwaring van de verbindingfunctie.
- een aanvullend verkeersreglement goed te keuren.
- af te zien van de vraag om nieuwe weginfrastructuur aan te leggen.

De VVM verbindt zich ertoe met het oog op de herinrichting de nodige maatregelen te treffen met betrekking tot de reisroutes, de haltevoorzieningen, het aanpassen van de dienstregelingen en het informeren van de gebruikers van het openbaar vervoer.

Voorbeeld herinrichting doortocht R26 te Diest



De herinrichting van de doortocht in Diest moest ervoor zorgen dat het doorgaand verkeer geweerd wordt en gestuurd naar de reeds bestaande omleidingsweg. De oude ringweg zelf moest vooral een ontsluitingsfunctie van en naar de binnenstad krijgen. De twee kruispunten ter hoogte van de vroegere stadspoorten werden omgevormd tot rotondes. Zo is de verdeelfunctie van en naar de binnenstad beter.



De brede ringweg van 2x2 rijstroken werd gereduceerd tot 2x1-rijstrook en gescheiden door een middenberm met dubbele bomenrij. Dit verbetert de oversteekbaarheid voor de zachte weggebruiker aanzienlijk. Er werden ook vrijliggende fietspaden aangelegd. Ze zijn gescheiden van de rijweg door een bomenrij. De vierdubbele bomenrij maakt van de huidige ringweg een echte 'groene boulevard'. De parkeerplaatsen langs de ringweg werden ook opgeofferd om plaats te maken voor fietsverkeer in beide richtingen.

Later werd op de drukste toegangsweg naar de ring (N2) een busbaan aangelegd voor de verkeerslichten. Bussen rijden dus als eerste naar de R26 toe, wat hen een voorsprong geeft op het overige verkeer. Op de ring zelf werden tijdens de herinrichting van de doortocht twee haltes ingeplant.

In functie van de draagvlakversterking voor het project werd er een stuurgroep opgericht met daarin bewoners, middenstand, scholen, lokaal integratiecentrum en de milieuraad. Er werden regelmatig inspraakrondes en informatieavonden georganiseerd en er werd een folder verspreid.

Samenvatting Doortocht Diest R26 (= ring om Diest)

Mei 1999 - oktober 2000 Mobiliteitsconvenant: modules 3 en 4

Kosten: 6,05 miljoen euro

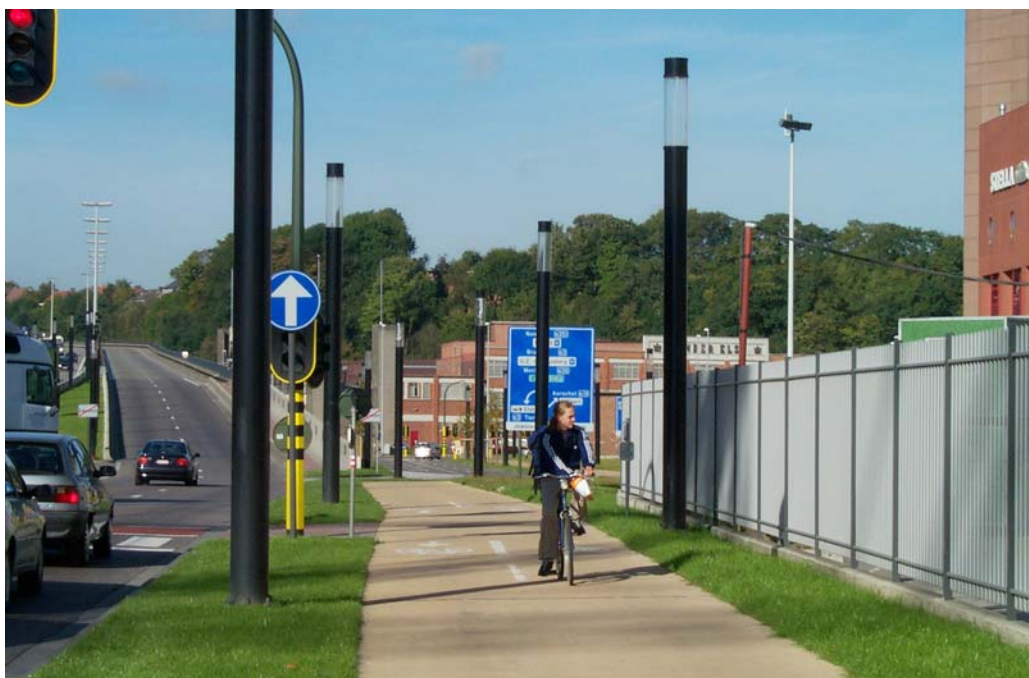
Partners: stad Diest, Administratie Wegen en Verkeer (AWV) en NV Aquafin.

1.2.3

Module 4 - Subsidiëring wegverlichting doortochten

Module 17 - Wegverlichting wegvakken en kruispunten niet-doortochten

Met deze modules verbinden de partijen zich ertoe een aan de bebouwde omgeving aangepaste wegverlichting aan te brengen of te vernieuwen ter hoogte van de doortochten van gewestwegen en overgangsgebieden in bebouwde omgeving, met het oog op het bevorderen van de verkeersveiligheid, de sociale veiligheid en de ruimtelijke kwaliteit.



Leuven: Meer belang voor het architecturale aspect van verlichting

Met een aan de bebouwde omgeving aangepaste verlichting wordt een wegverlichting bedoeld die zowel ruimtelijk (paalhoogte, esthetisch uitzicht enz.) als verlichtingstechnisch (lichtkleur, verlichtingssterkte enz.) bijdraagt tot de herkenbaarheid van de bebouwde omgeving en de presentatie van de potentiële conflictsituaties.

Deze module is van toepassing op doortochten met inbegrip van hun aanpalende overgangsgebieden en poorten. Wegvakken in een bebouwde omgeving die niet als bebouwde kom zijn afgebakend, maar waarop een aangepaste verlichting vereist is, komen eveneens in aanmerking. De verlichting van een in het project aanwezige rotonde maakt ook deel uit van deze module.

Deze module beoogt eveneens de plaatsing van een aangepaste punctuele verlichting ter beveiliging van voetgangersoversteekplaatsen en de plaatsing van de zogenaamde bi-flashes ter hoogte van scholen, voorzover de wenselijkheid van deze punctuele verlichtingsinstallaties vaststaat en ze geen afbreuk doen aan het globale verlichtingsconcept.

1.2.4

Module 5 - Geluidswerende maatregelen langs gewestwegen

Met deze module verbinden de partijen zich ertoe geluidswerende maatregelen te nemen langs hoofdwegen of primaire wegen om de verkeersleefbaarheid te verhogen door middel van geluidswerende schermen of wallen, voor zover de geluidshinder onvoldoende bestreden kan worden door middel van een geluidsarme wegverharding.

De lokale overheid verbindt zich ertoe een financiële tegemoetkoming te betalen die als volgt bepaald wordt:

- 0 % van de aanlegkosten als het maximaal gemeten geluidsniveau (gevelbelasting) LAeq, veroorzaakt door het wegverkeer, minstens 80dB(A) bedraagt;
- 100 % van de aanlegkosten als het maximaal gemeten geluidsniveau (gevelbelasting) LAeq, veroorzaakt door het wegverkeer, minder dan 65 dB(A) bedraagt of als de maatregelen ter bestrijding van geluidshinder onvoldoende verantwoord kunnen worden;
- een procentuele bijdrage als het maximaal gemeten geluidsniveau (gevelbelasting) LAeq minstens 65 dB(A) bedraagt, maar kleiner is dan 80 dB(A). Die procentuele bijdrage (B) van de lokale overheid wordt berekend aan de hand van de volgende formule: $B = -5 LAeq + 400$ (af te ronden op de eenheid).

De procentuele tegemoetkoming wordt evenwel verminderd met:

- 10 % (van het globale bedrag) als meer dan 50% van de woningen binnen een strook van 250 meter tot de dichtste rand van de rijweg gebouwd werd voor de openstelling van de hoofdweg of de primaire weg;
- 100 % (van het globale bedrag) als de maatregelen tot doel hebben de geluidshinder van het wegverkeer in de onmiddellijke omgeving van ziekenhuizen te verminderen.

In het kader van de verkeerskundige en stedenbouwkundige studie van de N171 is het effect van geluid mee opgenomen in de gewenste ruimtelijke structuur. De gewestweg wordt beschouwd als onderdeel van een akoestisch landschap.

Voorbeeld wegvak A12 – Potaardestraat N171 als onderdeel van akoestisch dijklandschap



Akoestisch dijklandschap N171

Uit de geluidsstudie van het Vlaamse Gewest is gebleken dat de ophoging van de weg tot 2 meter niet voor een extra geluidsbelasting zorgt in het gebied. Bij een snelheidsregime van 50 km/uur en een gelijkgrondse aanleg van de N171 zal een geluidsniveau van 57 dB(A) ontstaan. Indien de weg op een dijk wordt gelegd met een hoogte van 2 meter, conform het streefbeeld, blijft dit geluidsniveau aangehouden. Indien er ook geluidswerende maatregelen worden voorzien (voorstel om naast de weg een geluidsdam te voorzien), dalen de waarden tot 43 dB(A) op niveau van de woonkamer. En tot 44,7 dB(A) op niveau van de slaapkamers. Op de berm wordt een geluidsscherm voorzien van 1 meter hoogte. Het scherm wordt met struiken op de berm weggestopt.

De voorstudie is afgerond. De wegenbouwkundige studie, aanbesteding en uitvoering dienen nog te gebeuren.

1.2.5

Module 14 - Herinrichting aansluitingsinfrastructuur in functie van bereikbaarheid zones commerciële activiteiten

Een module 14 bij het mobiliteitsconvenant wordt afgesloten om de bereikbaarheid van commerciële zones te verbeteren. In eerste instantie gaat het om een verbeterde ontsluiting voor bedrijventerreinen en commerciële handelszones. Een verbeterde ontsluiting van reconversiegebieden kan eveneens in aanmerking komen voor het afsluiten van een module 14.

Onder 'herinrichting of aanleg van ontsluitingsinfrastructuur' wordt verstaan, de herinrichting of de aanleg van verkeersinfrastructuur vanaf de bestaande gewestelijke verkeersinfrastructuur tot de rand van de zone van commerciële activiteiten in privaat of openbaar beheer, om de bereikbaarheid ervan te verbeteren.

Het Vlaamse Gewest verbindt zich ertoe, binnen het kader van een co-financieringsplan en binnen de grenzen van haar budgettaire ruimte, een bedrag uit te trekken in hetzij het goedgekeurde driejarenprogramma, hetzij het investeringsprogramma van het lopende jaar voor de co-financiering van de aanleg/herinrichting van de ontsluitingsinfrastructuur.

Het gewest voorziet:

- maximaal 40 % van de totale kostprijs, exclusief onteigeningskosten, als het om de aanleg van nieuwe ontsluitingsinfrastructuur gaat;
- maximaal 60 % van de totale kostprijs, exclusief onteigeningskosten, als het om de herinrichting van bestaande ontsluitingsinfrastructuur gaat.

Het gewest zorgt voor rekening en in naam van de beheerder voor het volledige ontwerp, de aanbesteding en de voortgangscontrole van de werkzaamheden.

Voorbeeld Industriezone Mechelen-Zuid rechtstreeks bereikbaar vanaf de E19-autoweg: nieuwe ontsluitingsweg maakt woonwijk terug leefbaar

Het industrieterrein Mechelen-Zuid werd in de zestiger jaren aangelegd toen grote Amerikaanse bedrijven zoals Dupont en Procter&Gamble een Europese vestiging bouwden. Destijds waren er ook grote ontwikkelingsplannen voor een rechtstreekse aansluiting van de industriezone op de ernaast gelegen E19-autoweg Antwerpen - Brussel. Geleidelijk werd de buurt volgebouwd, waardoor ook de aanleg van een eventuele verbindingsweg werd bemoeilijkt. Bovendien werd geoordeeld dat Mechelen qua verkeersinfrastructuur genoeg had aan twee op- en afritten langsheen de E19 en dat op relatief korte afstand van elkaar.



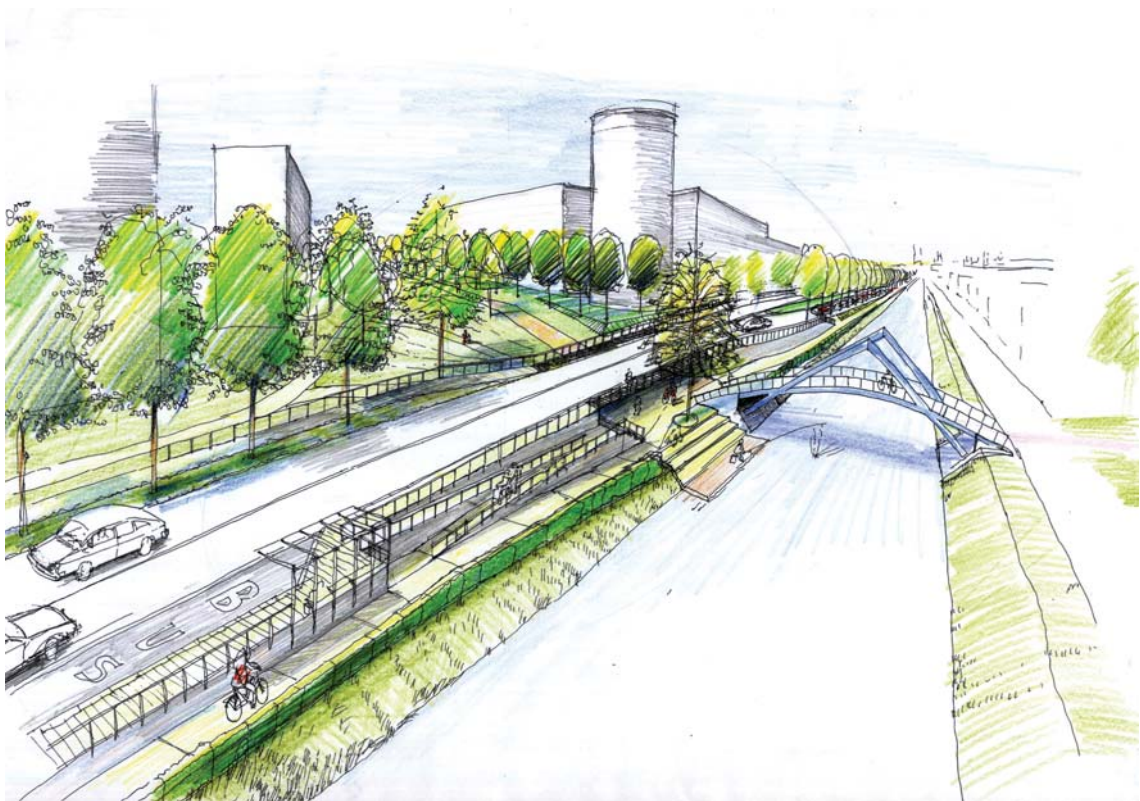
Toen de voorbije jaren plannen werden gesmeed voor een uitbreiding van industriezone Mechelen-Zuid, werd via module 14 van het convenantsbeleid een samenwerking met de privé-investeerder opgestart. Dankzij het partnership is de industriezone nu veel beter bereikbaar en is ook de verkeersoverlast in de aangrenzende woonzone tussen de Brusselsesteenweg, de Europalaan en de E19 verminderd. Op piekdagen werden daar in het verleden tot 10.000 voertuigen per dag geteld, waarvan er heel wat bestemd waren voor de industriezone Mechelen-Zuid. Omdat de nieuwe ontwikkeling nog in volle uitbreiding is, neemt het verkeer daar al flink toe. Vandaag werken er reeds 30% meer personen dan bij de opening. Via de rotonde aan Technopolis en de oprit Mechelen-Zuid kan vracht- en autoverkeer nu zeer vlot van en naar de bedrijvenzone rijden zonder problemen voor de buurtbewoners.

1.2.6

Module 16 - Herinrichting wegvakken niet-doortocht

Met deze module verbinden de partijen zich ertoe een gewestweg die niet als een doortocht beschouwd kan worden, in te passen in zijn ruimtelijke omgeving en herin te richten. De bevordering van een multimodale en verkeersveilige ontsluitings-, erftoegangs- of verbindingsfunctie staat centraal. Concreet betekent dat het verminderen van het aantal potentiële conflictpunten, het beveiligen van de potentiële conflictpunten en het bevorderen van de doorstroming met voorrang voor het openbaar vervoer.

Voorbeeld verkeersplanologische en stedenbouwkundige studie van de N9 - Brugsevaart en Palinghuizen te Gent in functie van de geplande herinrichting van dit wegvak als secundaire weg type III



Schets detail Oude Westerringspoor – Staakskensstraat N9 te Gent

1.2.7

Module 18 – Herinrichting enkelvoudige kruispunten en oversteekplaatsen buiten de bebouwde kom

Met deze module verbinden de betrokken partijen zich ertoe singuliere kruispunten en oversteekplaatsen herin te richten. De bevordering van de verkeersveiligheid en de multimodale bereikbaarheid staat daarbij centraal. Concreet betekent dat het verminderen van het aantal potentiële conflictpunten (onder meer door middel van een rotonde, ongelijkgronds kruispunt), het beveiligen van de potentiële conflictpunten (onder meer door middel van verkeerslichten, al dan niet conflictvrij

geregeld) en het bevorderen van de doorstroming met voorrang voor het openbaar vervoer (onder meer door middel van verkeerslichtenregeling met voorrang voor het openbaar vervoer).

Onder kruispunt wordt verstaan, de kruising van gewestwegen of de kruising van gewestwegen met gemeente- of provinciewegen. Met betrekking tot het openbaar domein van het gewest, kunnen de wegvakken van de kruisende gewestwegen tot op maximaal 200 meter afstand van de eigenlijke kruising heringericht worden in het kader van deze module.

Voorbeeld fiets- en voetgangerstunnel onder N16 te Bornem



Om de veiligheid van fietsers en voetgangers te vergroten, werd beslist een fiets- en voetgangerstunnel aan te leggen onder de N16 (Temse - Willebroek) en de Hingenesteenweg. Ook het kruispunt werd heringericht. Met de heraanleg van het kruispunt en de aanleg van een fiets- en voetgangerstunnel wilde de gemeente Bornem in de eerste plaats een veilige oversteek creëren tussen Hingene en Bornem. Door een verbreding van het kruispunt verbeterde de zichtbaarheid aanzienlijk. De aanleg van middenbermen heeft een snelheidsremmend effect, waardoor het kruispunt veiliger wordt voor autoverkeer. De voetgangers en fietsers komen niet meer op het kruispunt, maar kregen een eigen tunnel onder het kruispunt door. Tijdens de werken legde Aquafin ook een verbindingscollector aan.

In de tunnel werd veel zorg besteed aan de veiligheid en het comfort van fietser en voetganger. Zo werden twee lichtkokers geïnstalleerd voor maximale lichtinval. Ook de diepte en de hellingsgraad werden beperkt gehouden en de aansluiting op het bovengronds fiets- en voetpad verloopt naadloos.

Samenvatting fiets- en voetgangerstunnel in Bornem:

Fiets- en voetgangerstunnel in Bornem onder de N16 + heraanleg kruispunt

Mei 2002 - juli 2003

Mobiliteitsconvenants: module 18: herinrichting van singuliere kruispunten en oversteekplaatsen buiten de bebouwde kom

Kostprijs gemeente 681.624 euro, AWV 2.567.300 euro, Aquafin 69.382 euro.

1.3

UITBOUW VAN EEN KWALITEITSVOL OPENBAAR VERVOER

1.3.1

Module 7 - Informatieverschaffing openbaar vervoer

Met deze module verbinden de partijen zich ertoe het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren door de promotie en de informatieverstrekking over het openbaarvervoeraanbod te optimaliseren.

De VVM (Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn) verbindt zich ertoe om tijdig alle nodige informatie ter beschikking te stellen.

De lokale overheid verbindt zich ertoe om haar publieke informatiebladen vrij ter beschikking te stellen voor informatie van de VVM, publieke informatieborden te voorzien van het infonummer van de VVM, en op de door haar uitgegeven stratenplannen de haltes en de lijnen van de VVM aan te duiden.

Voorbeeld module 7 – Gratis nachtbussen in Gent

De Lijn en de stad Gent voorzien sinds 7 februari 2003 gratis nachtbussen in Gent. Elke vrijdag en zaterdag kan je na een avondje stappen gewoon de nachtbus nemen. Zes nachtbussen brengen je naar de verschillende deelgemeenten in Gent. Heel gemakkelijk en het kost je helemaal niets.

Uitgaan in Gent is altijd weer een verrassing. Misschien kies je voor een rustig café of restaurant, of wil je net eens goed uit de bol gaan op een toffe fuif? Het kan allemaal en bovendien kan je na een concert of film zorgeloos nagenieten dankzij de nachtbus.

Alleen maar voordelen met de nachtbus:

- De nachtbus is volledig gratis. De kosten worden betaald door de Stad Gent.
- Je hebt altijd vervoer na een avondje uit.
- Geen parkeerproblemen meer.
- Geen parkeergeld nodig.
- Een extra rondje kan wel.

De nachtbus rijdt op trajecten van bestaande buslijnen en stopt aan dezelfde haltes als overdag. Het centrale opstappunt is de Korenmarkt, waar om de 45 minuten een bus vertrekt.

1.3.2

Module 8 - Aanleg vrijliggende bus- en/of trambanen

Met deze module verbinden de partijen zich ertoe het aandeel van het openbaar vervoer in de vervoersstroom binnen een welomschreven bedieningsgebied te verhogen door de aanleg van vrijliggende bus- en/of trambanen.

Voorbeeld buscorridor in Sint-Niklaas



Buscorridor Sint-Niklaas

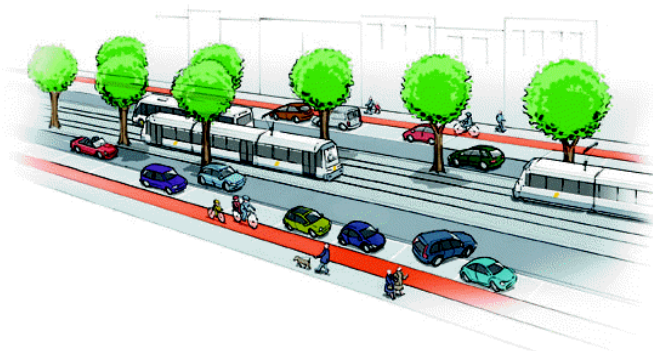
Het mobiliteitsplan van Sint-Niklaas pakt uit met een aantal ingrijpende maatregelen op het vlak van basismobiliteit en doorstroming. Hoofdinstrument om dat te realiseren is een verkeersluw stadshart en een centrale buscorridor tussen het zuidelijk gelegen koopcentrum, de centraal gelegen Markt en het station. 'In het hart van de stad wordt een centrale buscorridor aangelegd die de belangrijkste plaatsen in de stad aandoet', zegt Urbain Vercauteren (schepen van mobiliteit Sint-Niklaas). 'Die corridor zal een halfuurfrequentie mogelijk maken tot in de grotere kernen van het Waasland, zoals Stekene, Hamme, Sint-Gillis-Waas en Temse. Op de centrale as tussen de Markt en het station van Sint-Niklaas wordt zelfs een kwartierfrequentie mogelijk.'

Om die kwartierfrequentie te garanderen, moet uiteraard een vlotte doorstroming van het openbaar vervoer mogelijk zijn. Over heel de as zal in de twee richtingen één van de huidige twee rijstroken omgevormd worden tot een duidelijk herkenbare busbaan, naar het Hasseltse model van de groene boulevard.

'Op de corridor zullen de kruispunten ook voorzien worden van verkeerslichtenbeïnvloeding ten gunste van het openbaar vervoer. Op die manier kunnen we een stipte bediening aan de halteplaatsen garanderen.'

'Bijkomende bedoeling is om het centrum van de stad autoluw te maken. Als één rijstrook doorheen het hele centrum wordt afgestaan aan het openbaar vervoer, zal het autoverkeer er sowieso trager verlopen. De bedoeling is dan ook dat het autoverkeer meer gebruik gaat maken van de N41, die fungeert als ring rond Sint-Niklaas. Op dit moment is daar nog een 'missing link', maar de administratie Wegen en Verkeer van de Vlaamse overheid heeft al beloofd om de ring door te trekken tot over de spoorlijn Antwerpen - Gent. Uit onderzoek bleek immers dat 60% van het huidige autoverkeer dat door het centrum gaat doorgaand verkeer is, en dus evengoed uit het centrum geweerd kan worden. De ring heeft bovendien nog voldoende capaciteit om dit bijkomende verkeer op te vangen.'

Voorbeeld Mortsel: beleidsplan verlenging vrije trambaan



Doortrekking tramlijn in Antwerpen

In haar beleidsplan trekt de stad Mortsel de kaart van het openbaar vervoer en de zachte weggebruiker. In overleg met De Lijn en de administratie Wegen en Verkeer gaat daarbij grote aandacht uit naar de uitbreiding van het aanbod van openbaar vervoer, maar ook naar garanties voor een vlotte doorstroming van dat openbaar vervoer. 'De uitbreiding houdt in dat de tram vanuit Antwerpen, die momenteel tot Mortsel Gemeenteplein loopt, verlengd zou worden tot Boechout en later naar Lier. Ook de doortrekking naar Kontich wordt onderzocht. Dit zou de doortrekking van twee tramlijnen (7 en 15) betekenen.

Voorwaarde voor zowel De Lijn als voor de stad Mortsel was echter dat dit gebeurt middels een volledig vrije trambaan', zegt Paul Van Dyck (schepen van mobiliteit Mortsel). 'Deze trambaan zou, in een eerste periode althans, ook door de bus gebruikt worden.' Zonder de auto helemaal te willen verdringen, zal bij herinrichtingen in de volgende jaren bijzondere aandacht uitgaan naar vlot openbaar vervoer en veilig en comfortabel fietsers- en voetgangersverkeer.

1.3.3

Module 9 - Verhoging openbaarvervoeraanbod

Met deze module verbinden de partijen zich ertoe het aandeel van het openbaar vervoer in de vervoersstroom te verhogen door een verbeterd aanbod aan openbaar vervoer. Dit door middel van de uitbreiding of aanpassing van bestaande lijnen en de invoering van nieuwe lijnen.

Wat De Lijn betreft, werd binnen het kader van de mobiliteitsconvenants geopteerd om voor elke wezenlijke uitbreiding van het aanbod in het stads- en streekvervoer de convenantprocedure (module 9) toe te passen. In dit kader werd in verschillende stedelijke gebieden het stads- en voorstadsvervoer uitgebreid (Antwerpen, Gent, Leuven, Brugge, Hasselt, Genk, Mechelen, Kortrijk, Oostende...). Daarnaast werden een aantal regionale verbindingen opgewaardeerd, o.m. de kusttramlijn. Ten slotte kregen tal van plattelandsgemeenten een eigen belbus, om te voldoen aan de basisbehoeften inzake openbaar vervoer in dunner bevolkte gebieden. Elke uitbreiding ging gepaard met een intensieve promotiecampagne in samenwerking met de lokale overheden.

De realisatie van basismobiliteit¹⁷, die aanvang in 2000, gebeurt zonder formele toepassing van de convenantprocedure. Niettemin tracht men de projecten zoveel mogelijk te realiseren naar de geest

¹⁷ Basismobiliteit heeft tot doel een vast minimumaanbod van geregeld vervoer aan te bieden aan elke bewoner van een woongebied (volgens gewestplan) in Vlaanderen. Dit niveau wordt beschreven aan de hand van drie criteria, die globaal als volgt worden gekenmerkt:

van het convenantsbeleid. De projecten worden volgens eenzelfde structuur opgebouwd door De Lijn en beoordeeld door de PAC Openbaarvervoeraanbod.

Voorbeeld Buurtbus Schilde



De Lijn en het Vlaamse Gewest voeren langzaam maar zeker in heel Vlaanderen basismobiliteit in. Sommige gemeenten wachten hun beurt niet af, maar ondernemen zelf al vroeger acties die de basismobiliteit bevorderen.

In het Antwerpse Schilde zou in de loop van 2004 basismobiliteit ingevoerd worden. Het gemeentebestuur wilde echter niet zo lang wachten. Al in 2002 namen ze contact op met De Lijn met de vraag om de nieuwe woonwijken en de andere plaatsen waar geen openbaar vervoer was sneller te ontsluiten dan voorzien. Na overleg werd besloten een 'buurtbus Schilde' op te richten. De buurtbus rijdt een traject dat alle hoeken van de deukernen Schilde en 's Gravenwezel op regelmatige basis met elkaar verbindt. Om het initiatief bekend te maken werd een folder verdeeld in alle brievenbussen in de gemeente, bij de gemeentelijke dienstencentra en de plaatselijke middenstand. In de streekbussen werden affiches opgehangen. Er kwam een persconferentie en infoborden langs de weg kondigden de start van de buurtbus aan.

Samenvatting Buurtbus Schilde

Gemeentelijk initiatief voor de opzet van aanvullend openbaar vervoer in de gemeente.

Start project 1 oktober 2002

Mobiliteitsconvenants: module 9: verhoging van het openbaarvervoeraanbod

Kostprijs gemeente 6.826 euro per maand min ontvangsten, De Lijn: bus met chauffeur.

Aanvullend: de buurtbus rijdt met een frequentie van 1 uur, 6 dagen per week tussen 10 en 18 uur.

Om het gebruik nog te bevorderen, werden het traject en de dienstregeling na enkele maanden lichtjes aangepast teneinde beter tegemoet te komen aan de gebruikers.

-
- amplitude, dit is op weekdagen van 6 u tot 21 u, op weekenddagen van 8 u tot 23 u
 - frequentie, afhankelijk van het moment van de dag (spitsuur, daluur, laatavonduur)
 - afstand tot dichtst bijgelegen halte, afhankelijk van de locatie van het woongebied (stedelijk, rand- of kleinstedelijk, buitengebied)

De Vlaamse vervoermaatschappij De Lijn is verantwoordelijk voor de uitvoering van basismobiliteit.

1.4 PROJECTEN VOOR DE ZACHTE WEGGEBRUIKER

1.4.1 Module 10 - Herinrichting schoolomgeving

Met deze module verbinden de partijen zich ertoe de omgeving van een school, gelegen in de onmiddellijke nabijheid van een gewestweg, herin te richten om de verkeersveiligheid van de schoolgaande jeugd en verplaatsingen te voet, met de fiets, het openbaar vervoer of in carpool te bevorderen.

Onder schoolomgeving wordt verstaan, het wegvak ter hoogte van de schoolingang(en) die aan de gewestweg palen, tot op maximaal 200 meter van de schoolingang(en) en, in voorkomend geval, het wegvak ter hoogte van de schoolingang(en) die palen aan de zijstraten van die gewestweg tot op maximaal 200 meter van de schoolingang(en) en het kruispunt van die schoolzijstraten met de gewestweg.

Het herstel van het evenwicht tussen de verschillende categorieën verkeersdeelnemers staat centraal. Concreet betekent dit onder meer snelheidsbeheersing, verbetering van de oversteekbaarheid, een betere bescherming van de fietsers en voetgangers, reductie van parkeermogelijkheid in de directe schoolomgeving en creatie van veilige afzetmogelijkheden voor kinderen die met de auto worden gebracht.

De schoolinstantie wordt eveneens betrokken bij het convenant. De school verbindt zich ertoe:

- een schoolvervoerplan op te stellen met een visie op korte en lange termijn en een reeks van concrete acties op het vlak van informatie, vervoersorganisatie en sensibilisatie
- in samenwerking met de ouders periodieke sensibiliseringsacties te organiseren ter ondersteuning van het schoolvervoerplan.
- de lokale overheid te adviseren bij de opmaak van het ontwerp.

Voorbeeld basisschool Bevere - Een actief verkeerscomité op school

In 1999 richtte de Basisschool KBO-Bevere een verkeerscomité op met ouders, directie en leerkrachten van de school. Het comité werkt nauw samen met de politie en het gemeentebestuur van Oudenaarde en heeft op vier jaar tijd al heel wat kunnen realiseren.

Filip Esprit: 'In eerste instantie wilden we vier jaar geleden het parkeerprobleem aan de school aanpakken, maar al gauw bleek dat we verder moesten gaan en best konden werken aan een mobiliteitsplan. Maar hoe begin je daaraan? We consulteerden het BIVV (Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid) en KOOGO (Koepel van Ouderverenigingen van het Officieel Gesubsidieerd Onderwijs). Zij hebben ons aangeraden een enquête te houden bij de leerlingen en hun ouders om een idee te krijgen van de verplaatsingsgewoonten naar de school, de behoeften en de knelpunten. Er kwam een grote respons, wat ons de nodige motivatie gaf om verder te gaan met het project.'

'Uit de analyse van de enquête blijkt dat 44 % van de kinderen die in een straal van 1 km rond de school woont, met de auto naar school werd gebracht. Binnen een straal van 5 km was dat zelfs 90 %. De meeste gezinnen wilden hun kind niet te voet of met de fiets naar school sturen omdat er te veel auto's zijn. Daardoor komen er natuurlijk nog meer auto's... Om die cirkel te doorbreken hebben we op korte termijn begeleide fietsen voetpoolen georganiseerd met vrijwillige begeleiders.'

Het succes was enorm. En dat is het ook nu nog, na vier jaar.'



'Fiets- en voetpoolen zijn goed, maar het Verkeerscomité wilde het probleem fundamenteeler aanpakken en werken aan een mentaliteitsverandering. Dat is een werk van lange adem, maar door inventief te zijn kan je opmerkelijke resultaten boeken. De kinderen van het zesde leerjaar mogen bijvoorbeeld twee maal per jaar boetes uitschrijven aan (hun eigen of andere) ouders voor verkeerd verkeersgedrag (parkeren op het zebrapad, kinderen aan de verkeerde kant van de auto laten uitstappen...). Dat heeft een dubbel effect: kinderen leren verkeersgedrag observeren en brengen in de praktijk wat ze op school hebben geleerd (we hechten ook veel belang aan opvoeding in verkeersveiligheid) en de ouders worden op hun vingers getikt. Sinds kort gaan we ook per fietspool naar het zwembad tijdens de lessen.'

'Naast mentaliteitswijziging, begeleiding van kinderen en opvoeding in verkeersveiligheid houdt het Verkeerscomité zich ook bezig met infrastructuur. In samenwerking met de gemeente en de politie hebben we al snelheidsdrempels aan de school aangelegd, een gevaarlijk kruispunt hertekend en een gevaarlijke oversteek voor kinderen beter aangeduid. En er staan nog heel wat projecten op de wachtlijst.'

1.4.2

Module 11 - Aanleg nieuwe verbindende fietspaden langs gewestwegen

Module 13 - Subsidiëring nieuwe verbindende fietspaden langs gewestwegen

Om het ambitieuze fietsbeleid van de Vlaamse overheid te verwezenlijken, is het van belang dat alle overheden samenwerken. Subsidiëring kan een stimulans zijn voor lokale overheden om fietspaden aan te leggen. Zowel het Vlaamse Gewest als de provincies dragen hun steentje bij. Steden en gemeenten kunnen via twee modules (12 en 13) van het mobiliteitsconvenant subsidies van het Vlaamse Gewest ontvangen voor de aanleg van fietspaden langs gewest-, provincie- en gemeentewegen. Voorwaarde is wel dat de lokale overheid een goedgekeurd mobiliteitsplan heeft.

Module 11

Via module 11 legt het Vlaamse Gewest zelf fietspaden aan langs gewestwegen. Voor de fietsmodules (11, 12, 13) was in 2003 een globaal budget voorzien van 80.045.000 euro. Module 11 van het mobiliteitsconvenant wordt afgesloten wanneer de administratie Wegen en Verkeer (AWV) zelf het initiatief neemt om fietspaden aan te leggen langs gewestwegen. AWV houdt zich daarbij aan een prioriteitenlijst die het resultaat is van een objectieve behoefteanalyse. Deze lijst wordt steeds gepland over een periode van drie jaar.

Module 13

De lokale overheden kunnen ook zelf het initiatief nemen om fietspaden aan te leggen langs gewestwegen. Ze kunnen hiervoor subsidies aanvragen via module 13 van het mobiliteitsconvenant. Lokale overheden die al in de prioriteitenlijst van AWV staan (zie module 11) en toch kiezen voor module 13, krijgen een subsidie van 100%. Wie niet in de lijst voorkomt, krijgt 80%. Momenteel werkt het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap aan een nieuw evaluatiesysteem om deze verdeelsleutel voor de subsidiëring op een nog objectievere manier te bepalen.

Module 13 van het mobiliteitsconvenant werd recentelijk aangepast om beter tegemoet te komen aan de wensen van lokale overheden. Als het budget voor onteigeningen hoger is dan 250.000 euro zal het Vlaamse Gewest voortaan in meerdere schijven betalen, zo wordt de prefinanciering voor de lokale overheid draaglijker.



Vrijliggend fietspad Tienen

Met deze module verbinden de partijen zich ertoe nieuwe fietspaden aan te leggen langs gewestwegen om het aandeel van het fietsverkeer in de bestaande verkeersstromen te verhogen. De verhoging van de veiligheid, het comfort en de bereikbaarheid door middel van de fiets staat daarbij centraal.

Hieronder wordt de verdeling van verantwoordelijkheden en subsidiëring van nieuwe verbindende fietspaden langs gewestwegen toegelicht.

Volgens de afspraken in het mobiliteitsconvenant vallen volgende elementen onder de verantwoordelijkheid van het Vlaamse Gewest.

Het Vlaams Gewest:

- staat in voor de aanleg.
- stelt kennis ter beschikking via het Vademecum Fietsvoorzieningen.
- neemt deel aan overlegvergaderingen.
- zorgt voor het bevel tot verplaatsing aan vergunninghoudende maatschappijen.
- vaardigt het ministerieel besluit tot onteigening uit.
- staat in voor het onderhoud.

De lokale overheid:

- zorgt voor het ontwerp, de aanbesteding en de opvolging van de werkzaamheden.
- neemt de nodige organisatorische en budgettaire maatregelen.
- onderhandelt met de bevolking over onteigeningen.
- stelt de nodige eigen gronden kosteloos ter beschikking.
- houdt zich aan het Vademecum Fietsvoorzieningen¹⁸.
- kondigt aanbesteding pas aan als de PAC het ontwerp heeft goedgekeurd.
- organiseert overlegvergaderingen.
- staat voorlopige oplevering pas toe na goedkeuring van het gewest.
- zorgt voor de bouwaanvraag.
- treft de nodige infrastructurele maatregelen om gebruik van nieuwe fietsinfrastructuur te bevorderen.
- vrijwaart verbindingfunctie door stedenbouwkundige maatregelen.
- past binnen de twee jaar na ingebruikname van het fietspad de bewegwijzering aan.
- keurt aanvullend verkeersreglement goed en ondersteunt in de nabijheid aanwezige scholen bij schoolvervoerplannen.
- verlicht indien nodig gemeentewegen en zorgt voor overdekte fietsenstallingen.

De Lijn:

- adviseert over de organisatie van het openbaar vervoer.
- treft maatregelen tijdens de werken.

Graad van subsidiëring (80 of 100%), afhankelijk van de prioriteitenlijst van de administratie Wegen en Verkeer.

¹⁸ Het Vademecum Fietsvoorzieningen is een (technische) handleiding voor wegbeheerders en ontwerpers voor de aanleg van fietsvoorzieningen. Dit Vademecum werd uitgegeven door het Vlaams Gewest met het oog op de realisatie van een zo duidelijk en uniform mogelijk fietsnetwerk.

1.4.3

Module 12 - Aanleg nieuwe, afzonderlijk liggende, verbindende fietspaden langs gemeente- of provinciewegen

Soms is het haast onmogelijk fietspaden langs een gewestweg aan te leggen, bijvoorbeeld omwille van plaatsgebrek of omwille van de wegencategorisering. In dat geval kan een alternatief gezocht worden door bijvoorbeeld een fietspad aan te leggen in een vroegere spoorwegberm die parallel loopt met de gewestweg. Voor subsidiëring hiervan kan de lokale overheid een beroep doen op module 12 van het mobiliteitsconvenant. Voorwaarde is wel dat deze fietspaden verbonden blijven met de gewestweg.

Voorbeeld realisatie met module 12



In 1996 werd langs de gemeentewegen Oude Baan en de Koning Albertlaan in Maasmechelen een fietspad aangelegd. Deze gemeentewegen liggen parallel met de gewestwegen N78 en N763. Het aanleggen van vrijliggende fietspaden langs de gewestweg zelf was quasi onmogelijk omwille van een te smalle doortocht.

Samenvatting realisatie met module 12

Voor subsidiëring van de aanleg van deze fietspaden deed Maasmechelen een beroep op module 12 van het mobiliteitsconvenant.

Totale kostprijs: 272.683 euro, 100% gefinancierd door het Vlaamse Gewest.

1.5 FLANKERENDE MAATREGELEN

Module 15 - Subsidiëring van initiatieven

Met deze module verbinden de partijen zich ertoe projecten in verband met flankerende maatregelen te stimuleren, die het mobiliteitsbeleid zoals vastgelegd in een (inter)gemeentelijk mobiliteitsplan ondersteunen. Onder flankerende maatregelen worden hier maatregelen verstaan die als doel hebben een duurzame mobiliteit te ondersteunen via niet-(wegen)infrastructuurgebonden activiteiten of projecten. Deze maatregelen zijn binnen het mobiliteitsconvenantsbeleid beter bekend als de C-maatregelen.

Volgende maatregelen kunnen via deze module worden gerealiseerd:

- activiteiten of projecten die als doel hebben de publieke betrokkenheid van het gemeentelijk mobiliteitsbeleid en het gemeentelijk mobiliteitsplan te verhogen;
- activiteiten of projecten die als doel hebben een duurzaam verplaatsingsgedrag te stimuleren;
- activiteiten die als doel hebben een duurzaam parkeerbeleid te voeren en die het standstillprincipe handhaven;
- activiteiten die een planmatige aanpak ondersteunen voor het wegwerken van mobiliteitseffecten, veroorzaakt door mobiliteitsgenererende actoren (b.v. vervoerplannen);
- activiteiten die de druk op het leefmilieu uitgeoefend door verkeer en vervoer en de bijhorende infrastructuur, verminderen. Met de druk op het leefmilieu wordt bedoeld luchtverontreiniging, effecten op natuur, groenstructuren, hinder (geluid, licht, geur) en waterverontreiniging.

Voorbeelden acties module 15

Informatiefolders over de visie en intenties in een mobiliteitsplan of project in opbouw

- Mol: Op bevattelijke wijze werd met 'Mol Mobiel' het mobiliteitsplan uitgelegd, aangekondigd en ter discussie gesteld bij de Molse bevolking; informatie aan buurtbewoners, handelaars... over de inrichting van een zone 30 of woonerf:



- Gent: Een drieluikfolder 'Zone 30 ik doe mee!' geeft bevat de kenmerken en voordelen van een zone 30 weer; een pagina op de gemeentelijke website met informatie over het lokale mobiliteitsbeleid:



Hasselt Groene Boulevard

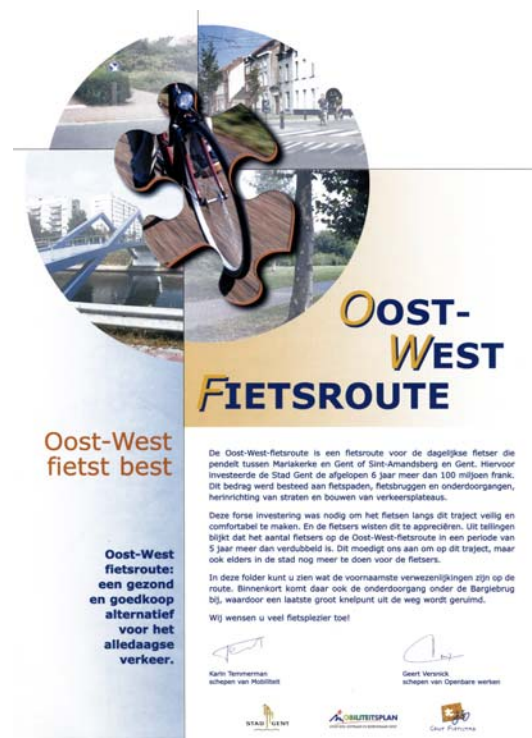


De grootscheepse herinrichtingswerken van de Hasseltse kleine ring tot Groene Boulevard brachten onvermijdelijk bereikbaarheidshinder met zich mee. Daarom werden gelijktijdig met de communicatie over de inhoud en fasering van de werken, vervoersalternatieven ingevoerd en gepromoot.

Hieronder volgen de initiatieven:

- infobus met tentoonstelling op de wekelijkse markt en op de toegangsweg station-centrum;
- tentoonstelling met maquette op het stadhuis;
- gereserveerde vaste pagina *Groene Boulevard* in tweemaandelijks stedelijk informatieblad *De Nieuwe Hasselaar*;
- drieluik *Boulevardjournaal* dat tussen twee nummers van *De Nieuwe Hasselaar* ook huis-aan-huis werd bedeed wanneer er te veel nieuws was om nog te wachten op het eerstvolgende nummer van de stedelijke informatiekrant;
- regelmatige persberichten en persconferenties;
- bewonersbrieven, verspreid door de stadswachten;
- permanent klachtenmanagement (communicatie via gsm);
- rondleidingen voor geïnteresseerde Vlaamse, Brusselse en internationale besturen en/of pers.

Fietsplan(nen) Gent



Om de bevolking en geïnteresseerden in te lichten over de redenen van haar fietsbeleid en over concrete realisaties in het kader van het Fietsplan Gent, bracht de stad Gent verschillende publicaties uit:

- een Jaarverslag Fietsplan 1994-2000 Gent, dat 48 pagina's telt met talrijke illustratieve kleurenfoto's;
- een drieluikfolder *Gent Fietst* op A4-formaat met illustraties en informatie over de uitgangspunten van het Fietsplan, fietsdiefstalpreventie en andere beschikbare folders over fietsen in Gent;
- een *Fietskrant Gent* (tweeluik) met informatie over alternatieve vervoermiddelen voor de auto, over het mobiliteits- en openbare werkenbeleid en over concrete realisaties in dat kader, met focus op de fiets weliswaar;
- een aparte folder voor de studenten met stadsplan met daarin de voor hen verschillende fietsvriendelijke initiatieven;
- relevante informatie gecombineerd met een stadsplan op hetzelfde principe gestoeld;
- folders *Fietsrally. Open Monumentendag & Flikkendag, Parkeren en fietsen. Parkenroute Gent en Groenwijzer Gent.*

BIJLAGE 2 OMZENDBRIEF

Vlaamse regering
Kabinet van de minister vice-president van de Vlaamse regering,
Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie

Koning Albert II-laan 20, bus 1, 1000 BRUSSEL
Tel. (02)553 70 11 - Fax (02)553 70 05
E-mail: kabinet.stevaert@vlaanderen.be

Omzendbrief OW 2001/5

aan de Vlaamse lokale en provinciale overheden,
aan de administraties AWW/AROHM/AWZ van het departement LIN en de Vlaamse
Vervoermaatschappij
20 december 2001

Betreft: Taakverdeling tussen de Gemeentelijke Begeleidingscommissie, de Provinciale
Auditcommissie, de Taskforce, de Provinciale Commissie voor Verkeersveiligheid en de Adviesgroep
voor Verkeersveiligheid op Vlaamse Gewestwegen

Voor informatie: Paul Cattrysse, tel. (02)553 78 61.

INHOUD

1. Doel en uitgangspunten
2. De Gemeentelijke Begeleidingscommissies (GBC)
3. De Provinciale Auditcommissie (PAC)
4. De Taskforce
5. Provinciale Commissie voor Verkeersveiligheid (PCV)
6. Adviesgroep voor Verkeersveiligheid op de Vlaamse Gewestwegen (AVVG)
7. Besluit

1. Doel en uitgangspunten

Met het decreet betreffende de mobiliteitsconvenants van 20 april 2001 heeft de Vlaamse regering het mobiliteitsconvenant bekrachtigd als een beleidsinstrument om een geïntegreerd en duurzaam mobiliteitsbeleid te bevorderen.

Daarnaast wordt in het decreet betreffende het personenvervoer over de weg en tot oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen van 20 april 2001 aan de VVM de opdracht gegeven om de basismobiliteit te realiseren.

Om het convenantbeleid te operationaliseren werd enerzijds in elke provincie een provinciale auditcommissie (PAC) in het leven geroepen en anderzijds een begeleidende Taskforce opgericht. Per gemeente waarmee een mobiliteitsconvenant is afgesloten wordt telkens ook een gemeentelijke begeleidingscommissie (GBC) opgericht die de ontwikkeling van de plannen en de projecten voorbereidt en de uitvoering ervan begeleidt. Het overleg over de nieuwe projecten basismobiliteit wordt binnen deze overlegorganen gestructureerd.

In een aantal gevallen werken die overlegorganen op het terrein van bestaande overlegorganen, namelijk de Provinciale Commissie voor Verkeersveiligheid (PCV) en de Adviesgroep voor Verkeersveiligheid op Vlaamse Gewestwegen (AVVG). Een taakverdeling tussen de PCV en de AVVG is dan ook noodzakelijk en moet afgestemd worden op de opdrachten van de PAC, de Taskforce en de GBC's. Onderhavige omzendbrief heeft tot doel de taken van de vermelde overlegorganen eenduidig af te bakenen.

Om de inhoudelijke consistentie van de besprekingen binnen de verschillende overlegorganen te bevorderen voorziet deze omzendbrief ook in een inhoudelijke coördinatieopdracht die binnen elke provinciale afdeling van AWW waargenomen zal worden door zogenaamde 'provinciale mobiliteitscoördinatoren'. In elke provinciale afdeling van AWW is er minstens één ambtenaar als dusdanig aangesteld. De provinciale mobiliteitscoördinator is als mobiliteitsdeskundige actief in een provinciale afdeling van AWW. De provinciale mobiliteitscoördinator zetelt zowel in de GBC, de PAC, de PCV als in de Taskforce. De provinciale mobiliteitscoördinator zal derhalve een katalyserende invloed uitoefenen op de verspreiding van zowel theoretische als praktische inzichten op het vlak van mobiliteit tussen de verschillende overlegorganen.

2. De Gemeentelijke Begeleidingscommissies (GBC)

2.1. Taakstelling

Bij het afsluiten van een mobiliteitsconvenant met een gemeente wordt krachtens de bepalingen van het moederconvenant voorzien in de oprichting van een gemeentelijke begeleidingscommissie.

De GBC functioneert als een overlegforum waarin de betrokken partners van het convenant gezamenlijk voorstellen tot oplossingen uitwerken voor mobiliteitsknelpunten die zich op gemeentelijk niveau stellen.

De GBC's worden inzonderheid belast met de voorbereiding van de opmaak van de gemeentelijke mobiliteitsplannen waartoe de gemeente zich bij de ondertekening van het mobiliteitsconvenant verbonden heeft. Tevens worden ze belast met de voorbereiding van convenantgebonden projectdossiers binnen het kader van de door de Vlaamse regering vastgestelde typemodules.

Op voorwaarde dat in de betrokken gemeente een GBC is opgericht, worden ook de projecten basismobiliteit die door de VVM worden opgemaakt, in de GBC besproken.

2.2. Samenstelling

De minimale samenstelling van die GBC's is geregeld in de bepalingen van het moederconvenant.

Om het draagvlak van het overleg en de besluitvorming in de GBC te verhogen wordt een weerspiegeling van de maatschappelijke (belangen)actoren in de samenstelling van de GBC nagestreefd. Elke fractie verkozen in de gemeenteraad zal in de GBC worden afgevaardigd. De gemeenteraad beslist autonoom welke andere groeperingen ze opneemt in de GBC. De complexiteit van de problematiek waarmee de GBC kan worden geconfronteerd, kan in bepaalde gevallen de inzet van externe expertise vereisen om aldus gerezen knelpunten op te lossen. Deze expertise kan meerdere vormen aannemen (projectmatig/horizontaal, permanent/ad hoc) maar dient steeds aanvullend te zijn op de bestaande expertise of de actuele beschikbaarheid ervan in de betrokken provinciale afdeling van AWW.

Het doel daarvan is om een multidisciplinaire en multimodale aanpak van de mobiliteitsknelpunten te verzekeren. De experts hebben een ondersteunende taak ten aanzien van die overlegfora.

Het college van burgemeester en schepenen duidt de voorzitter van de GBC aan. Voor de GBC wordt een huishoudelijk reglement vastgesteld dat ter goedkeuring wordt voorgelegd aan de Provinciale Auditcommissie.

Mits instemming van de betrokken gemeenten kunnen de werkzaamheden of deelaspecten van de respectievelijke GBC's op voorstel van de PAC worden gebundeld in een gezamenlijk bovenlokaal overlegplatform of mobiliteitsoverleg.

De gemeente kan opgesplitst worden in gebieden waarvoor een eigen mobiliteitsplan geldt en in gebieden die aansluiten bij een groter geheel zoals bv. het raamplan Antwerpen, Gent, Brussel.

3. De Provinciale Auditcommissie (PAC)

3.1. Taakstelling

De PAC bespreekt de projecten of acties die betrekking hebben op strategische planningsactiviteiten, openbaar vervoer, infrastructuur en mobiliteitsbeheersing.

Er zijn verschillende types audits: de startaudit, de projectaudit, de audit van het mobiliteitsplan, de audit van het openbaarvervoeraanbod en de evaluatieaudit.

Voor de bespreking van acties en projecten m.b.t. het openbaarvervoeraanbod heeft de PAC een specifieke samenstelling en wordt ze 'PAC openbaarvervoeraanbod' genoemd.

3.1.1. Audit van het mobiliteitsplan

De audit van het mobiliteitsplan licht het proces van mobiliteitsplanning door en beoordeelt het. Die audit behandelt de oriëntatienota, de synthesenota en het mobiliteitsplan als beleidsinstrument. Er wordt nagegaan of het voorgestelde beleidsscenario conform is met de principes van duurzame mobiliteit, met name de beheersing van de verplaatsingsbehoeften en de billijke verdeling van de verplaatsingsmogelijkheden. Tevens gaat de audit na in welke mate de voorgelegde plannen en nota's passen in een context, die het lokale niveau overstijgt.

3.1.2. Startaudit

De startaudit heeft een dubbele taak: het vastleggen van de oriëntaties bij de uitwerking van een infrastructuurproject en de bepaling van de verdere werkwijze.

3.1.2.a. Vaststellen van de oriëntaties voor de uitvoering van een project.

Elk infrastructuurproject, opgenomen in het indicatief 3-jarenprogramma, maakt het voorwerp uit van een startaudit. Projecten mbt het hoofdwegennet worden hiervan vrijgesteld.

De startaudit moet aanzetten tot het opmaken van een integraal ontwerp, waarin ook groenaanleg, verlichting enz. begrepen worden. Ook moet hier bepaald worden welke inhoud de koepelmodule dient aan te nemen, via de opgave van de op te nemen modules.

Bij de startaudit dienen alle partijen zich uit te spreken over een startnota.

Deze startnota moet aantonen hoe een project past in een gemeentelijk mobiliteitsplan of in een planning op een hoger niveau. Zij moet tevens de belangrijke elementen weergeven welke een rol zullen spelen bij een project, hetgeen dan bijna automatisch zal leiden tot een goede conceptie.

Dergelijke startaudit zal toelaten meer kwaliteitsgaranties in te bouwen, en een betere toepassing van de methodologie mogelijk maken zoals beschreven in het vademecum 'verkeersvoorzieningen in bebouwde omgeving' en in de richtlijn 'fietsvoorzieningen'. Bovendien laat de startaudit toe de

procedures op een efficiënte en effectieve manier af te handelen.

3.1.2.b. Bepaling van de verdere werkwijze

In de startaudit wordt bepaald of het project al dan niet convenantgebonden is. Het onderscheid tussen convenantgebonden en niet-convenantgebonden projecten blijkt uit de bepalingen van de typemodules, zoals goedgekeurd door de Vlaamse regering en aanvullend uit de richtlijnen terzake opgesteld door de Taskforce.

De convenantgebonden projecten die goedgekeurd zijn in een startaudit worden vervolgens doorgestuurd naar de Gemeentelijke Begeleidingscommissie, met het oog op het opmaken van een uitvoeringsplan, in samenwerking met AWW en desgevallend de VVM en de andere betrokken actoren. In geval binnen de Gemeentelijke Begeleidingscommissie geen overeenstemming rond een project bereikt wordt, kan het betrokken afdelingshoofd van AWW een extern advies vragen dat moet toelaten de discussie te deblokken.

Het fysische programma dat jaarlijks wordt vastgesteld, houdt rekening met de aanpassingen en verschuivingen, voortvloeiend uit de startaudit.

De PAC krijgt de opdracht om bij projecten, die over meerdere gemeenten lopen, aan te duiden met welke gemeente een koepelmodule dient afgesloten te worden. De gemeente wiens territorium enkel belast wordt door de infrastructuur en waar geen enkele invloed op het mobiliteitsgebeuren is, wordt vrijgesteld van de verplichting om de betrokken module af te sluiten.

3.1.3. Projectaudit

De projectaudit evalueert het project en het ermee gepaard gaande ontwerp van module. Het project kan de verbetering of de aanleg van nieuwe infrastructuur of de beheersing van de mobiliteit tot doel hebben.

Deze audit bevat drie elementen:

3.1.3.a. Conformiteit

In eerste instantie beoordeelt de PAC de geleverde verantwoordingsstukken op hun conformiteit met de van kracht zijnde regelgeving.

3.1.3.b. Consistentie

In tweede instantie moet de PAC er vooral over waken dat het voorgestelde project:

- consistent is met de basisdoelstellingen van het mobiliteitsconvenant;
- consistent is met de bepalingen van de oriëntatienota of het mobiliteitsplan;
- consistent is met de projecten en verbintenissen in het kader van de afgesloten modules.

Tevens zal zij voor infrastructuurprojecten nagaan of de besluiten van de startaudit werden opgevolgd en het project voldoet aan de vooropgestelde kwaliteitseisen, zoals die eveneens zijn opgenomen in het vademecum 'verkeersvoorzieningen in bebouwde omgeving', in de richtlijn 'fietsvoorzieningen' en in omzendbrieven en richtlijnen van de administratie.

3.1.3.c. Specificiteit

In derde instantie gaat de PAC na hoe de wederzijdse verbintenissen, opgenomen in de relevante type-module, een concrete invulling krijgen voor het specifieke project dat onderzocht wordt.

Wanneer de PAC oordeelt dat de uitwerking van de wederzijdse verbintenissen onvoldoende is, geeft de PAC aan welke verfijningen en/of aanvullingen moeten worden aangegaan. Die wederzijdse verbintenissen moeten met duidelijk gespecificeerde bepalingen als bijlage bij het ontwerp van convenant worden opgenomen om de betrokken actoren niet in het ongewisse te laten over de juiste toedracht van het advies van de PAC.

Wanneer de PAC oordeelt dat de oplossing en de wederzijdse afspraken niet aan deze criteria voldoen, zal ze aan de betrokken overheid adviseren om het project opnieuw te onderzoeken en beter uit te werken vóór een definitief verslag wordt opgesteld. Zonodig moet het dossier terug op de GBC te worden behandeld.

3.1.4. Audit van het openbaarvervoeraanbod

De PAC openbaarvervoeraanbod staat in voor de audit van het openbaarvervoeraanbod van de VVM behorende tot een bepaald project of binnen een bepaald gebied. De communicatie over het openbaarvervoeraanbod wordt eveneens in de PAC openbaarvervoeraanbod behandeld.

Projecten of acties die door de PAC openbaarvervoeraanbod worden behandeld zijn:

- projecten mobiliteitsconvenant (module 9)
- projecten basismobiliteit
- het bestaande aanbod dat samenhangt met de projecten mobiliteitsconvenant en basismobiliteit
- de informatieverschaffing over de projecten basismobiliteit en mobiliteitsconvenant (module 7)

De projecten en acties worden getoetst op hun inhoudelijke conformiteit met de algemeen aanvaarde mobiliteitsvisie van het convenant en de beleidslijnen van het gemeentelijk mobiliteitsplan, de normen en richtlijnen van het decreet betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en tot oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen van 20 april 2001 en de bijbehorende besluiten van de Vlaamse regering. Aanvullend worden ze beoordeeld op hun onderlinge samenhang, wederzijdse versterking en consistentie.

Specifiek voor de convenantprojecten zal de PAC openbaarvervoeraanbod waken over de invulling en de naleving van de wederzijdse verbintenissen zoals omschreven in de modules.

3.1.5. Evaluatieaudit

Na de ondertekening van het convenant of een koepelmodule gaat de PAC na hoe uitvoering wordt gegeven aan de afgesloten modules. Ze evalueert de bereikte resultaten en geeft advies over de noodzakelijke aanpassingen of bijstellingen aan de overeenkomst. De PAC brengt tevens verslag uit aan de Taskforce over de naleving van de wederzijdse verbintenissen. De evaluatie van de modules die de verhoging van het openbaarvervoeraanbod en de communicatie over het aanbod tot doel hebben gebeurt door de specifieke PAC openbaarvervoeraanbod.

3.2. Samenstelling van de PAC en taakstelling van haar leden

De PAC bestaat uit vaste leden en variabele leden. De vaste leden bestaan uit:

- de voorzitter: het provinciale afdelingshoofd van AWV;
- de auditor: de covoorzitter. De auditor valt niet onder het hiërarchische toezicht van de betrokken provinciale afdeling. Hij wordt aangesteld door de directeur-generaal van AWV;
- de secretaris: een ambtenaar van de provinciale afdeling van AWV;
- de betrokken mobiliteitsbegeleiders van de provinciale afdeling;

- de provinciale mobiliteitscoördinator: een ambtenaar van de provinciale afdeling;
- de betrokken dienstkringenieur;
- de afgevaardigde(n) van de provinciale entiteit van de VVM;
- de afgevaardigde van AROHM-Ruimtelijke Planning en/of van de provinciale afdeling van AROHM;
- de afgevaardigde van het provinciebestuur (waarnemend);
- de afgevaardigde(n) van de betrokken lokale overheid.

De PAC openbaarvervoeraanbod is een PAC met een specifieke samenstelling. De vaste leden van de PAC openbaarvervoeraanbod bestaan uit:

- de voorzitter: het afdelingshoofd coördinatie-exploitatie van de Centrale Diensten van de VVM;
- de auditor: de covoorzitter. De auditor is extern aan de VVM. Hij wordt aangesteld door de directeur-generaal van AWW;
- de secretaris van de PAC openbaarvervoeraanbod, een medewerker van de afdeling coördinatie-exploitatie van de Centrale Diensten van de VVM;
- de provinciale mobiliteitscoördinator en/of de betrokken mobiliteitsbegeleiders van de provinciale afdeling van AWW.
- de afgevaardigde(n) van de provinciale entiteit van de VVM;
- de afgevaardigde(n) van de afdeling Personenvervoer en Luchthavens;
- de afgevaardigde(n) van de betrokken lokale overheid;

Afhankelijk van het soort audit en/of van de type-module wordt de PAC aangevuld met variabele leden.

De voorzitter van de PAC staat in voor het goede verloop van de vergaderingen. Hij vertegenwoordigt de PAC.

De auditor leidt de inhoudelijke besprekingen in de PAC en brengt het advies uit aan de voorzitter van de PAC.

De secretaris van de PAC ondersteunt de werkzaamheden van de PAC op administratief vlak. Tevens functioneert hij/zij als aanspreekpunt of verzorgt hij/zij een doorverwijsfunctie voor de lokale overheden met betrekking tot de te volgen procedures in het convenantbeleid. Hij/zij zal er ook voor zorgen dat de lokale overheden op hun verzoek de nodige ondersteuning krijgen bij de opmaak van een convenantdossier.

De provinciale mobiliteitscoördinator (zie hoger) heeft een informerende functie in de PAC.

De betrokken dienstkringenieur stelt het project of de oplossing voor in de PAC.

De mobiliteitsbegeleiders (zie hoger) verschaffen toelichting bij de voorstellen van projecten of oplossingen die via de GBC aan de PAC worden voorgelegd.

De afgevaardigde van AROHM - Ruimtelijke Planning en/of van de provinciale afdeling van AROHM staat in voor de opvolging en de beoordeling van de op de PAC voorgelegde dossiers op basis van de aan AROHM toegewezen bevoegdheden. Indien gewenst, kan de afgevaardigde zich laten bijstaan door experts.

De afgevaardigde van het provinciebestuur is waarnemend lid van de PAC. Vanaf het moment dat het betrokken provinciebestuur de infrastructuurprojecten langs provinciewegen ter advies aan de PAC voorlegt, wordt hij/zij effectief lid van de PAC.

De afgevaardigde(n) van de betrokken lokale overheid kan zich laten bijstaan door de door de lokale overheid aangestelde expert(s) inzake mobiliteit.

De afgevaardigde van de afdeling Personenvervoer en Luchthavens vertegenwoordigt in de PAC openbaarvervoeraanbod de administratie die toezicht houdt op de VVM.

De provinciale mobiliteitscoördinator en/of de betrokken mobiliteitsbegeleiders van de provinciale afdeling van AVV staan in de PAC openbaarvervoeraanbod in voor de afstemming van de aanbodprojecten openbaar vervoer op de andere projecten en acties.

De afgevaardigde(n) van de provinciale entiteit van de VVM vertegenwoordigt de VVM in de PAC en stelt het aanbodproject voor in de PAC openbaarvervoeraanbod.

3.3. Werkwijze van de PAC

Binnen elke provinciale afdeling Wegen en Verkeer is een PAC actief. De PAC openbaarvervoeraanbod vergadert in de betrokken entiteit van de VVM.

De PAC organiseert haar werkzaamheden in functie van de adviesformulering zoals vermeld in 3.1. De PAC komt minstens éénmaal per maand op een vaste dag en tijdstip samen.

Voor de PAC's wordt gezamenlijk een huishoudelijk reglement vastgesteld dat ter goedkeuring wordt voorgelegd aan de Taskforce (zie verder). Voor de PAC's openbaarvervoeraanbod wordt een analoog huishoudelijk reglement vastgesteld en ter goedkeuring aan de Taskforce voorgelegd.

3.4. Procedure voor de start- en project-audit

3.4.1. Agendering

Enkel dossiers die voorkomen op het goedgekeurd indicatief 3-jarenprogramma kunnen het voorwerp uitmaken van een beslissing van de PAC. De ambtenaar, verantwoordelijk voor het betrokken project waakt over de volledigheid van het dossier. Het huishoudelijk reglement van de PAC bepaalt de nadere regels voor de agendering van een project.

3.4.2. Besluitvorming

Na het voorliggende dossier onderzocht te hebben en het standpunt van de leden van de PAC gehoord te hebben, formuleert de auditor een advies. Het advies vermeldt of het project conform, voorwaardelijk conform of niet conform wordt verklaard. In het advies kan er niet afgeweken worden van de formele bepalingen van de desbetreffende type-modules.

Uiterlijk twee weken na de vergadering van de PAC bezorgt de auditor het advies aan de voorzitter.

De directeur-generaal van AVV ontvangt het advies van de voorzitter en legt vervolgens, rekening houdend met het advies van de auditor een voorstel van eindbeslissing voor aan de minister.

3.5. Beroep

Elke actor vertegenwoordigd in de PAC kan schriftelijk beroep aantekenen tegenover het advies van de auditor. Het beroep kan geen betrekking hebben op de formele bepalingen van de wederzijdse verbintenissen, zoals vervat in de bepalingen van de modules. Het oordeel over het tempo en de omvang van de implementatie van de verbintenissen is wel vatbaar voor beroep.

Het beroep dient gemotiveerd te worden overgemaakt aan de directeur-generaal van AVV, behalve voor de projecten en acties behandeld in de PAC openbaarvervoeraanbod, waarvoor de directeur-generaal van de VVM het beroep ontvangt.

De verdere afhandeling van het beroep wordt omschreven in de huishoudelijke reglementen van de PAC's en de PAC's openbaarvervoeraanbod.

3.6. Relatie tot andere overlegorganen

De op de PAC behandelde dossiers hebben het voorwerp uitgemaakt van overleg binnen de GBC's of de overkoepelende overlegplatformen die eruit zijn ontstaan. In het geval van een startnota komt de GBC na de startaudit samen voor de verdere uitwerking van het project.

4. De Taskforce

4.1. Taakstelling

De operationele leiding van het mobiliteitsconvenantbeleid is in handen van de Taskforce. De Taskforce is verantwoordelijk voor de algemene kwaliteitszorg en kwaliteitsbewaking van het beleidsinstrument mobiliteitsconvenant. Vanuit die opdracht adviseert de Taskforce de minister om de toepassing van het beleidsinstrument mobiliteitsconvenant verder te optimaliseren.

De Taskforce stelt algemene richtlijnen op over:

- de taakverdeling tussen PAC, de GBC en de PCV;
- de werking van de PAC en de PCV.

Jaarlijks stelt de Taskforce een evaluatieverslag op over de werking van de GBC, de PAC en de PCV. De Taskforce geeft ook advies over bijstellingen.

4.2. Samenstelling

De Taskforce heeft als leden:

- de programmacoördinator (voorzitter);
- de auditors;
- de afgevaardigde van de Mobiliteitscel;
- de afgevaardigde(n) van de administratie Wegen en Verkeer;
- de afgevaardigde(n) van de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn;
- de afgevaardigde van de administratie Ruimtelijke Ordening, Huisvesting en Monumenten en Landschappen;
- de afgevaardigde van de administratie Ondersteunende Studies en Opdrachten;
- de afgevaardigde van de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten;
- de provinciale mobiliteitscoördinatoren;
- de afgevaardigde van het kabinet van de bevoegde minister(s).

De Vereniging van Vlaamse Provincies wordt lid van de Taskforce vanaf het moment dat alle provinciebesturen de infrastructuurprojecten langs provinciewegen ter advies aan de PAC voorleggen.

Voor specifieke agendapunten kunnen extra vertegenwoordigers worden uitgenodigd.

4.3. Beoordelingswijze

De Taskforce behandelt geen specifieke convenantgebonden dossiers. Dat is de taak van de PAC. Nochtans kunnen naar aanleiding van de behandeling van specifieke dossiers binnen de PAC eerder algemene vragen of meningsverschillen ontstaan over de implementatie van de convenantprocedures. De PAC legt die vragen via de programmacoördinator ter bespreking voor aan de Taskforce. Het antwoord van de Taskforce geldt enerzijds voor het dossier in kwestie maar anderzijds ook voor alle soortgelijke dossiers die binnen de verschillende PAC's aan bod zouden komen.

Als leidraad kan gesteld worden dat de voorgestelde beslissingen moeten bijdragen tot een duurzame en een geïntegreerde mobiliteitsplanning tussen de verschillende actoren.

Anderzijds kunnen er ook vragen of meningsverschillen ontstaan op het vlak van verkeerstechnische richtlijnen of aanbevelingen. De provinciale mobiliteitscoördinator zal de AVVG in voorkomend geval een vraagstelling met algemene draagwijdte voorleggen.

4.4. Werkwijze

De programmacoördinator is als voorzitter van de Taskforce belast met het algemeen toezicht op de correcte implementatie van het convenantbeleid. Algemene en specifieke problemen of aanbevelingen bij de implementatie van het convenantbeleid, hetzij op afdelingsniveau, hetzij op lokaal niveau, hetzij bij de VVM, moeten gerapporteerd worden aan de programmacoördinator.

De programmacoördinator functioneert als aanspreekpunt en draaischijf van de Taskforce. De programmacoördinator bepaalt de agenda van de vergaderingen van de Taskforce op basis van de voorstellen van de leden van de Taskforce. De agenda, met inbegrip van de te bespreken documenten, moet minstens vijf werkdagen voor de vergadering in het bezit zijn van alle leden van de Taskforce.

De vergaderingen van de Taskforce worden voorgezeten door de programmacoördinator. Hij staat in voor het goede verloop van de vergaderingen en verzorgt de logistieke ondersteuning. Hij ziet er ook op toe dat de werkafspraken door alle partijen correct worden gevolgd.

De inhoudelijke bespreking van de agendapunten wordt geleid door de programmacoördinator. Na bespreking beslist de Taskforce in consensus. De beslissing, het verloop van de bespreking en de eventuele resterende twistpunten vormen de inhoud van het verslag van de vergadering. Uiterlijk twee weken nadat de vergadering heeft plaatsgevonden bezorgt de programmacoördinator het verslag aan de leden van de Taskforce en aan de provinciale afdelingshoofden van AWW, de AVVG, VVM-De Lijn en AOSO.

De beslissingen van de Taskforce worden zoveel mogelijk in dienstorders en/of omzendbrieven geformaliseerd.

4.5. Timing

De Taskforce komt minstens zesmaal per jaar samen. Jaarlijks wordt een vaste vergaderkalender opgesteld.

5. Provinciale Commissie voor Verkeersveiligheid (PCV)

5.1. Taakstelling

De PCV onderzoekt niet-convenantgebonden maatregelen van beperkte omvang ter verbetering van de verkeersveiligheid en de verkeersafwikkeling.

Het betreft de volgende maatregelen:

- kleine aanpassingen van kruispunten ten voordele van voetgangers en fietsers of het openbaar vervoer;
- eenvoudige wijzigingen in het wegbeeld zoals lokale middenbermen, asverschuivingen, uitstulpingen van voetpaden, wegversmallingen, verkeersplateaus, wenselijkheid van gemarkeerde voetgangersoversteekplaatsen, enz.;
- plaatsing van inwendig verlichte signalisatie;
- plaatsing van een individuele driekleurige lichtsignalisatie;
- plaatsing van individuele verlichte voetgangersoversteekplaatsen en Bi-flash installaties, knipperlichten;
- aanbrenge van voorzieningen voor visueel gehandicapten;
- aanbrenge van LED's (licht emitterende diode);
- plaatsing van verkeerssignalisatie met veranderlijke aanduidingen.

Het betreft vooral kleinere projecten die wegens hun beperkte budgettaire impact niet nominatief in een investeringsprogramma vermeld worden. Het investeringsprogramma dient in een algemene aanneming te voorzien waarmee dergelijke kleine infrastructuuraanpassingen op korte termijn uitgevoerd kunnen worden. Aanpassingen tot maximaal tweehonderd duizend euro (acht miljoen zeventenzestigduizend negenhonderd tachtig frank) kunnen als kleine aanpassingen beschouwd worden en op die aanneming aangerekend worden.

Indien de PCV kleine aanpassingen voorstelt, die het plafond van tweehonderd duizend euro (acht miljoen zeventenzestigduizend negenhonderd tachtig frank) overschrijden, doet zij een voorstel aan de PAC, die van dit plafond kan afwijken, indien het voorliggende voorstel geen belangrijke mobiliteitseffecten heeft en louter handelt over de verbetering van de verkeersveiligheid. In dat geval beperkt de auditcommissie zich tot de bekrachtiging van het voorstel van de PCV en is het project verder niet convenantplichtig.

Voor kleinere projecten die niet-convenantgebonden zijn maar die duidelijk een zeer grote impact hebben op de mobiliteit, kan de provinciale mobiliteitscoördinator, na onderzoek door de PCV, beslissen om het dossier naar de PAC door te schuiven.

- de PCV kan ook convenantgebonden projecten preadviseren.
- De PCV evalueert de uitgevoerde projecten.

5.2. Samenstelling

De PCV heeft als leden:

- het afdelingshoofd van de provinciale afdeling Wegen en Verkeer (voorzitter);
- de mobiliteitscoördinator van de provinciale afdeling Wegen en Verkeer;
- de afgevaardigde van de provinciale afdeling Wegen en Verkeer;
- de afgevaardigde van de afdeling Verkeerskunde;
- de afgevaardigde van de afdeling Elektriciteit en Mechanica;
- de afgevaardigde van de VVM-De Lijn;
- de afgevaardigde van de federale politie;
- de afgevaardigde van de lokale overheid;
- de afgevaardigde van het BIVV;
- de afgevaardigde van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur;
- de afgevaardigde van de provincie (voorzover een provincieweg betrokken is).

5.3. Beoordelingswijze

De PCV onderzoekt alternatieve oplossingen voor de vastgestelde knelpunten onder meer vanuit de volgende invalshoeken:

- impact op de verkeersveiligheid;
- impact op de verkeersleefbaarheid;
- impact op de verkeersafwikkeling voor de verschillende verkeersdeelnemers;
- effectiviteit en kostenefficiëntie van de voorgestelde maatregelen op korte versus lange termijn.

Men moet voor ogen houden dat veelal verscheidene schikkingen afzonderlijk of gecombineerd, in meerdere of mindere mate, kunnen beantwoorden aan de (verschillende) vooropgestelde doelstellingen. Men zal derhalve niet enkel de voordelen maar ook de nadelen van de voorgestelde maatregelen en de alternatieven moeten afwegen. De voorgestelde infrastructurele oplossingen dienen steeds afgewogen te worden ten opzichte van andere mogelijke maatregelen zoals bijvoorbeeld een verscherpt handhavingsbeleid.

Indien de PCV tot het besluit komt dat andere meer ingrijpende infrastructurele maatregelen, zonder of samen met de voorgestelde maatregelen noodzakelijk zijn worden die geëvalueerd aan de hand van de objectieve behoefteanalyse en op het meerjareninvesteringsprogramma geprogrammeerd naargelang hun prioriteit.

Indien naar aanleiding van de behandeling van concrete dossiers binnen de PCV vragen of meningsverschillen ontstaan, leidt de provinciale mobiliteitscoördinator hieruit een algemene vraagstelling af, die aan de AVVG wordt voorgelegd.

Naar aanleiding van een aanvraag voor een gemarkeerde voetgangersoversteekplaats kan bijvoorbeeld discussie ontstaan over de criteria voor een dergelijke gemarkeerde voetgangersoversteekplaats. Die vraag wordt aan de AVVG voorgelegd. Het antwoord van de AVVG geldt enerzijds voor de aanvraag in kwestie maar anderzijds ook voor alle soortgelijke specifieke probleemsituaties die binnen de verschillende PCV's of PAC's aan bod zouden komen.

Indien het meningsverschil niet te herleiden is tot een algemene principekwestie over de wenselijkheid van bepaalde schikkingen, rust de definitieve beslissing bij het afdelingshoofd.

5.4. Werkwijze

Voor een efficiëntere dossierafhandeling en een gewenste verschuiving van verantwoordelijkheden en beslissingsbevoegdheden naar het provinciale niveau, behandelt de PCV dossiers in principe volledig zelfstandig volgens de volgende procedure:

- De PCV stelt een volledige bundel samen met alle noodzakelijk informatie zoals vermeld in bijlage 1 (ongevallenanalyse, verkeerstellingen, foto's, schema's, criteriabeoordeling,...);
- De PCV behandelt het dossier, de beslissing en de motivatie van de PCV wordt op een standaardformulier gevoegd bij de bundel;
- De PCV maakt de bundel ter informatie over aan de AVVG;
- De PCV volgt de genomen beslissingen op en evalueert.

Het secretariaat wordt waargenomen door de provinciale afdeling van AWW.

Goedgekeurde maatregelen die te maken hebben met elektriciteit en mechanica worden uitgevoerd door de afdeling Elektriciteit en Mechanica volgens een verkeerstechnisch ontwerp dat wordt opgesteld door de Afdeling Verkeerskunde op basis van gegevens, geleverd door de provinciale afdelingen van AWW.

Wanneer wegen die uitgerust zijn met elektrische en mechanische installaties worden gewijzigd, moet de afdeling Verkeerskunde daarover vooraf ingelicht worden opdat het verkeerstechnische ontwerp van die installaties eveneens aangepast wordt.

5.5. Timing

De PCV dient elk dossier afgehandeld te hebben binnen een tijdsspanne van 2 maanden, te rekenen vanaf het binnenkomen van de aanvraag op de afdeling. Indien die tijdslimiet niet gehaald wordt, dient de betreffende afdeling de aanvrager daarover in te lichten met opgave van de redenen. Binnen een termijn van 14 dagen na de beslissing van de PCV wordt een kopie van het volledige dossier ter informatie overgemaakt aan de AVVG

6. Adviesgroep voor Verkeersveiligheid op de Vlaamse Gewestwegen (AVVG)

6.1. Taakstelling

De AVVG is het overlegorgaan bij uitstek waarbinnen algemene verkeerstechnische richtlijnen en aanbevelingen opgesteld worden. Principekwesties over de wenselijkheid van bepaalde schikkingen in welbepaalde omstandigheden worden door de AVVG besproken. De conclusies worden omgezet in richtlijnen. Die richtlijnen gelden als leidraad voor de behandeling van dossiers binnen de PCV en de PAC. De AVVG behandelt voortaan geen concrete dossiers meer. De AVVG kan zelfstandig het initiatief nemen om bepaalde richtlijnen of aanbevelingen uit te werken.

6.2. Samenstelling

De AVVG heeft als leden:

- het afdelingshoofd van de afdeling Verkeerskunde (voorzitter);
- de afgevaardigden van de provinciale afdelingen Wegen en Verkeer;
- de afgevaardigde van de afdeling Wegenbeleid;
- de afgevaardigde van de Beleidsafdeling Elektriciteit en Mechanica;
- de afgevaardigde van de VVM 'De Lijn';
- de afgevaardigde van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur;
- de afgevaardigde van het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid;
- de afgevaardigde van de federale politie;
- de afgevaardigde van de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG).

Voor specifieke agendapunten kunnen extra vertegenwoordigers worden uitgenodigd.

6.3. Beoordelingswijze

De AVVG onderzoekt principiële aanvragen op basis van binnenlandse en buitenlandse publicaties op het vlak van verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid en multimodale bereikbaarheid waarbij een duurzame mobiliteit het uitgangsprincipe vormt. In het bijzonder wordt het vademecum 'verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde omgeving' verder verfijnd of aangevuld op basis van de besprekingen binnen de AVVG.

De AVVG ziet toe op de naleving van haar richtlijnen en aanbevelingen. De AVVG beschikt over 14 dagen om elke beslissing van de PCV waarvan ze in kennis gesteld wordt te schorsen op basis van een gemotiveerd standpunt en voor zover er algemene richtlijnen zijn. De schorsingsbevoegdheid geldt uitsluitend voor zover de voorgestelde maatregelen indruisen tegen de richtlijnen en aanbevelingen van de AVVG.

In voorkomend geval beschikt de PCV over 1 maand om haar beslissing te motiveren en/of bij te sturen op basis van de opmerkingen van de AVVG. Indien de AVVG bij haar standpunt blijft, worden de voorgestelde maatregelen niet uitgevoerd.

Om de werking van de PAC's op basis van onafhankelijke externe experts niet te hypothekeren kan de AVVG de beslissingen van de PAC niet schorsen of vernietigen. De provinciale mobiliteitscoördinatoren zullen bij de AVVG jaarlijks verslag uitbrengen met betrekking tot de toepassing van de richtlijnen en aanbevelingen van de AVVG binnen de PAC's.

6.4. Werkwijze

De AVVG handelt principiële aanvragen af volgens de volgende procedure:

- De AVVG stelt een volledig bundel samen met alle noodzakelijk informatie;
- De AVVG behandelt het dossier, de principiële beslissing en de motivatie van de AVVG wordt gevoegd bij de bundel;
- De AVVG maakt de bundel ter informatie over aan de PCV's en PAC's;
- De AVVG volgt de genomen principiële beslissingen op en evalueert.

Het secretariaat wordt waargenomen door de Afdeling Verkeerskunde.

6.5. Timing

De AVVG dient elk dossier afgehandeld te hebben binnen een tijdsspanne van 4 maanden te rekenen vanaf het binnenkomen van de principiële aanvraag vanwege een provinciale mobiliteitscoördinator. Indien die tijdslimiet niet gehaald wordt en een beslissing niet langer uitgesteld kan worden, rust de definitieve beslissing bij de voorzitter van de PCV.

7. Besluit

Deze omzendbrief voert een symmetrische overlegstructuur in: de AVVG verhoudt zich in grote lijnen tot de PCV zoals de Taskforce zich tot de PAC verhoudt.

Concrete dossiers worden in de PCV en de PAC beslist op basis van besprekingen in de gemeentelijke begeleidingscommissies die in het kader van het convenantbeleid zijn opgericht.

De vertegenwoordigers van de diverse actoren (Vlaams Gewest, lokale overheid, VVM-De Lijn,...) zijn in beide overlegorganen in grote mate gelijklopend. De PCV en de PAC onderscheiden zich door de complexiteit van de mobiliteitsprojecten die onderzocht worden. De AVVG en de Taskforce staan in voor de omkadering van de werking van de PCV en de PAC. De provinciale mobiliteitscoördinatoren functioneren als schakel tussen de verschillende overlegorganen.

Deze omzendbrief wordt van kracht op 15 november 2001 en vervangt de omzendbrief OW 2000/1. De richtwaarden voor de plaatsing van verkeerslichten d.d. 24.06.1991 blijven onverminderd van toepassing.

Deze omzendbrief vervangt tevens de versie van deze omzendbrief met dezelfde titel die door een administratieve fout onlangs uitgegeven is zonder datum en onder het verkeerde nummer OW 2001/1.

BIJLAGE 3 BIBLIOGRAFIE

- Belgisch Staatsblad 20 april 2001. *Decreet betreffende de mobiliteitsconvenants*
- Belgisch Staatsblad 29 november 2002: *Besluit van de Vlaamse regering betreffende de Basismobiliteit in het Vlaams Gewest.*
- Jan Korsmit, Lieven Raes (2001): *Evaluatie van mobiliteitsplannen*, in opdracht van het Ministerie van het Vlaams Gewest.
- Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap (2003): *Evaluatieverslag 2003 van het instrument 'Mobiliteitsconvenant'.*
- Ministerie van het Vlaams Gewest (1997): *Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.*
- Ministerie van het Vlaams Gewest (2001): *Omzendbrief OW 2001/5: Taakverdeling tussen de Gemeentelijke Begeleidingscommissie, de Provinciale Auditcommissie, de Taskforce, de Provinciale Commissie voor Verkeersveiligheid en de Adviesgroep voor Verkeersveiligheid op Vlaams Gewestwegen.*
- Ministerie van het Vlaams Gewest (2002): *Mobiliteitsplan Vlaanderen.*
- Ministerie van het Vlaams Gewest (2002): *Voorbeelden Milieu en Mobiliteit. In het kader van de Samenwerkingsovereenkomst 'Milieu als opstap naar duurzame ontwikkeling' Cluster Mobiliteit.*
- Ministerie van het Vlaams Gewest (2002): *Voorbeeldenbrochure duurzame mobiliteit. In het kader van module 15 van het mobiliteitsconvenant: flankerende maatregelen ter ondersteuning van het lokale mobiliteitsbeleid. Een inspiratiebron voor de mobiliteitsambtenaar.*
- Ministerie van het Vlaams Gewest (2003): *Gemeentelijk mobiliteitsbeleid, beter bestuur verhoogt de slaagkans.*
- Ministerie van het Vlaams Gewest (2003): *Jaarlijkse voortgangsverslag gemeentelijke mobiliteitsplannen. Mobiliteitscel.*
- Ministerie van het Vlaams Gewest (2003): *Mobiliteitsbrief 41, 42, 43, 46, 47, 54*
- Ministerie van het Vlaams Gewest: *Het Mobiliteitshandboek, praktische gids bij de mobiliteitsconvenants.*
- Mobiliteitsconvenant website: <http://mobiliteit/vlaanderen.be/convenants>
- Praktijkvoorbeelden Langzaam Verkeer
- Verkeersspecialist oktober 2003. *Het convenant leidt tot betere projecten.* Interview met Sven Lieten, raadgever van minister Bossuyt.
- Vlaamse Stichting Verkeerskunde (2003): *Na de opmaak, de uitvoering. Het gemeentelijk mobiliteitsplan.* Studiedag 16 oktober 2003, Brussel. Vlaamse Stichting Verkeerskunde, Langzaam Verkeer, Vereniging van Steden en Gemeenten.
- Willie Miermans, Jos Zuallaert e.a. (2002): *Mobiliteit & Kwaliteit, een nieuwe basis voor een krachtig mobiliteitsbeleid in steden en gemeenten.* In opdracht van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde.



“Vlaamse mobiliteitsconvenanten als voorbeeld voor Nederland?”

Managementsamenvatting en advies

Inleiding

Sinds 1996 worden in Vlaanderen mobiliteitsconvenanten gesloten tussen het Vlaamse Gewest (regionale overheid), provincies, gemeenten, de vervoersmaatschappij De Lijn en eventuele derde partners (bedrijven, scholen, etc.). Door ondertekening van zo'n convenant verplichten de betrokken partners zich om een integraal mobiliteitsplan op gemeentelijk niveau op te stellen én ook te implementeren. De convenanten hebben op vele plaatsen in Vlaanderen geleid tot een integrale aanpak van het gemeentelijke mobiliteitsbeleid¹.

Vragen vanuit decentrale overheden over de toepasbaarheid in Nederland waren voor het Kennisplatform Verdi, thans Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KPVV), aanleiding om de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV) te verzoeken de toepassingsmogelijkheden van het Vlaamse convenantenbeleid voor Nederland in beeld te brengen. Het ging daarbij om beantwoording van de volgende vragen:

- Wat houden de mobiliteitsconvenanten in?
- Wat kunnen we leren uit de Vlaamse mobiliteitsconvenanten?
- Wat zijn de succes- en faalfactoren van het convenantenbeleid tot nu toe?
- Is het convenantenbeleid, zoals dit in Vlaanderen gebeurt, een mogelijk geschikte schakel tussen beleid en uitvoering voor Nederland?

AVV heeft aan Bureau Langzaam Verkeer uit Leuven opdracht verleend een rapportage op te stellen over de werking van het Vlaamse convenantenbeleid. Dit rapport, “Vlaamse mobiliteitsconvenanten als voorbeeld voor Nederland?” geeft een over- en inzicht in de werking van het convenantenbeleid, de succes- en faalfactoren en beschrijft een aantal praktijkvoorbeelden.

Mede op basis van dit rapport zijn de toepassingsmogelijkheden of elementen daaruit voor Nederland getoetst in een workshop met vertegenwoordigers uit de beleidspraktijk van decentrale overheden. Geconcludeerd is dat de toepassingsmogelijkheden van het Vlaamse systeem beperkt zijn. Wel levert de Vlaamse praktijk in een aantal opzichten inspiratie voor de Nederlandse praktijk. In deze notitie wordt dat toegelicht.

De systematiek van het convenantenbeleid

Het afsluiten van een mobiliteitsconvenant is voor een Vlaamse gemeente voorwaarde om subsidie van het Vlaamse Gewest te kunnen krijgen voor het verbeteren van de verkeer- en vervoervoorzieningen en uitvoeren van infrastructurele ‘werken’. Essentieel eerste onderdeel van het convenant is het opstellen van een integraal mobiliteitsplan. Bij de opstelling dienen (alle) relevante actoren te worden betrokken. Op de totstandkoming van het plan wordt toegezien door een Provinciale Auditcommissie (PAC), die met name toeziet op de kwaliteit van het planproces. De PAC fungeert onder leiding van een onafhankelijke auditor. Nadat voor het mobiliteitsplan de “conformverklaring” oftewel het kwaliteitskeurmerk is verkregen, kunnen uitvoeringsmaatregelen als “module” aan het convenant worden toegevoegd. Zo'n “module” is een deelopereenkomst met direct bij deze maatregel betrokken partijen, waarin ook de financiële bijdragen van elk van de partijen (inclusief het Vlaams Gewest) wordt geregeld. Het afsluiten van zo'n module is een voorwaarde voor subsidietoekenning. Ook op de totstandkoming van de modules wordt toegezien door de PAC. Overigens wordt ook de ontwikkeling van het mobiliteitsplan zelf middels een module door het Gewest gesubsidieerd.

Inmiddels heeft het grootste deel van de Vlaamse gemeenten een mobiliteitsconvenant met een conform verklaard mobiliteitsplan en zijn er talrijke voorbeelden van succesvolle uitvoeringsmaatregelen die door een “module” in samenwerking met andere partijen zijn gerealiseerd. In het rapport zijn hiervan voorbeelden beschreven.

Het afsluiten van een convenant met mobiliteitsplan is in de praktijk echter geen harde garantie voor subsidiëring. Als het gaat om het aanpakken van een gewestelijke weg binnen een gemeente² is subsidiëring ook afhankelijk van de prioriteitstelling binnen het gewestelijke infrastructuurprogramma.

¹ De term ‘gebiedsgericht’ uit het Vlaamse rapport komt niet geheel overeen met de Nederlandse definitie. In Vlaanderen gaat het om een integrale aanpak van het gemeentelijk gebied.

² Het Vlaamse gewest is beheerder van de meest belangrijke interlokale wegen, die vaak dorpskernen doorsnijden.



Praktijk workshop: toepassingsmogelijkheden Nederland

Naast een toelichting over de werking van het Vlaamse convenantenbeleid, de succes- en faalfactoren en de praktijkvoorbeelden, biedt het rapport de basis voor discussie met als hoofdvraag of het Vlaamse model, of onderdelen ervan, toepasbaar zijn in de Nederlandse bestuurlijke context. Op 27 mei 2004 is in Rotterdam een workshop georganiseerd met vertegenwoordigers van provincies, kaderwetgebieden, stadsgewesten en gemeenten. Daarnaast waren vertegenwoordigers van het Vlaamse Gewest en medewerkers van KPVV, AVV, DGP en het Bureau Langzaam Verkeer aanwezig. Als coreferent in reactie op de presentatie van het rapport van het Bureau Langzaam Verkeer is Dirk Ligtermoet van Ligtermoet & Partners opgetreden. Hij heeft eerder op verzoek van het Vlaamse Gewest een aantal gemeentelijke Vlaamse mobiliteitsplannen doorgelicht.

De heer Ligtermoet heeft voorgesteld de convenantensystematiek vanuit een zevental invalshoeken te beoordelen:

- 1 Verticaal overheidsconvenant,
- 2 Horizontaal lokaal convenant/resultaat van interactief beleid,
- 3 Coördinatie en versnelling projectuitvoering,
- 4 Beperking van geïsoleerde wegbeheerderrollen,
- 5 Subsidieregeling met inhoudelijke voorwaarden,
- 6 Stimulering van de kwaliteit van lokale planvorming,
- 7 Stimulering van de kwaliteitszorg voor gemeentelijk verkeersbeleid

Hoewel niet op elk van deze invalshoeken even uitgebreid stil gestaan kon worden, heeft de discussie toch een aantal waardevolle conclusies opgeleverd. De belangrijkste conclusies zijn:

- 1 Het Vlaamse convenantensysteem kan niet een op een worden toegepast in Nederland. De bestuurlijke en institutionele verschillen zijn daarvoor te groot.
- 2 Het Vlaamse systeem biedt wel inspiratie. Zo zijn sommige elementen bruikbaar, bijvoorbeeld op het gebied van:
 - a afspraken maken tussen verschillende partijen, zowel horizontaal als verticaal,
 - b kwaliteitsbewaking van gemeentelijke verkeers- en vervoersmaatregelen, programma en inzet middelen

Ad 1

Dat het systeem niet een op een is over te nemen in Nederland is terug te voeren op de specifieke Vlaamse bestuurlijke en institutionele context waarin de convenanten zijn ontwikkeld. In Nederland wordt de mobiliteitsproblematiek benaderd vanuit de optiek Rijk – Provincie/ gemeente, en vooral ingegeven door het ruimtelijk instrumentarium door de relatie provincie/ kaderwetgebied – gemeente. Daarnaast zijn er inhoudelijke verschillen. De Vlaamse gemeenten hebben betrekkelijk weinig invloed op de invulling van het gewestelijk investeringsprogramma. Het gewestelijk programma wordt opgemaakt, de budgetten worden verdeeld en vervolgens aan de hand van de afgesloten modules bekeken of een bepaalde maatregel binnen het gewestelijk programma kan worden uitgevoerd. In Nederland ligt dit anders. In de Wet BDU is geregeld dat BDU-ontvangers (provincies en kaderwetgebieden) bij het opstellen van hun bestedingsprogramma de betrokken gemeenten moeten raadplegen. In de praktijk zijn in verscheidene situaties afspraken gemaakt voor het rechtstreeks doorsluizen van BDU-gelden naar (grotere) gemeenten.

Ad 2a Afspraken maken

In de praktijk is een mobiliteitsconvenant niet meer dan het maken van afspraken tussen partijen (zowel overheid als externen) met als doel het bereiken van overeenstemming over concrete uitvoeringsmaatregelen en verplichtingen en ermee verbonden sancties. Het kan dan ook gezien worden als een afsprakenovereenkomst over subsidie met inhoudelijke voorwaarden. Het convenantenbeleid is in eerste instantie in het leven geroepen om de herstructurering van gewestwegen door bebouwde gemeentelijke dorpskernen meer integraal op te pakken en gemeenten expliciet daarbij te betrekken. Binnen Nederland is het al geruime tijd 'usage' bestuurlijke afspraken te maken en overeenkomsten te sluiten tussen verschillende partijen. Vooral verticaal (Rijk – provincie, vooral tussen provincie en gemeenten), maar ook horizontaal bestaan diverse samenwerkingsverbanden. Het verschil met Vlaanderen is dat dit minder gestructureerd door een convenantenbeleid plaatsvindt. In Nederland wordt eerder per specifieke situatie gezocht naar de juiste of meest optimale manier om afspraken tussen verschillende partijen te maken. Zo gaan de provincies bijvoorbeeld verschillend te werk als het gaat om de BDU-regeling. Het is het verkennen waard of decentrale overheden meer structuur in de manier van afspraken maken wenselijk achten. Daarbij kan het Vlaamse convenantenbeleid referentie en aanknopingspunt zijn. Wellicht zou een meer gestructureerde benadering ook als een 'stok achter de deur' kunnen fungeren bij het maken



en nakomen van afspraken. In de workshop is wel de kanttekening gemaakt dat het Vlaamse convenantenbeleid nog niet heeft gebracht wat het moet brengen als het gaat om betrokkenheid en

committing van externe partijen. Dit betekent echter niet dat het niet mogelijk is. Overigens zijn er in Nederland steeds meer voorbeelden te vinden waar samenwerking tussen verschillende partijen goed verloopt. In veel gevallen geldt dat zeker voor samenwerking tussen overheidslagen (Regionaal Orgaan Amsterdam, Drechtsteden), maar steeds vaker ook voor samenwerking tussen overheid en externe partijen (Stadsgewest Haaglanden (SWINGH), Provincie Gelderland). Onduidelijk is echter of met de samenwerking wel de vereiste (kwalitatieve en effectieve) oplossingen worden bereikt.

Ad 2b. Kwaliteitsbewaking

In het Vlaamse convenantenbeleid is een belangrijke rol toegekend aan de kwaliteitscontrole van gemeentelijke verkeers- en vervoersprojecten. Deze vindt plaats door een onafhankelijke auditor van het PAC. Wanneer gemeenten zich binden aan het convenantenbeleid, zijn zij verplicht een gemeentelijk mobiliteitsplan op te stellen. Dit plan en de uitvoeringsplannen worden getoetst aan het betreffende gemeentelijk mobiliteitsplan en het moederconvenant door de PAC en vervolgens goedgekeurd.

In Nederland is kwaliteitsbewaking minder geïnstitutionaliseerd. De enige vorm van kwaliteitsbewaking is te vinden in de toekenning van subsidies. De afstemming tussen verschillende overheden over de verdeling van financiën verloopt weinig transparant en onduidelijk. Een sterkere (onafhankelijke) kwaliteitstoetsing van het mobiliteitsbeleid en de diverse projecten kan ervoor zorgen dat de uitvoering van verkeer en vervoersinitiatieven meer in samenwerking en daardoor waarschijnlijk ook integraler en doeltreffender tot stand komt. Onderdelen uit het Vlaamse beleid bieden daartoe oplossingsrichtingen en een illustratie. Opgemerkt kan worden dat binnen Nederland veel waarde wordt gehecht aan de gemeentelijk autonomie, die mogelijk onafhankelijke toetsing in de weg staat.

Advies

De toepassingsmogelijkheden en overdraagbaarheid van het Vlaamse convenantenbeleid naar de Nederlandse mobiliteitsbeleidcontext is niet mogelijk door de bestuurlijke en institutionele verschillen. De waarde van de Vlaamse convenantensystematiek voor Nederland kan gelegen zijn in een gestructureerde zoektocht en aanpak voor oplossingen van mobiliteits- en bereikbaarheidsproblemen binnen gemeenten en regio's, te meer omdat de Vlaamse aanpak samenwerking tussen overheden en tussen overheden en externe partijen bevordert. Daarnaast is de Vlaamse beleidspraktijk een voorbeeld hoe onafhankelijke toetsing kan worden ingericht. Verkenning van de mogelijkheden daarvan valt aan te bevelen, omdat de bestaande BDU kwaliteitstoetsing op verschillende – weinig transparante – wijze wordt uitgevoerd en daardoor in meer of minder mate tot onvrede leidt.