



Nieuw Vlaams beleid

Eind vorig jaar publiceerde Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, haar beleidsnota voor de regeerperiode 2019-2024. In deze Mobiliteitsbrief licht ze haar plannen toe en vertelt ze hoe ze wil samenwerken met de lokale besturen.

JERRY DE BRIE

KABINET PEETERS



Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken: "Samen met de vervoerregio's en private spelers wil ik een portfolio uitbouwen van aantrekkelijke mobiliteitsdiensten."

“Vlaanderen staat vandaag voor belangrijke maatschappelijke, economische en technologische uitdagingen met een enorme impact op onze mobiliteit. We moeten keuzes maken die vragen om een mental én een modal shift”, zegt Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken. “Kiezen voor meer duurzame vervoermiddelen en deel- en combimobiliteit is daarin essentieel.”

“Om ons te verplaatsen, zullen we anders moeten denken en handelen”

interview

U bent al bijna 20 jaar burgemeester en 1 jaar Vlaams minister. Wat vindt u belangrijk in de samenwerking tussen lokale besturen en de Vlaamse instanties?

“Lokale besturen en Vlaamse administraties moeten heel nauw samenwerken. Alleen op die manier kunnen we de mobiliteitsknoop ontwarren. Daarnaast geloof ik in sterke lokale besturen die mee de regie bepalen van de mobiliteit in hun regio en inspelen op lokale noden. De vervoerregio's bieden lokale besturen een kader om samen te werken aan mobiliteitsuitdagingen. De vervoerregioraden zijn de cockpits voor het mobiliteitsbeleid in de vervoerregio's. Zij bewaken, sturen en evalueren de invulling van basisbereikbaarheid. Ten slotte zullen we afstemmen met de lokale besturen om Vlaamse investeringen zo gericht en efficiënt mogelijk te kunnen plannen. We voorzien deze legislatuur 635 miljoen euro extra voor investeringen en zullen de vervoerregio's nauw betrekken bij de opmaak van het Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP).”

Welke accenten wil u leggen tijdens uw legislatuur?

“Met gerichte investeringen wil ik inzetten op een **vlotte, veilige en duurzame mobiliteit**. Vlamingen zullen anders moeten denken en handelen wanneer ze zich verplaatsen. Via een **modal shift** van de wagen naar duurzamere vervoersmiddelen kunnen we het wegennet ontlasten en de levenskwaliteit verbeteren. Ook bij het goederenvervoer moet er een mentaliteitswijziging gebeuren. **Duurzame logistiek** is essentieel voor bereikbare en leefbare steden en gemeenten. 80% van de ondernemingen ligt op maximaal 10 kilometer van een waterweg. We moeten deze blauwe boulevard nog meer benutten, want zo kunnen we vrachtwagens van de weg halen en de files en uitstoot terugdringen. Lokale overheden kunnen helpen door te investeren in de uitbouw van watergebonden bedrijventerreinen, de binnenvaart mee te promoten of door het gebruik van de waterweg te stimuleren bij grote lokale wegen- of bouwwerken.”
“Om die modal shift te realiseren, zet ik in op

de realisatie van **basisbereikbaarheid**: de vraaggerichte en efficiënte mobiliteitsvisie voor Vlaanderen. Een goede combimobiliteit, waarbij personen meerdere vervoermiddelen combineren, is daarin essentieel. We investeren daarvoor in mobipunten om vlot te kunnen schakelen tussen die vervoermiddelen. Ik zet ook in op een kwaliteitsvol en vraaggericht openbaar en collectief vervoer, vervoer op maat en deelmobiliteit. Hiervoor zal Vlaanderen goed afstemmen met de vervoerregio's. In uitvoering van het decreet basisbereikbaarheid bouwen we het kernnet uit als hoogwaardig openbaar vervoer. De vervoerregio's bepalen mee het aanvullend net en beslissen volledig over het vervoer op maat. Hiervoor maken we jaarlijks al 27,8 miljoen euro vrij, het budget dat De Lijn hieraan vandaag besteedt. Zo geven we een antwoord op de lokale en globale vervoersvragen. En we blijven uiteraard verder gericht investeren in het onderhoud, de capaciteit en de doorstroming van het wegennetwerk en in veilige en comfortabele fietsinfrastructuur.”



Vanuit Vlaanderen ondersteunen we actief het SAVE-charter, waarmee steden en gemeenten zich kunnen engageren om de verkeersveiligheid verder te verhogen.

wanneer je ze nodig hebt. Daardoor kunnen mensen via hun computer of smartphone met één ticketsysteem hun reisweg plannen, vervoersmodi reserveren, de kostprijs berekenen en bestellen. Samen met de vervoerregio's en private spelers wil ik een portfolio van aantrekkelijke mobiliteitsdiensten uitbouwen. Zo kunnen we reizigers aanzetten tot de aankoop en het gebruik van mobiliteitsdiensten in plaats van de aankoop van voertuigen."

Investeringen in fietsvoorzieningen

In uw beleidsnota kondigt u een groeipad aan voor de investeringen in fietsinfrastructuur. Zullen de subsidiebudgetten voor het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF) gelijke tred houden?

"De investeringen in fietsinfrastructuur worden fors verhoogd via een steil groeipad naar 300 miljoen euro in 2024. Zo wil ik een **veilig, aantrekkelijk en comfortabel fietsnetwerk** realiseren en van de fiets een volwaardiger alternatief voor de wagen maken. Deze investeringen worden afgestemd met de vervoerregio's: trajecten worden opgezet over gemeentegrenzen heen en missing links worden aangepakt. De vervoerregio's zullen met de lokale overheden een gezamenlijk programma opstellen om het volledige fietsnetwerk veilig, comfortabel en leesbaar en om stads- en dorpskernen fietsvriendelijk te maken. Zo willen we het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk sneller realiseren. Ook lokale fietsprojecten die geen deel uitmaken van het BFF, maar wel de gemeentegrenzen overstijgen, moeten steun kunnen krijgen. In 2020 zullen de Vlaamse agentschappen ongeveer 176 miljoen euro investeren in fietsvoorzieningen. In het ontwerp-GIP 2020 zullen alle fietssinvesteringen mee opgenomen worden, zodat lokale besturen er rekening mee kunnen houden. Hoe de middelen concreet verdeeld worden, moet nog bepaald worden."

Sensibiliseren rond verkeersveiligheid

Waar wil u nog op inzetten?

"Ik hou vast aan **nul verkeersdoden** tegen 2050. Het aantal verkeersdoden moet jaarlijks dalen met speciale aandacht voor de kwetsbare weggebruiker. De lokale besturen spelen hierin een belangrijke rol. Vanuit Vlaanderen ondersteunen we actief het SAVE-charter (Samen Actief voor Veilig Verkeer). Steden en gemeenten die het charter ondertekenen, engageren zich om de verkeersveiligheid in Vlaanderen verder te verhogen en bouwen mee aan een verkeersveiligheidscultuur. Ook lokale besturen kunnen actief inzetten op educatie, bijvoorbeeld door een verkeersweek te organiseren, of sensibiliseren, door Vlaamse verkeersveiligheidscampagnes mee te verspreiden en te ondersteunen. **Verkeershandhaving en controle** zijn cruciaal om ongevallen te voorkomen. Steden en gemeenten zullen daarom de mogelijkheid krijgen om GAS-boetes uit te vaardigen voor beperkte snelheidsovertredingen in zones 30 en 50 en de opbrengst te investeren in verkeersveiligheid."

Welke andere initiatieven kunnen lokale overheden zelf nemen?

"Vlot en veilig verkeer is een gedeelde verantwoordelijkheid, waarbij lokale besturen langs gemeentewegen kunnen zorgen voor veilige fietspaden, duidelijke verkeerssignalisatie, veilige schoolomgevingen en maximaal conflictvrije kruispunten. Daarnaast moeten lokale besturen op gemeentewegen ook inzetten op een vlotte doorstroming en op toegankelijke halte-infrastructuur voor personen met een motorische of visuele beperking."

Herkenbare mobipunten

Om de mobipunten te financieren, zullen de wegbeheerders gebruik kunnen maken van een Combimobiliteitsfonds. Wat is dat juist? En van waar komen de middelen?

"Voor de financiering van mobipunten bekijken we hoe we het Fonds Stationsomgevingen kunnen hervormen tot een Combimobiliteitsfonds. De Lijn beschikt over een jaarlijks bedrag om stationsomgevingen in te richten als een

mobipunt. Stations zijn immers de belangrijkste mobipunten omdat het spoor de ruggengraat is van het openbaar en collectief vervoer. Daarnaast kunnen we voor de financiering een beroep doen op het Vlaams Investeringsfonds (VIF) wanneer daar middelen vrijkomen als projecten niet doorgaan."

Wat is voor u belangrijk in de realisatie van de mobipunten?

"Om combimobiliteit te realiseren, zijn **herkenbaarheid** en **informatie** twee belangrijke facetten. De gebruikers moeten kunnen zien waar een mobipunt ligt en weten welke mobiliteitsvoorzieningen aanwezig zijn. Zo weten gebruikers op welke vervoersmogelijkheden ze kunnen rekenen om van punt A naar punt B te gaan. Is er een parking, een (bewaakte) fietsenstalling, laadmogelijkheid voor elektrische auto's of fietsen, een deelauto of -fiets, of een bushalte?"

"Verder moeten alle beschikbare gegevens over de mobipunten op termijn **open data** zijn: het aantal vrije parkeerplaatsen, de busdienstregeling, de beschikbaarheid van deelfietsen en de prijzen, ... Dat is nodig om mobiliteitsoplossingen zoals Mobility as a Service (Maas) mogelijk te maken. Met MaaS, dé Netflix van de mobiliteit, evolueren we van het bezit van een wagen naar het gebruik van mobiliteitsdiensten

Lokale besturen zullen de mogelijkheid krijgen om GAS-boetes uit te schrijven voor beperkte snelheidsovertredingen in zones 30 en 50. De opbrengst kunnen ze investeren in verkeersveiligheid.



JERRY DE BRIE



JERRY DE BRIE

Met de forse verhoging van investeringen in fietsinfrastructuur wil deze Vlaamse Regering een veilig, aantrekkelijk en comfortabel fietsnetwerk realiseren.

Sneller oenteigenen

De doorlooptijd van oenteigeningen bij projecten is vandaag vaak een heikel punt. Gaat u dit tijdens uw legislatuur aanpakken?

“De dienst Vastgoedtransacties van de Vlaamse Belastingdienst zal voortaan bij de start van een project een **termijn bepalen waarbinnen de minnelijke onderhandelingen afgerond moeten zijn**. Bij het bepalen van de termijn dient onder andere rekening gehouden te worden met de aard van de innemingen, het aantal innemingen en eigenaars, de eigendomsstructuur, verdragende externe factoren, ... Die termijn moet

duidelijk zijn. De dienst Vastgoedtransacties kan bij aanvang van de onderhandelingen immers niet alle mogelijke verdragende factoren voorspellen. Voor de aanleg van een fietspad zijn vaak heel wat oenteigeningen nodig van voortuinen, waardoor er met heel veel eigenaars moet onderhandeld worden en de noodzakelijke termijn langer is. Voor eenvoudige dossiers die slechts een beperkt aantal oenteigeningen vereisen, kan die termijn uiteraard korter zijn. Voor de eigenaars met wie op de geraamde einddatum geen akkoord is, wordt de gerechtelijke fase aangevat. Het voornaamste is dat eigenaars het signaal krijgen dat er een redelijke kans is tot minnelijke overdracht, waarbij ze hun argumentatie kunnen aanbrengen, maar dat ze de oenteigening niet kunnen blijven vertragen door de minnelijke onderhandelingen te rekken.”

Toekomstvisie mobiliteit

De ambitie om tot een Mobiliteitsplan Vlaanderen te komen, is losgelaten. Hoe zal de toekomstvisie voor de mobiliteit in Vlaanderen dan wel vorm krijgen?

“Het ontwerp-Mobiliteitsplan Vlaanderen (MPV) werd de laatste 20 jaar, om vaak uiteenlopende redenen, nooit definitief goedgekeurd. Een breed gedragen langetermijnvisie voor Vlaanderen is uiteraard wel noodzakelijk. Die visie komt er best op basis van een **breed maatschappelijk debat** met alle betrokken stakeholders én moet **rekening houden met de vele technologische ontwikkelingen die een impact hebben op mobiliteit**. Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) is daarom met het Tomorrowlab-project gestart: toekomstverkenningen met 2050 als horizon. De komende maanden wordt dat project verder uitgewerkt in afstemming met diverse stakeholders, zoals de vervoerregio's. Doel is om tegen eind 2020 een breed gedragen langetermijnvisie uit te werken die dan in 2021 op Vlaams niveau kan worden besproken. Die langetermijnvisie voor mobiliteit

moet ook in lijn liggen met de in opmaak zijnde Europese visie voor een koolstofneutrale samenleving, waar transport een onderdeel van is.”

Hoe verhoudt die langetermijnvisie zich ten opzichte van de regionale mobiliteitsplannen?

“Ik beseft dat het ontbreken van een goedgekeurd MPV voor de 15 vervoerregio's geen ideale uitgangssituatie is. De 15 regionale mobiliteitsplannen worden afgestemd op verschillende doelstellingenkaders en plannen zoals het Vlaams Regeerakkoord, het Verkeersveiligheidsplan, Vizier 2030, het Luchtbeleidsplan en de nationale en Vlaamse energie- en klimaatbeleidsplannen. Voor de monitoring zal gewerkt worden met een beperkte set van indicatoren die nog moet worden bepaald. Op termijn is het de bedoeling om de 15 regionale mobiliteitsplannen en de breed gedragen langetermijnvisie voor de mobiliteit in Vlaanderen met elkaar in lijn te brengen.”



JERRY DE BRIE

De dienst Vastgoedtransacties van de Vlaamse Belastingdienst zal voortaan bij de start van een project een termijn bepalen waarbinnen de minnelijke onderhandelingen voor oenteigeningen afgerond moeten zijn.

Prioriteiten voor steden en gemeenten uit de Vlaamse beleidsnota

► Lokale besturen zijn voortrekkers in de vervoerregioraden die basisbereikbaarheid en combimobiliteit mee realiseren

- De uitrol van openbaar personenvervoer: aanvullend net en vervoer op maat.
- Advies bij de opmaak van het GIP met oog op gerichte investeringen in o.a. wegen, fietsinfrastructuur, goederenvervoer.
- De uitbouw van mobipunten ondersteunen.
- Faciliteren van deelmobiliteit.
- Uitbouw van portfolio van duurzame en aantrekkelijke mobiliteitsdiensten.

- Toegankelijkheid van de halteinfrastructuur langs gemeentewegen voor personen met een motorische of visuele beperking verbeteren.

► Verkeerscontrole en handhaving

- GAS-boetes bij snelheidsovertredingen in zones 30 of 50.

► Verkeersveiligheid – veilige gemeentewegen

- Wegwerken van gevaarlijke punten en van conflictzones voor fietsers en voetgangers.
- Veilige fietspaden langs gemeentewegen.

- Veilige schoolomgevingen.
- Duidelijke verkeerssignalisatie.
- Gepaste snelheidsregimes.

► Vlotte doorstroming op gemeentewegen

- Slimme infrastructuur.

► Opmaak van geïntegreerde regionale mobiliteitsplannen

Invoering basisbereikbaarheid verschoven naar december 2021

De implementatie op het terrein van het nieuwe openbaar vervoernet in het kader van basisbereikbaarheid zal worden verschoven. Dat gaf de minister eind 2019 aan in het Vlaams Parlement samen met de bespreking van de beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken. De effectieve invoering van het kernnet, aanvullend net en vervoer op maat wordt voorzien op 12 december 2021. De oorspronkelijke timing van die implementatie was aanvankelijk december 2020, maar bleek op aangeven van verschillende vervoerregio's en omwille van verschillende redenen niet haalbaar. De vervoerregio's hebben nu een aantal maanden meer ademruimte voor het uittekenen van het openbaar vervoerplan, met kernnet, aanvullend net en het vervoer op maat, inclusief een participatietraject. Dat OV-plan moet dan tijdens de zomer van 2020 worden goedgekeurd.

Meer info: www.vlaanderen.be/nieuwsberichten/timing-implementatie-nieuwe-openbaar-vervoernet-verschoven

10 miljoen euro subsidies voor veiligere schoolomgevingen en schoolroutes in 2020

Sinds 29 maart 2019 kunnen gemeenten subsidies aanvragen voor projecten die door snel uitvoerbare ingrepen de verkeersveiligheid in de schoolomgevingen op hun grondgebied verhogen. Voor 2020 heeft de Vlaamse Regering hiervoor opnieuw een budget van 10 miljoen euro uitgetrokken. De middelen kunnen onder andere gebruikt worden om een schoolstraat in te richten, fiets- en voetpaden hieraan te leggen, markeringen, signalisatie en straatmeubilair aan te brengen of om een fietsbeloningssysteem op te zetten. Vlaams Minister Lydia Peeters roept alle steden en gemeenten op om na te gaan welke maatregelen ze kunnen invoeren. In totaal heeft de Vlaamse overheid al aan 50 gemeenten een subsidie toegekend, goed voor een totaalbedrag van 1 546 708,20 euro. Samen is dit goed voor verkeersveilige maatregelen in 194 schoolomgevingen.

Meer info over het subsidiemechanisme vind je op www.vlaanderen.be/subsidies-aan-gemeenten-voor-het-verbeteren-van-de-verkeersveiligheid-van-schoolomgevingen

Verkeerslichten 'rechtsaf vrij' en 'recht door vrij' voor fietsers op gewestwegen

Sinds de herziening van de wegcode in mei 2019 is een nieuw type verkeerslicht toegevoegd: 'rechtsaf vrij' en 'recht door vrij' voor fietsers. Onder een bestaand driekleurig licht werd een vierde licht toegevoegd met een fietslogo en een pijltje. Dit licht zal oranje knipperen wanneer fietsers rechtsaf of recht door door het rode (of oranje) verkeerslicht mogen fietsen. Het eerste licht 'rechtsaf vrij voor fietsers' langs een gewestweg is op 5 december 2019 geïnstalleerd in de buurt van het station van Brugge. De komende maanden zijn er nog 12 andere installaties gepland aan kruispunten in Anzegem, Lievegem, Deinze, Bierbeek, Meise, Knokke-Heist, Kortrijk, Geraardsbergen, Oostkamp en Blankenberge. Wanneer AWW een fysieke aanpassing uitvoert aan een lichtenregeling (bijvoorbeeld aan de detectoren, palen of lantaarns) wordt sinds mei 2019 steeds bekeken of meteen 'rechtsaf vrij voor fietsers' of 'recht door vrij voor fietsers' kan worden geïntegreerd.

Meer info: wegenverkeer.be/persberichten/eerste-verkeerslichten-%E2%80%98rechtsaf-vrij-voor-fietsers%E2%80%99-op-gewestweg

Mobibaden: vergeet je niet in te schrijven

In de eerste week van februari organiseert de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) de eerste Mobibaden van 2020. Met de Mobibaden informeert en inspireert de VSV steden en gemeenten over de volgende mogelijke stappen rond mobiliteit binnen hun vervoerregio. Schrijf je tijdig in voor dit netwerkevent!

Meer info: www.mobibad.be

Nieuwe klachtenprocedure voor taxi's



WOLTERS KLUWER

Vanaf 1 januari is het nieuwe taxidecreet van kracht en is er ook een nieuwe procedure voor klachten. Iedereen die klachten heeft over de exploitant, de bestuurder, de tussenpersoon, het vervoer of de dienstverlening kan voortaan een klacht indienen bij de gemeente die de vergunning of machtiging

heeft verleend en daarna bij een nieuw klachtenorgaan van de Vlaamse overheid. De exploitant is verplicht om de klant te informeren hoe en waar hij een klacht kan indienen. Als de klant niet tevreden is over de behandeling van de klacht door de gemeente, kan hij voortaan ook een klacht indienen bij het klachtenorgaan van de Vlaamse overheid, via www.mow-contact.be. Het klachtenorgaan geeft aanbevelingen om verdere klachten in de toekomst te voorkomen. De aanbevelingen worden schriftelijk bezorgd aan de betrokken exploitant en aan de gemeente die de vergunning of machtiging heeft afgegeven. Het klachtenorgaan brengt de klant op de hoogte van die aanbevelingen. Naast deze procedure kan iedereen voor klachten uiteraard nog altijd bij de politie terecht.

Dynamische lijst gevaarlijke punten heeft meer oog voor voetgangers en (brom-)fietsers

De dynamische lijst van gevaarlijke punten heeft meer oog voor voetgangers en (brom-)fietsers en laat toe locaties gericht aan te pakken waar deze weggebruikers het slachtoffer zijn. Door de zwaardere wegingsmethode voor voetgangers en fietsers verhoogt de meest recente dynamische lijst van gevaarlijke punten voor de periode 2015-2017 tot 314 punten. De eerste dynamische lijst van gevaarlijke punten, samengesteld in 2018 en gebaseerd op de gegevens van letselgevallen in de periode 2014-2016, bestond uit 212 punten. Omwille van het stijgende aandeel voetgangers en fietsers in de ongevallencijfers en de toename aan duurzame vervoerswijzen in het straatbeeld werd in 2019 besloten om bij de berekening van de nieuwe dynamische gevaarlijke puntenlijst verhoogde aandacht te schenken aan voetgangers en fietsers. Concreet resulteerde dit in het toekennen van een hoger gewicht voor alle voetgangers, fietsers en bromfietsers.

Agenda

februari

- 5 Mobibad Vlaams-Brabant
- 6 Mobibad West-Vlaanderen
- 6 Fundamenten van de verkeersveiligheid (les 3)
- 10 Mobibad Antwerpen
- 11 Mobibad Oost-Vlaanderen

maart

- 3 Mobibad Limburg
- 10 Vlaams Congres Verkeersveiligheid
- 12 Mobiliteitseffecten beoordelen met mobiliteitstoets (les 1)
- 16 De basisprincipes van de verkeerskunde (les 1)
- 24 Mobiliteitseffecten beoordelen met mobiliteitstoets (les 2)
- 27 De basisprincipes van de verkeerskunde (les 2)
- 31 Beter communiceren over politieacties

april

- 2 De basisprincipes van de verkeerskunde (les 3)
- 28 De basisprincipes van de verkeerskunde (les 4)

mei

- 8 Opfrissing van de wegcode
- 26 Fietscongres

Zie ook de agenda op www.mobielvlaanderen.be/overheden.

Mobiliteitsbrief is er ook als e-zine. Abonnees op het e-zine krijgen de Mobiliteitsbrief digitaal in hun persoonlijke mailbox. Je kunt voor de papieren en/of digitale versie gratis in- en uitschrijven via www.mobielvlaanderen.be/overheden/mobbrief-inschrijving.php. Op deze website vind je ook alle Mobiliteitsbrieven terug en meer informatie over het lokaal mobiliteitsbeleid. Voor suggesties en vragen over deze publicatie of je abonnement kun je mailen naar info@mobilitetsbrief.be. Voor meer informatie over privacy verwijzen wij naar de privacy policy van de Vlaamse overheid: <https://departement-mow.vlaanderen.be/nl/privacyverklaring>