

---

# Omzendbrief MOW/2009/01

**Vlaams minister van Mobiliteit,  
Sociale Economie en Gelijke Kansen**

Koolstraat 35, 1000 Brussel  
Tel. 02 552 63 00 - Fax 02 552 63 01  
[kabinet.vanbrempt@vlaanderen.be](mailto:kabinet.vanbrempt@vlaanderen.be)

Omzendbrief MOW/2009/01

Aan departement MOW, Agentschap Wegen  
en Verkeer, nv De Scheepvaart, Water-  
wegen en Zeekanaal NV, Vlaamse Ver-  
voersmaatschappij De Lijn  
Vlaamse lokale en provinciale besturen

**Vlaams minister van Openbare Werken,  
Energie, Leefmilieu en Natuur**

Koning Albert II-laan 20 bus 1,  
1000 Brussel  
Tel. 02 552 66 00 – Fax 02 552 66 01  
[kabinet.crevits@vlaanderen.be](mailto:kabinet.crevits@vlaanderen.be)

Datum: 27 maart 2009

Betreft: Gewestelijke ondersteuning van het lokale mobiliteits- en verkeersveiligheidsbeleid. Organisatiestructuur van en taakverdeling tussen de Gemeentelijke Begeleidingscommissie, de Provinciale Auditcommissie, de Taskforce Mobiliteitsconvenants, de Provinciale Commissie voor Verkeersveiligheid en de Adviesgroep voor Verkeersveiligheid op Vlaamse Gewestwegen.

## INHOUD

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

Bijlage 1: Gegevensverzameling voor PCV-dossiers

### 1. Doel en uitgangspunten

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

Daarnaast worden in het decreet van 20 april 2001 betreffende het personenvervoer over de weg aan de VVM De Lijn opdrachten gegeven betreffende de organisatie van het openbaar vervoer.

Het Ministerieel Besluit van 22 februari 2007 zorgde voor een grondige verfijning van de modules die de uitvoering van het mobiliteitsconvenant ondersteunen en

introduceerde de sneltoets. Deze methodiek laat toe de bestaande gemeentelijke mobiliteitsplannen te screenen en de stap te zetten naar de mobiliteitsplannen van de tweede generatie.

In het kader van het convenantbeleid werden volgende overlegstructuren opgezet:

- een gemeentelijke begeleidingscommissie (GBC) in elke gemeente waarmee een mobiliteitsconvenant is afgesloten
- een provinciale auditcommissie (PAC) en een openbaar vervoercommissie (OVC) in elke provincie
- een begeleidende Taskforce mobiliteitsconvenants (Taskforce) op Vlaams niveau

Deze structuren begeleiden elk op hun niveau en binnen de hun toegewezen taken de ontwikkeling, voorbereiding en uitvoering van mobiliteitsplannen, convenantgebonden projecten en andere projecten zoals deze die gesubsidieerd worden via het zgn. Fietsfonds voor de realisatie van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk op wegen die niet in het beheer zijn van gewest of provincies en niet in aanmerking komen voor module 12. Ook het overleg over de openbaar vervoersprojecten (o.a. basismobiliteit en netmanagement) wordt binnen deze overlegorganen gestructureerd.

Op 24 maart 2006 heeft de Vlaamse Regering beslist over de operationalisering van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken. Hierdoor werden op 1 april 2006 het Departement Mobiliteit en Openbare Werken en het Agentschap Infrastructuur opgestart. De onderlinge verdeling van personeel tussen beide diensten heeft ertoe geleid dat een aantal ambtenaren die vroeger actief waren in de provinciale afdelingen van de Administratie Wegen en Verkeer (AWV), nu behoren tot het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW). Zij hebben nog wel een sterke professionele relatie met hun vroegere afdeling, maar geen hiërarchische band meer.

Op 21 september 2007 heeft de Vlaamse Regering beslist de naam van het Agentschap Infrastructuur te wijzigen in Agentschap Wegen en Verkeer.

Het aanpassen van de overlegorganen en het aanpassen van de procedures aan de gewijzigde administratieve toestand "na BBB" werd toevertrouwd aan een werkgroep met vertegenwoordigers van de afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid van het Departement MOW, De Lijn, het Agentschap Infrastructuur (intussen Agentschap Wegen en Verkeer) en de auditoren. De Beleidsraad van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken nam op 5 februari 2007 akte van het eindrapport van deze werkgroep.

Dat eindrapport bevestigt de filosofie en de instrumenten van het mobiliteitsconvenant: de lokale overheid nauwer betrekken in het gewestelijke mobiliteitsbeleid door te komen tot een globale en gecoördineerde visie op mobiliteit, op basis van een gestructureerd (boven)gemeentelijk overlegmodel met gelijke partners (consensusmodel) en een kwaliteitsbewaking door een onafhankelijke auditor.

In een aantal gevallen werken de overlegorganen die in het kader van het conve-

nantbeleid opgericht werden op het terrein van eerder opgerichte overlegorganen. Het betreft de provinciale commissie voor verkeersveiligheid (PCV) en de adviesgroep voor verkeersveiligheid op Vlaamse gewestwegen (AVVG) die georganiseerd worden door het Agentschap Wegen en Verkeer als wegbeheerder van het Vlaamse gewestwegennet. Bepaalde taken die aan deze organen toegewezen werden, kunnen interfereren met de taken van de overlegorganen opgericht in het kader van het convenantbeleid. Onderhavige omzendbrief heeft tot doel de taken van alle vermelde overlegorganen eenduidig af te bakenen en regelt dan ook de onderlinge afstemming van de opdrachten van de PCV en de AVVG op die van de GBC, PAC, OVC en de Taskforce.

Om de inhoudelijke consistentie van de besprekingen binnen de verschillende overlegorganen te bevorderen bevestigt deze omzendbrief de richtlijn uit de omzendbrief OW 2001/5: in elke provincie zal de "*provinciale mobiliteitscoördinator*" een inhoudelijke coördinatieopdracht opnemen. Het celhoofd van de provinciale cel Mobiliteit en Verkeersveiligheid (afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid van het departement Mobiliteit en Openbare Werken) wordt hiertoe aangesteld. Deze zetelt in alle bovengemeentelijke overlegorganen (PAC, OVC, PCV en AVVG). De provinciale mobiliteitscoördinator oefent van daaruit een katalyserende invloed uit op de verspreiding van zowel theoretische als praktische inzichten op het vlak van mobiliteit tussen de verschillende overlegorganen.

## **2. De Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC)**

### ***2.1. Taakstelling van de Gemeentelijke Begeleidingscommissie***

Bij het afsluiten van een mobiliteitsconvenant met een gemeente voorzien de bepalingen van het moederconvenant in de oprichting van een GBC. Dit is een overlegforum waarin de betrokken partners van het convenant op gelijke voet overleggen, gezamenlijk mobiliteitsknelpunten onderzoeken en voorstellen tot oplossingen uitwerken. Hierbij wordt gestreefd naar een consensus maar een consensus is niet vereist voor de volgende stappen in de procedure.

De GBC wordt in het bijzonder belast met de voorbereiding van de opmaak en opvolging van het gemeentelijke mobiliteitsplan waartoe de gemeente zich bij de ondertekening van het mobiliteitsconvenant verbonden heeft. Gemeenten die deel uitmaken van een grootstedelijk of regionaalstedelijk gebied kunnen voor delen van hun grondgebied eigen deelmobiliteitsplannen opstellen binnen het kader van een samenhangend plan voor de hele gemeente.

Tevens wordt de GBC belast met de inhoudelijke voorbereiding van convenantgebonden projecten, van de projecten verbonden aan het Fietsfonds voor de uitbouw van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk op wegen die niet in het beheer zijn van gewest of provincies en niet in aanmerking komen voor module 12, met de opmaak van streefbeelden voor wegen van bovenlokaal belang, met projecten gericht op de herinrichting van stationsomgevingen en met de aanbodprojecten openbaar vervoer die door de VVM De Lijn worden opgemaakt, o.a. de projecten netmanagement.

Elk dossier dat aan de GBC voorgelegd wordt, wordt inhoudelijk getrokken door één van de actoren vertegenwoordigd in de GBC. Deze actor, hierna de “initiatiefnemer” genoemd, is verantwoordelijk voor de opmaak van de verschillende nota's en plannen. De initiatiefnemer stelt zijn dossier voor aan de GBC en leidt de inhoudelijke discussie.

Indien de reikwijdte van een project meerdere gemeenten betreft, kunnen op voorstel van de initiatiefnemer de werkzaamheden of deelaspecten van GBC's worden gebundeld in een gezamenlijk bovenlokaal overlegplatform of mobiliteitsoverleg. De intergemeentelijke GBC wordt voorgezeten door de initiatiefnemer, tenzij hierover anders beslist wordt in overleg met de betrokken gemeenten. Om een efficiënt overleg te garanderen wordt deze intergemeentelijke GBC samengesteld uit een delegatie van de lokale GBC's, waarbij minstens alle vaste leden aanwezig zijn.

## **2.2. Samenstelling van de GBC en taken van de vaste leden**

De Gemeentelijke Begeleidingscommissie bestaat in zijn minimale samenstelling uit de vaste leden van de GBC. Dit zijn de vertegenwoordigers van de gemeente, van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, van de VVM De Lijn, van het Agentschap Wegen en Verkeer, van het Agentschap RO Vlaanderen en van het provinciebestuur. De aanwezigheid van de bevoegde wegbeheerder(s) is verplicht bij de bespreking van projecten op wegen onder hun beheer.

De gemeenteraad beslist verder autonoom welke andere leden ze opneemt in de GBC. Het is wenselijk minstens die diensten op te nemen die zich op het lokale vlak bezighouden met mobiliteit, ruimtelijke ordening, verkeersveiligheid, milieu en duurzaamheid. Om het draagvlak van het overleg en de besluitvorming in de GBC te verhogen wordt in de samenstelling van de GBC bij voorkeur een weerspiegeling van de maatschappelijke (belangen)actoren nagestreefd. Voor de GBC wordt een huishoudelijk reglement vastgesteld dat ter goedkeuring wordt voorgelegd aan de Provinciale Auditcommissie.

De GBC wordt in algemene regel voorgezeten door een vertegenwoordiger van het gemeentebestuur, aangeduid door het college van burgemeester en schepenen. Dit voorzitterschap omvat zowel administratieve taken (bv. verspreiden agenda en uitnodiging, verslaggeving,...) als inhoudelijke taken. De vaste leden beschikken over initiatiefrecht ten aanzien van de agenda.

De vergadering wordt samengeroepen door de voorzitter, door de initiatiefnemer van een project of op vraag van één van de vaste leden van de GBC.

Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken wordt in de GBC vertegenwoordigd door de mobiliteitsbegeleider. Dit is een ambtenaar van de afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid. Deze mobiliteitsbegeleider waakt over de vertaling van de doelstellingen van het Vlaamse beleid op het gebied van duurzame mobiliteit en verkeersveiligheid naar het gemeentelijk niveau en begeleidt de gemeente zowel inhoudelijk als op procedureel vlak.

Het Agentschap Wegen en Verkeer, het Agentschap RO Vlaanderen en de VVM De Lijn worden in de GBC vertegenwoordigd door een ambtenaar van hun provinciale afdelingen, resp. een medewerker van de provinciale entiteit. Deze waakt er over de technische haalbaarheid en samenhang m.b.t. onderhoud en exploitatie van het netwerk onder het beheer van zijn dienst. Het provinciebestuur wordt vertegenwoordigd door een ambtenaar van de provinciale dienst die de provinciale taken inzake mobiliteit en ruimtelijke planning voor die gemeente uitvoert.

In bepaalde gevallen kan het zinvol zijn vertegenwoordigers van het Agentschap voor Natuur en Bos of andere diensten bij de bespreking te betrekken. Deze leden kunnen ad hoc uitgenodigd worden indien het dossier in kwestie om hun aanwezigheid vraagt. De mobiliteitsbegeleider of een ander lid van de GBC kan in dergelijk geval hun aanwezigheid voorstellen.

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 of horizontaal, permanent of ad hoc) maar moet steeds aanvullend zijn op de bestaande expertise of de actuele beschikbaarheid ervan bij de betrokken diensten van de Vlaamse overheid. Het doel daarvan is om een multidisciplinaire en multimodale aanpak van de mobiliteitsknelpunten te verzekeren. De experts hebben een ondersteunende taak.

## **3. De Provinciale Auditcommissie**

### ***3.1. Taakstelling van de Provinciale Auditcommissie***

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

Voor de bespreking van acties, projecten en evaluaties m.b.t. het openbaar vervoeraanbod wordt de PAC “openbaar vervoercommissie” of OVC genoemd.

De PAC beoordeelt de dossiers die haar door de GBC worden voorgelegd op vlak van conformiteit, consistentie en specificiteit. De projecten en acties worden getoetst op hun inhoudelijke conformiteit met de algemeen aanvaarde mobiliteitsvisie van het mobiliteitsconvenant, de beleidslijnen van het gemeentelijk mobiliteitsplan en de toepasselijke normen en richtlijnen. Aanvullend worden ze beoordeeld op onderlinge samenhang, wederzijdse versterking en consistentie. Infrastructuurprojecten worden daarenboven beoordeeld op hun oplossingsgerichtheid, integratie in het ruimtelijk kader en budgettaire haalbaarheid.

Er zijn dan ook verschillende types audits: de planaudit, de audit van het openbaar vervoeraanbod en de audit van projecten.

#### **3.1.1. De planaudit**

De planaudit is in eerste instantie gericht op de audit van het mobiliteitsplan, maar ook bedoeld voor andere studies met een bovenlokaal mobiliteitsthema zoals streefbeelden. Deze audit licht het planningsproces door en beoordeelt de verschillende onderdelen van het mobiliteitsplan (oriëntatienota, synthesenota en het beleidsplan), maar ook hun latere evaluaties en aanpassingen in het kader van sneltoets.

In het kader van andere studies bespreekt deze audit de opgemaakte studierapporten. Er wordt nagegaan of het voorgestelde conform is met de principes van duurzame mobiliteit, in het bijzonder de beheersing van de verplaatsingsbehoeften en de billijke verdeling van verplaatsingsmogelijkheden. Tevens gaat deze audit na in welke mate de voorgelegde plannen en nota's passen in een context die het lokale niveau overstijgt.

#### **3.1.2. Audit van het openbaar vervoeraanbod**

De audit van het openbaar vervoeraanbod van de VVM De Lijn behorende tot een bepaald project of binnen een bepaald gebied gebeurt door de OVC. Ook de communicatie over het openbaar vervoeraanbod wordt in deze commissie behandeld.

De OVC behandelt specifiek volgende projecten of acties:

- de informatieverstrekking over en promotie van het geregeld vervoer (module 7)
- doorstromingsmaatregelen voor het geregeld vervoer (module 8), met uitsluiting van de infrastructurele maatregelen. Als binnen de module 8 de aanleg van infrastructuur voorzien is wordt deze module enkel aan de PAC voorgelegd. De PAC auditor formuleert dan het advies. Hij/zij kan zich hierbij laten bijstaan door de OVC auditor die deze vergadering mag bijwonen, net als de voorzitter van de OVC.
- projecten verhoging van het aanbod van geregeld vervoer (module 9)
- projecten basismobiliteit en netmanagement
- wijzigingen aan het bestaande aanbod
- evaluatie van de projecten (ook de projecten basismobiliteit) en modules die de verhoging van het openbaar vervoeraanbod en de communicatie over het aanbod tot doel hebben

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 van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg 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 OVC waken over de invulling en de naleving van de wederzijdse verbintenissen zoals omschreven in de modules.

Voor de OVC geldt de werkwijze beschreven onder 3.1.3.

### **3.1.3. De audit van projecten**

Convenantgebonden projecten en andere infrastructuurprojecten worden voorbereid in de GBC en nadien voorgelegd aan de PAC of OVC met het oog op een conformverklaring (PAC) of positieve advisering (OVC) van het project. Dit moet aanzetten tot het opmaken van een integraal ontwerp, waarin aandacht gaat naar alle verkeersdeelnemers, maar ook groenaanleg, verlichting enz. begrepen worden. Projecten die via de auditprocedure voorbereid zijn, worden na uitvoering geëvalueerd door de GBC. Ook deze evaluatienota wordt voorgelegd aan de PAC of OVC.

Meer concrete richtlijnen over de documenten die moeten voorgelegd worden en de inhoud daarvan, zijn vervat in de omzendbrief MOW/2009/02 betreffende de invoering en stroomlijning van de werking met startnota's, projectnota's en evaluatienota's die het voorwerp uitmaken van een start-audit, voor investeringsprojecten van de VVM, voor projecten stationsomgevingen en de projecten van het Fiets-



fonds.

De voorbereiding van een project gebeurt steeds in de GBC waarbij de betrokken partijen naar een zo ruim mogelijke consensus streven. Een consensus is echter niet vereist voor de volgende stappen in de procedure. De GBC legt het project voor aan de PAC of OVC voor de startaudit, projectaudit en evaluatieaudit.

#### *a. De startaudit*

Elk infrastructuurproject opgenomen in het (indicatief) (meerjaren)programma van het Agentschap Wegen en Verkeer of de VVM De Lijn, alle infrastructuurprojecten in het kader van modules 2, 3, 10, 12, 13 14, 16 en 18, de projecten stationsomgevingen en de projecten in het kader van module 4 en van het Fietsfonds maken het voorwerp uit van een startaudit. Projecten op het hoofdwegennet worden hiervan vrijgesteld, evenals projecten in het kader van de modules 5 en 17 en ingrepen die gericht zijn op het louter structureel onderhoud<sup>1</sup> van de rijweg of die omwille van hun beperkte kostprijs en geringe mobiliteitsimpact tot de taakstelling van de Provinciale Commissie voor Verkeersveiligheid behoren.

De startaudit buigt zich over de startnota die de oriëntaties bij de uitwerking van het infrastructuurproject vastlegt. Tijdens de startaudit wordt onderzocht of het project past in het gemeentelijke mobiliteitsplan of in een planning op hoger niveau. De startaudit bepaalt ook 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. Bij projecten die over meerdere gemeenten lopen, zal de PAC of OVC ook aanduiden met welke gemeente een koepelmodule moet afgesloten worden. De gemeente waarvan het 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.

#### *b. De projectaudit*

Projectnota's worden voorgelegd aan de projectaudit. Voor de openbaar vervoerprojecten die worden behandeld in de OVC worden verantwoordingsnota's opge maakt.

De audit van de projectnota of verantwoordingsnota evalueert het project en het ermee gepaard gaande ontwerp. Deze projectaudit heeft volgende taken:

- Beoordelen of de geleverde verantwoordingsstukken conform zijn met de van kracht zijnde regelgeving.
- Er over waken dat het voorgestelde project consistent is met de basisdoelstellingen van het mobiliteitsconvenant, met de bepalingen van het mobili-

---

<sup>1</sup> Structureel onderhoud staat voor het gebruikelijk onderhoud om de wegen in goede staat te houden, incl. evt. herstellings- en vernieuwingswerken aan het wegdek zonder dat daarbij het profiel en de functie van de weg worden gewijzigd.

teitsplan en met de projecten en verbintenissen in het kader van de afgesloten modules.

- Nagaan hoe de wederzijdse verbintenissen, opgenomen in de relevante module, een concrete invulling krijgen voor het specifieke project dat onderzocht wordt.
- Voor infrastructuurprojecten nagaan of de besluiten van de startaudit werden opgevolgd en of het project voldoet aan de kwaliteitseisen zoals die zijn opgenomen in de diverse vademecums (bv. verkeersvoorzieningen in bebouwde omgeving, rotondes, fietsvoorzieningen, voetgangersvoorzieningen) en in omzendbrieven en richtlijnen van de administratie.

### *c. De evaluatie-audit*

Na de uitvoering en ingebruikneming van het project wordt het project geëvalueerd. Er wordt een evaluatienota opgesteld overeenkomstig de bepalingen die hierover in de projectnota of richtlijnen van de administratie zijn opgenomen. De PAC of OVC gaat na hoe uitvoering wordt gegeven aan deze bepalingen. Ze evalueert de bereikte resultaten en geeft advies over de mogelijke noodzakelijke aanpassingen of bijstellingen aan het project.

De PAC en OVC signaleren systematische weerkerende vragen of problemen aan de programmacoördinatie en brengen vanuit hun verkeerskundige kennis en ervaring en organisatorisch vermogen oplossingsrichtingen aan

### *d. De start- én projectnota als geïntegreerd document*

Het werken met een aparte start- en projectaudit is aangewezen. In bepaalde gevallen laat de relatieve eenvoud van het project echter een eenvoudiger procedureverloop toe. Voor elke module kan de initiatiefnemer, op eigen risico, ervoor opteren om een geïntegreerde start- en projectnota voor te leggen aan de provinciale auditcommissie.

## **3.2 Werking en procedures**

### **3.2.1. Agendering**

De initiatiefnemer is verantwoordelijk voor het betrokken project en waakt over de volledigheid van het dossier. Hij vraagt aan de PAC of OVC om het project op de eerstvolgende vergadering te agenderen. Enkel start-, project- en verantwoordingsnota's, die voorafgaandelijk door de GBC besproken zijn, kunnen aan de PAC en OVC voorgelegd worden.

Het Agentschap Wegen en Verkeer en VVM De Lijn kunnen enkel projectnota's of verantwoordingsnota's voorleggen voor dossiers die voorkomen op het laatste meerjarenprogramma.

De huishoudelijke reglementen van de PAC en de OVC bepalen de nadere regels voor de agendering van een project.

### **3.2.2. Besluitvorming in de PAC en OVC**

Het project wordt door de initiatiefnemer voorgesteld.

Na de inhoudelijke bespreking van het dossier en nadat de leden van de PAC of OVC hun standpunt kenbaar gemaakt hebben, formuleert de auditor een advies. Dit advies kan geen afwijkingen toestaan t.o.v. de formele bepalingen van de desbetreffende typemodules, noch aan de procedurele richtlijnen en bepalingen van de Samenwerkingsovereenkomst Fietsfonds.

De auditor toetst de conformiteit van de verantwoordingsstukken, gaat na of het project consistent is met de basisdoelstellingen van het mobiliteitsconvenant, of het voldoet aan de vooropgestelde kwaliteitseisen opgenomen in de diverse vademecums, omzendbrieven en richtlijnen van de administratie, controleert in voorkomend geval of de besluiten van de startaudit werden opgevolgd en controleert tenslotte de concrete invulling van de wederzijdse verbintenissen, opgenomen in de relevante module.

Wanneer de auditor na de bespreking oordeelt dat de oplossing en de wederzijdse afspraken aan deze criteria voldoen, dan zal hij/zij het project conform verklaren (in PAC) of positief adviseren (in OVC). De initiatiefnemer krijgt op dat ogenblik groen licht om het project verder uit te werken en te realiseren (onteigeningen, technisch ontwerp, bouwvergunning,...).

Wanneer de auditor na de bespreking echter oordeelt dat de oplossing en de wederzijdse afspraken niet aan de criteria voldoen, zal hij/zij het project niet conform verklaren (in PAC) of negatief adviseren (in OVC). De auditor zal in dat geval de initiatiefnemer adviseren om het project opnieuw te onderzoeken en beter uit te werken. De initiatiefnemer kan dan een nieuw projectvoorstel aan de provinciale auditcommissie voorleggen of een beroep indienen bij de Vlaamse minister(s) bevoegd voor Mobiliteit en Openbare Werken.

Oordeelt de auditor na de bespreking dat de oplossing en de wederzijdse afspraken in grote lijnen aan de criteria voldoen en er nog slechts beperkte aanpassingen nodig zijn, dan kan het project voorwaardelijk conform verklaard worden (in PAC) of voorwaardelijk positief geadviseerd worden (in OVC). Het advies van de auditor geeft dan duidelijk de punten aan waarop bijsturing van het project nodig is. De initiatiefnemer bezorgt een aangepast dossier aan de voorzitter van de PAC of OVC, aan de auditor en, voor PAC-dossiers, aan de mobiliteitscoördinator. De auditor kijkt het dossier na en geeft een nieuw advies. Dit advies wordt formeel meegedeeld op de eerstvolgende vergadering van de PAC of OVC.

Uiterlijk twee weken na de vergadering bezorgt de auditor het advies aan de voorzitter en de mobiliteitscoördinator. De voorzitter maakt het advies over aan de andere leden van de commissie en aan het afdelingshoofd van de afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid. Deze legt vervolgens, ten gepaste tijde, rekening

houdend met het advies van de auditor de moduletekst ter ondertekening voor aan de minister.

### **3.2.3. Beroep**

Elke actor vertegenwoordigd in de PAC of OVC 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 voorzitter van de PAC of OVC en aan de Vlaamse minister(s) bevoegd voor Mobiliteit en Openbare Werken. Deze laatste zal (zullen) dit beroep verder afhandelen. De termijn voor het indienen van een beroep bedraagt 2 weken vanaf ontvangst van het auditadvies. De minister(s) maakt haar (maken hun) beslissing ten laatste 4 weken na de betekening van het beroep bekend.

## **3.3. Samenstelling van PAC en OVC en taakstelling van hun leden**

### **3.3.1. Samenstelling van de PAC en OVC**

De PAC en OVC bestaan uit volgende leden:

1. de voorzitter:
  - Voor de PAC: (een vertegenwoordiger van) het afdelingshoofd van de provinciale afdeling Wegen en Verkeer van het Agentschap Wegen en Verkeer;
  - Voor de OVC: (een vertegenwoordiger van) het afdelingshoofd coördinatie-exploitatie van de Centrale Diensten van De Lijn;
2. de co-voorzitter van de PAC: de mobiliteitscoördinator van de provinciale cel van de afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid (of een plaatsvervanger);
3. de inhoudelijke voorzitter: de auditor, aangesteld door de secretaris-generaal van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken. De auditor valt niet onder het hiërarchische toezicht van het Agentschap Wegen en Verkeer of De Lijn;
4. de secretaris:
  - Voor de PAC: een ambtenaar van de provinciale afdeling Wegen en Verkeer;
  - Voor de OVC: een medewerker van de afdeling coördinatie-exploitatie van de Centrale Diensten van de VVM;

5. De afgevaardigde(n) van de provinciale afdeling Wegen en Verkeer, bij voorkeur de betrokken dienstkring-, project- of districtingenieur(s);
6. de afgevaardigde(n) van de provinciale entiteit van De Lijn;
7. de betrokken mobiliteitsbegeleider(s) van de provinciale cel van de afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid;
8. de afgevaardigde(n) van het beleidsdomein RWO;
9. de afgevaardigde(n) van het provinciebestuur;
10. de afgevaardigde(n) van de betrokken lokale overheid.
11. de afgevaardigde(n) van de afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid (programmacoördinatie);

Afhankelijk van het soort audit en/of van de typemodule wordt de vergadering aangevuld met variabele leden die betrokken zijn bij de uitwerking van het dossier. Het kan bijvoorbeeld gaan om vertegenwoordigers van de afdeling Verkeerskunde van het Agentschap Wegen en Verkeer, van het BIVV, van de NMBS of van de administraties bevoegd voor leefmilieu, natuur, monumenten en landschappen.

### **3.3.2. Taakstelling van de leden van de PAC en OVC**

De voorzitter van de PAC leidt de vergadering bij de bespreking van dossiers gebonden aan de modules 2, 3, 4, 5, 10, 11, 12, 13, 14, 16, 17 en 18. Hij/zij staat dan in voor het goede verloop van de vergaderingen en vertegenwoordigt de PAC.

De voorzitter van de OVC leidt de vergadering bij de bespreking van alle dossiers die aan de OVC voorgelegd worden. Hij/zij staat dan in voor het goede verloop van de vergaderingen en vertegenwoordigt de OVC.

De co-voorzitter van de PAC leidt de vergadering bij de bespreking van de dossiers die niet aan de voorzitter toegewezen werden. Hij/zij staat dan in voor het goede verloop van de vergaderingen en vertegenwoordigt de PAC.

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

De secretaris ondersteunt de werkzaamheden van de PAC/OVC op administratief vlak.

De afgevaardigde(n) van de provinciale afdeling Wegen en Verkeer vertegenwoordigt het Agentschap Wegen en Verkeer in de PAC en de OVC. Indien deze dienst als initiatiefnemer optreedt, dan stelt hij/zij het project of de oplossing voor

in de PAC.

De afgevaardigde(n) van de provinciale entiteit van de VVM vertegenwoordigt de VVM in de PAC en de OVC en stelt als initiatiefnemer het project voor in de PAC of de OVC.

De mobiliteitsbegeleider verschaft toelichting bij de voorstellen van projecten of oplossingen die via de GBC aan de PAC worden voorgelegd. In de OVC staat de mobiliteitsbegeleider in voor de afstemming van de projecten openbaar vervoer op de andere projecten en acties. De mobiliteitsbegeleider functioneert ook als aanspreekpunt voor de lokale overheden en heeft een doorverwijfsfunctie 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 afgevaardigde van het beleidsdomein RWO staat in voor de opvolging en de beoordeling van de op de PAC voorgelegde dossiers op basis van de aan hen toegewezen bevoegdheden. Indien gewenst, kan de afgevaardigde zich laten bijstaan door experts.

De afgevaardigde van het provinciebestuur is lid van de PAC en OVC. Indien deze dienst als initiatiefnemer optreedt, dan stelt hij/zij het project of de oplossing voor in de PAC.

De afgevaardigde(n) van de betrokken lokale overheid kan als initiatiefnemer van bepaalde dossiers optreden. In dat geval stelt hij/zij het project voor in de PAC. De lokale overheid kan zich laten bijstaan door de door de lokale overheid aangestelde expert(s) inzake mobiliteit.

De afgevaardigde van de afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid vertegenwoordigt de programmacoördinatie mobiliteitsconvenants.

### **3.4. Werkwijze van de PAC en OVC**

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

De werkzaamheden worden georganiseerd in functie van de adviesformulering zoals vermeld in 3.1.

Er wordt een huishoudelijk reglement vastgesteld voor alle PAC's en OVC's. Dit wordt ter goedkeuring voorgelegd aan de Taskforce (zie verder).

### **3.5. 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. In het geval van een projectnota of een geïntegreerde start- en projectnota komt de GBC na de uitvoering samen voor de evaluatie van het project.

Het staat de GBC vrij rond de verkeerstechnische aspecten van een dossier advies te vragen van de PCV. Dit advies houdt geen beperking in van de bevoegdheden van de PAC.

## **4. De Taskforce Mobiliteitsconvenants**

### **4.1. Taakstelling**

De operationele leiding van het mobiliteitsconvenantbeleid is in handen van de Taskforce Mobiliteitsconvenants. Deze Taskforce is verantwoordelijk voor de algemene kwaliteitszorg en kwaliteitsbewaking van het beleidsinstrument mobiliteitsconvenants. In die zin zal zij instaan voor het permanent opvolgen en bijsturen van het mobiliteitsconvenant-instrumentarium.

De Taskforce is bevoegd voor:

- het formuleren van adviezen over de permanente bijstelling en bewaking van de performantie van het instrument;
- het programmatorisch overleg en afspraken tussen de vaste partners van het convenant;
- de organisatorische afspraken tussen de vaste partners teneinde de operationele werking te optimaliseren;
- het ontwikkelen en evalueren van het instrumentarium.

De Taskforce adviseert de bevoegde ministers om de toepassing van het beleidsinstrument mobiliteitsconvenant verder te optimaliseren. Meer concreet betekent dat:

- De adviezen worden voorgelegd aan de Beleidsraad van het domein Mobiliteit en Openbare Werken.
- De adviesformulering wordt gefaciliteerd door het voorbereiden van nota's die de achtergrond, elementen van besluitvorming en voorstel van advies weergeven en na bespreking op de vergadering kunnen worden geformaliseerd.
- De leden van de Taskforce brengen de visie en standpunten aan die door hun lijnmanagement zijn gevalideerd. Hierdoor kunnen adviezen rechtstreeks aan de Beleidsraad worden overgemaakt. De Beleidsraad kan de adviezen van de Taskforce doorverwijzen naar het Managementcomité.

### **4.2. Samenstelling**

De samenstelling van de Taskforce is afgestemd op de nieuwe verhoudingen binnen de Vlaamse overheid. De samenstelling is een reflectie van de vaste partners, met name de ondertekende partijen van het mobiliteitsconvenant. Dit zijn de Vlaamse overheid, vertegenwoordigd door het departement MOW en haar agent-schappen, en de lokale besturen, vertegenwoordigd door de VVSG.

Deze vaste partners krijgen een dubbele vertegenwoordiging. Dat laat deze partners toe om zowel hun centrale als hun provinciaal uitgebouwde structuur te vertegenwoordigen.



Daarnaast worden in de Taskforce ook de andere partijen opgenomen die betrokken zijn: de beleidsdomeinen RWO en LNE en de provinciale overheden (bij monde van de VVP). Aangezien het beleidsdomein RWO ook een provinciale uitgebouwde structuur heeft, wordt een dubbele vertegenwoordiging opgenomen.

De organisatie en het voorzitterschap van de Taskforce ligt in handen van de programmacoördinatie mobiliteitsconvenant. Deze taak wordt waargenomen door een ambtenaar van de afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid van het departement MOW. Het voorzitterschap behelst zowel inhoudelijke als administratieve taken. De voorzitter wordt hierin bijgestaan door een secretaris. Beiden zijn niet stemgerechtigd.

De concrete samenstelling is dus als volgt:

- twee afgevaardigden van het Agentschap Wegen en Verkeer;
- twee afgevaardigden van de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn;
- twee afgevaardigden van afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid;
- twee afgevaardigden van de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten;
- twee afgevaardigden van het beleidsdomein Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed;
- één afgevaardigde van het departement Leefmilieu, Natuur en Energie;
- één afgevaardigde van de Vereniging van Vlaamse Provincies.

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 en OVC. Nochtans kunnen naar aanleiding van de behandeling van specifieke dossiers binnen die commissies algemene vragen of meningsverschillen ontstaan over de implementatie van de convenantprocedures. De provinciale mobiliteitscoördinator legt die vragen via de programmacoördinatie 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 en OVC's aan bod zouden komen.

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

Anderzijds kunnen er ook vragen of meningsverschillen ontstaan op het vlak van verkeerstechnische richtlijnen of aanbevelingen. In dat geval zal de provinciale mobiliteitscoördinator via zijn afdeling een vraagstelling met algemene draagwijdte voorleggen aan de AVVG.

#### **4.4. Werkwijze**

De programmacoördinator is als voorzitter van de Taskforce belast met het algemene 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, worden gerapporteerd 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 tien werkdagen voor de vergadering in het bezit zijn van alle leden van de Taskforce.

De programmacoördinator staat in voor het goede verloop van de vergaderingen, verzorgt de logistieke ondersteuning en 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. De beslissing, het verloop van de bespreking en de eventuele afwijkende standpunten 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.

Op basis van de bespreking en beslissing van de Taskforce maakt de programmacoördinator een voorstel van beslissing over aan de Beleidsraad van het domein Mobiliteit en Openbare Werken

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

#### **4.5. Timing**

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

## **5. Provinciale Commissie voor Verkeersveiligheid (PCV)**

### **5.1. Taakstelling**

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

Het betreft de volgende maatregelen:

- kleine aanpassingen van kruispunten en wegvakken 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 driekleurige lichtsignalisatie;
- plaatsing van individuele verlichte voetgangersoversteekplaatsen, Bi-flash installaties en knipperlichten;
- aanbrengen van voorzieningen voor visueel gehandicapten;
- aanbrengen 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 infrastructuraanpassingen op korte termijn uitgevoerd kunnen worden. Aanpassingen tot maximaal tweehonderdduizend euro kunnen als kleine aanpassingen beschouwd worden.

Indien de PCV kleine aanpassingen voorstelt die dit plafond 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 convenantgebonden.

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 (voorzit-

- ter);
- de provinciale mobiliteitscoördinator van de afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid;
  - de afgevaardigde(n) van de provinciale afdeling Wegen en Verkeer;
  - de afgevaardigde(n) van de afdeling Verkeerskunde van het Agentschap Wegen en Verkeer;
  - de afgevaardigde(n) van de afdeling Elektriciteit en Mechanica;
  - de afgevaardigde van de VVM De Lijn;
  - de afgevaardigde van de federale politie;
  - de afgevaardigde(n) van de lokale overheid;
  - de afgevaardigde van het BIVV;
  - de afgevaardigde van de FOD Mobiliteit en Verkeer;
  - de afgevaardigde van de afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid;
  - de afgevaardigde van het provinciebestuur.

### **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
- modale verschuiving, met aandacht voor het STOP-principe.

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 daarom 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 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 behoeftanalyse en op het investeringsprogramma geprogrammeerd naargelang hun prioriteit.

Indien naar aanleiding van de behandeling van concrete dossiers binnen de PCV vragen of meningsverschillen ontstaan, leidt men 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 het Agentschap Wegen en Verkeer.

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

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 6 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**

Ten aanzien van alle Vlaamse gewestwegen is de AVVG het overlegorgaan bij uitstek waarbinnen algemene verkeerstechnische richtlijnen en aanbevelingen opgesteld worden. Principekwesaties 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 dan ook geen concrete dossiers. 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);
- een vertegenwoordiger van de afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid;
- de afgevaardigde van de afdeling Planning en Coördinatie van het Agentschap Wegen en Verkeer;
- de afgevaardigden van de provinciale afdelingen Wegen en Verkeer;
- de afgevaardigde van de afdelingen Elektriciteit en Mechanica;
- de mobiliteitscoördinatoren van de provinciale cellen van de afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid
- de afgevaardigde van het Vlaams Verkeerscentrum;
- de afgevaardigde van de VVM De Lijn;
- de afgevaardigde van het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid;
- de afgevaardigde van de FOD Mobiliteit en Verkeer;
- 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 worden de diverse vademecums 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.

#### **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.

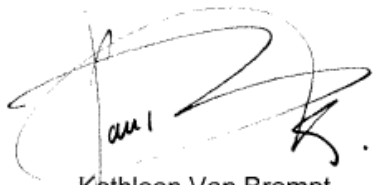
## 7. Besluit

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

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

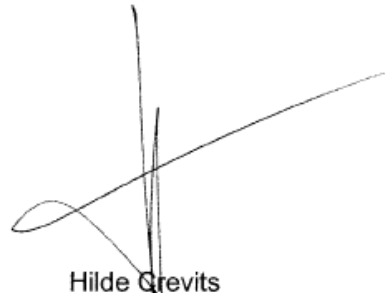
De vertegenwoordigers van de diverse actoren (Vlaams Gewest, lokale overheid, VVM-De Lijn, ...) zijn in beide overlegorganen in grote mate gelijklopend. De PCV en de PAC/OVC onderscheiden zich door de complexiteit van de mobiliteitsprojecten die onderzocht worden. De AVVG en de Taskforce staan in voor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

Deze omzendbrief wordt van kracht op 1 maart 2009 en vervangt de omzendbrief OW 2001/5. De richtwaarden voor de plaatsing van verkeerslichten d.d. 24.06.1991 blijven onverminderd van toepassing.



Kathleen Van Brempt

Vlaams minister van Mobiliteit,  
Sociale Economie en Gelijke Kansen



Hilde Grevits

Vlaams minister van Openbare Wer-  
ken, Energie, Leefmilieu en Natuur