

- une copie certifiée conforme du diplôme.
 Les candidats qui font partie du personnel définitif du Ministère de l'Emploi et du Travail sont dispensés de fournir les documents précités.
 Les candidatures seront valables pour les emplois à conférer jusqu'au 30 juin 1999.

- een voor eensluidend verklaard afschrift van het diploma.
 De kandidaten die van het vast personeel van het Ministerie van Tewerkstelling en Arbeid deel uitmaken hoeven de bovenvermelde bescheiden niet te verstrekken.
 De kandidaturen blijven geldig voor de betrekkingen die tot 30 juni 1999 te begeven zijn.

GOUVERNEMENTS DE COMMUNAUTE ET DE REGION GEMEENSCHAPS- EN GEWESTREGERINGEN GEMEINSCHAFTS- UND REGIONALREGIERUNGEN

VLAAMSE GEMEENSCHAP — COMMUNAUTE FLAMANDE

MINISTERIE VAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAP

[S - C - 99/35025]

24 DECEMBER 1998. — Omzendbrief OW 98/5 betreffende taakverdeling tussen de Gemeentelijke Begeleidingscommissies, de Provinciale Auditcommissie, de Taskforce, de Provinciale Commissie voor Verkeersveiligheid en de Adviesgroep voor Verkeersveiligheid op Vlaamse Gewestwegen

Doel en uitgangspunten

Met haar beslissing van 2 april 1996 heeft de Vlaamse regering gestalte gegeven aan het mobiliteitsconvenant als een nieuw beleidsinstrument om een geïntegreerd en duurzaam mobiliteitsbeleid te bevorderen.

Om het convenantenbeleid 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 opgericht die de ontwikkeling van de plannen en de projecten voorbereidt en de uitvoering ervan begeleidt.

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 nieuwe 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 waargenomen zal worden door zogenaamde "provinciale mobiliteitscoördinatoren". In elke provinciale buitenafdeling is er minstens één ambtenaar als dusdanig aangesteld. De provinciale mobiliteitscoördinator is als mobiliteitsdeskundige actief in de buitenafdeling.

De provinciale mobiliteitscoördinator zetelt zowel in de gemeentelijke begeleidingscommissies, 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 richtlijnen van omzendbrief A/266 - 91/06200 d.d. 1 oktober 1991, dienstorder LI/AWV 93/9 d.d. 14 september 1993, dienstorder LI/AWV 94/3 d.d. 21 april 1994 en dienstorder LI/AWV 94/7 d.d. 5 augustus 1994 worden opgeheven door onderhavige omzendbrief. De richtwaarden voor de plaatsing van verkeerslichten d.d. 24 juni 1991 (zie bijlage) blijven onverminderd van toepassing.

1. De Gemeentelijke Begeleidingscommissies (GBC)

1.1. 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 experts en 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 goedgekeurde bijakten.

1.2. Samenstelling

De samenstelling van die GBC's is geregeld in de bepalingen van het moederconvenant. De complexiteit van de problematiek waarmee de GBC wordt geconfronteerd maakt echter op dit ogenblik de inschakeling van externe expertise in dit overlegforum noodzakelijk. 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 inschakelen van externe experten, te benoemen door AWV (administratie Wegen en Verkeer), 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 buitenafdeling.

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 masterplan Antwerpen, Gent, Brussel.

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 auditcommissie.

2. De Provinciale Auditcommissie ASPIC)

2.1. Taakstelling

In de PAC worden drie verschillende type-audits gehouden :

— programma-audit :

In de programma-audit wordt het indicatieve driejarenprogramma doorgelicht. Dat bestaat uit convenantgebonden en niet-convenantgebonden projecten. Het onderscheid tussen beide blijkt uit de bepalingen van de bijakten, zoals goedgekeurd door de Vlaamse regering en aanvullend uit de richtlijnen terzake opgesteld door de Taskforce. De PAC verdeelt het driejarenprogramma op basis van die criteria.

Tevens wordt onderzocht of het convenantgebonden project een effectieve en efficiënte oplossing biedt voor het mobiliteitsknelpunt waarvoor het project een oplossing wenst te bieden en welke de inbreng is van de andere acteren (inzonderheid de gemeente). Het fysische programma dat jaarlijks wordt vastgesteld, houdt rekening met de aanpassingen en verschuivingen, voortvloeiend uit die programma-audit.

De PAC krijgt de opdracht om bij projecten, die over meerdere gemeenten lopen, aan te duiden met welke gemeente een bijakte 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 bijakte af te sluiten.

— audit van het mobiliteitsplan

De audit van het mobiliteitsplan licht het proces van mobiliteitsplanning door en beoordeelt het. Die audit behandelt in eerste instantie de oriëntatienota en in tweede instantie 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.

— projectaudit :

De projectaudit evalueert het project en het ermee gepaard gaande ontwerp van bijakte :

De projectaudit over de concrete convenantgebonden projecten bevat drie elementen :

a) conformiteit

In eerste instantie beoordeelt de P.A.C de geleverde verantwoordingsstukken op hun conformiteit met de van kracht zijnde regelgeving;

b) consistentie

In tweede instantie moet de PAC er vooral over waken dat het project en de invulling van de wederzijdse verbintenissen, zoals vervat in het ontwerp van bijakte :

- consistent zijn met de basisdoelstellingen van het mobiliteitsconvenant;

- conform zijn met de bepalingen van de oriëntatienota of het mobiliteitsplan;

- consistent zijn met de verbintenissen aangegaan in het kader van de uitvoering van projecten binnen vroeger afgesloten bijaktes.

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 voor een definitief verslag wordt opgesteld. Zonodig moet het dossier terug op de GBC te worden behandeld;

c) specificiteit

In derde instantie gaat de PAC na hoe de wederzijdse verbintenissen, opgenomen in de relevante type-bijakte, 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 acteren niet in het ongewisse te laten over de juiste toedracht van het advies van de PAC.

— evaluatieaudit

Na de ondertekening van het convenant of de bijakte gaat de PAC na hoe uitvoering wordt gegeven aan de afgesloten bijakte. 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.

2.2. 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 AWW;

— de auditor : de covoorzitter. De auditor valt niet onder het hiërarchische toezicht van de betrokken buitenafdeling. Hij wordt aangesteld door de directeur-generaal van AWW;

— de secretaris : een ambtenaar van de provinciale buitenafdeling van AWW;

— de eventuele expert-begeleiders;

— de provinciale mobiliteitscoördinator : een ambtenaar van de provinciale buitenafdeling;

— de betrokken dienstkringenieur;

— de afgevaardigden van de WM;

— de afgevaardigde van AROHM-Ruimtelijke Planning en/of buitenafdeling;

— de afgevaardigde van het provinciebestuur (waarnemend);

— een vertegenwoordiger van de betrokken lokale overheid.

Afhankelijk van de type-audit en/of van de type-bijakte 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 mobiliteitscoördinatoren (zie hoger) heeft een informerende functie in de PAC.

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

De expert-begeleiders (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 buitenafdeling 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.

2.3. Werkwijze van de PAC

Binnen elke provinciale wegenafdeling is een PAC actief.

De PAC organiseert haar werkzaamheden in functie van de adviesformulering zoals vermeld in 2.1.

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).

Procedure voor de project-audit

Agendering

Enkel dossiers die formeel in orde zijn kunnen het voorwerp uitmaken van een beslissing van de PAC. De ambtenaar, verantwoordelijk voor het betrokken project waakt over de volledigheid van het dossier.

Besluitvorming

Na het Doorliggende dossier onderzocht te hebben en het standpunt van de leden van de PAC gehoord te hebben, formuleert de auditor een advies. De auditor maakt een auditverslag op met het verloop van de besprekingen, de eventuele knelpunten en het advies. Uiterlijk één week na de vergadering van de PAC bezorgt de auditor het verslag aan de secretaris van de PAC.

De voorzitter van de PAC legt, rekening houdend met het advies van de auditor, vervat in het auditverslag, een beslissing voor aan de directeur-generaal. Indien de voorzitter afwijkt van het advies van de auditor, dan wordt die beslissing ten aanzien van de directeur-generaal omstandig en inhoudelijk gemotiveerd. Er kan niet afgeweken worden van de formele bepalingen van de Desbetreffende type-bijakten.

De directeur-generaal van AWV legt vervolgens, rekening houdend met het advies en de beslissing van de voorzitter van de PAC, een voorstel van eindbeslissing voor aan de minister.

Beroep

De ondertekenende partijen, uitgezonderd het Gewest kunnen - met betrekking tot de concrete invulling van hun respectievelijke verbintenissen middels een gemotiveerd schrijven aan de voorzitter van de PAC beroep aantekenen tegen 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 relevante bijakten. De voorzitter van de PAC agendeert het dossier op de eerstvolgende vergadering van de PAC. Bij ontstentenis van een consensus over de concrete invulling van de verbintenissen neemt de directeur-generaal van AWV de eindbeslissing.

2.4. 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.

Ten aanzien van de PCV en de AVVG geldt, dat voorzover (deel)aspecten, die van een plan of project al eerder (voor de inwerkingtreding van deze omzendbrief) bij overlegorganen werden behandeld, het resultaat van de besprekingen van die overlegorganen in het mobiliteitsplan of de project-verantwoordingsnota opgenomen wordt onder het deel waarin de visies van de verschillende acteren met elkaar geconfronteerd worden. Het staat de PAC vrij om af te wijken van de beslissingen van de PCV of de richtlijnen van de AVVG als zou blijken dat een andere mobiliteitsoptie of -ontwikkeling wenselijk is, die de duurzame veiligheid evengoed realiseert.

3. Taken van de Taskforce

Taakstelling

De operationele leiding van het mobiliteitsconvenantenbeleid 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.

Samenstelling

De Taskforce heeft als leden :

- de programmacoördinator (voorzitter);
- de auditors;
- de afgevaardigde van de Mobiliteitscel;
- afgevaardigde van de administratie Wegen en Verkeer;
- de afgevaardigde 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).

Voor specifieke agendapunten kunnen extra vertegenwoordigers worden uitgenodigd.

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 convenantenprocedures. 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 acteren.

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.

Werkwijze

De programmacoördinator is als voorzitter van de Taskforce belast met het algemene toezicht op de correcte implementatie van het convenantenbeleid. Algemene en specifieke problemen of aanbevelingen bij de implementatie van het convenantenbeleid, hetzij op afdelingsniveau, hetzij op lokaal niveau, 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 AWV, de AVVG, WM-De Lijn en AOSO.

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

Timing

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

4. Provinciale Commissie voor Verkeersveiligheid (PCV)

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;
- 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;
- 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 vijf miljoen frank kunnen als kleine aanpassingen beschouwd worden en op die aanneming aangerekend worden.

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.

Samenstelling

De PCV heeft als leden :

- het afdelingshoofd van de afdeling Wegen (voorzitter);
- de mobiliteitscoördinator van de afdeling Wegen;
- de afgevaardigde van de afdeling Wegen;
- de afgevaardigde van de afdeling Verkeerskunde;
- de afgevaardigde van de afdeling Elektriciteit en Mechanica;
- de afgevaardigde van de WM-De Lijn;
- de afgevaardigde van de lokale rijkswacht en/of politie;
- de afgevaardigde van de lokale overheid;
- de afgevaardigde van het BIW;
- de afgevaardigde van het Ministerie van Verkeer en infrastructuur;
- de afgevaardigde van de provincie (voorzover een provincieweg betrokken is).

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 handhavingbeleid.

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 behoeftenanalyse 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.

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 (ongevalanalyse, verkeersstellingen, 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 bu itenafdel in gen 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.

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.

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

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 A.V.V.G 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.

Samenstelling

De AVVG heeft als leden :

— het afdelingshoofd van de afdeling Verkeerskunde (voorzitter);

— de afgevaardigde van de provinciale afdeling Wegen;

— de afgevaardigde van de afdeling Wegenbeleid;

— de afgevaardigde van de Beleid afdeling Elektriciteit en Mechanica;

— de afgevaardigde van de WM "De Lijn";

— de afgevaardigde van het Ministerie van Verkeer en infrastructuur;

— de afgevaardigde van het Belgisch instituut voor Verkeersveiligheid;

— de afgevaardigde van de rijkswacht;

— de afgevaardigde van de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG).

Voor specifieke agendapunten kunnen extra vertegenwoordigers worden uitgenodigd.

Beoordelingswijze

De AVVG onderzoekt principiële aanvragen op basis van binnenlandse en buitenlandse publikaties 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 voorzover er algemene richtlijnen zijn. De schorsingsbevoegdheid geldt uitsluitend voorzover 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 exporten 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.

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.

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.

6. 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 acteren (Vlaams Gewest, lokale overheid, WM-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 1 januari 1999.

Steve Stevaert,

Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening

Bijlage 1. — Gegevensverzameling

Bijzondere maatregelen worden aan de PCV voorgesteld om de verkeersafwikkeling te optimaliseren, om de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid te bevorderen of voor beide.

De verkeersafwikkeling wordt beoordeeld aan de hand van gedetailleerde verkeerstellingen voor de verschillende verkeersdeelnemers. Onveiligheid kan objectief of subjectief (onveiligheidsgevoel) zijn. Het aantal verkeersongevallen en de gevolgen ervan geven een aanwijzing voor de objectieve onveiligheid. Hierbij dient vooral aandacht besteed te worden aan die ongevallen die vermijdbaar zijn en er dient onderzocht te worden of er geen risico is voor andere ongevallen, die mogelijk talrijker en ernstiger zijn. Zo kunnen verkeerslichten het risico van kop-staartaanrijdingen met zich meebrengen of van ongevallen veroorzaakt door wagens. Ook kunnen er wachttijden op spitsuren of mogelijke milieu-overlast ontstaan. Kostprijzen voor aanleg, exploitatie, onderhoud en herstellingen in relatie tot de vooropgestelde periode van effectiviteit en levensduur geven meer informatie over het economische aspect.

Om een degelijk onderbouwde beslissing te kunnen nemen, moet de PCV beschikken over een aantal basisgegevens. De volgende gegevens worden door de Afdeling Wegen samengesteld :

1° Een beschrijving van het betrokken vak van de gewestweg en een situatieschets op schaal 1/10 000 of groter met vermelding van het aantal rijstroken, de aard van de fietsers- en voetgangersvoorzieningen gelegen in of nabij een bebouwde kom...

Infrastructuurwerken die voor de nabije toekomst in de omgeving zijn voorzien, worden aangeduid. Bij de bespreking wordt rekening gehouden met de problemen die op een huidig of toekomstig wegvak kunnen ontstaan.

2° Voor maatregelen op kruispunten en oversteekplaatsen moeten alle kruispunten en oversteekplaatsen op minder dan 1 km afstand aangeduid worden met vermelding van de soort (met verkeerslichten, rotonde, ongelijkgronds...) en de relatieve verkeersdruk. Indien beschikbaar, wordt een detailplan van het huidige kruispunt overgemaakt. Er moet nagezien worden of de verkeerscirculatie in het aangrenzende gebied niet zo georganiseerd kan worden dat het dwarsverkeer wordt geconcentreerd op enkele (goed uitgeruste) kruispunten.

De hoeveelheid verkeer wordt gegeven op alle takken van het kruispunt gedurende de ochtend- en avondspits van minstens 1 normale dag. Dat verkeer wordt geteld per kwartier en gedurende minstens 2 uur per spits. Er moet daarbij onderscheid gemaakt worden tussen de verschillende verkeersbewegingen en de voertuigcategorie (ook tweewielers). De aard van het verkeer (woon-werk, schoolverkeer...) moet vermeld worden, niet enkel voor het betrokken kruispunt maar eveneens voor belangrijke verkeersstromen in de omgeving.

De overstekende voetgangers worden eveneens geteld. Indien de aanvraag enkel de bescherming van een voetgangersoversteek beoogt, worden ook de overstekende voetgangers geteld over een lengte tot halverwege de volgende oversteekplaats, met een maximum van 150 m. De aard van het voetgangersverkeer (schoolkinderen van de kleuter-, lagere of middelbare school, winkelaars, personen uit een verzorgingsinstelling...) wordt aangegeven. De invloed op het verkeerspatroon van eventuele geplande werken dient vermeld.

De tellingen worden bij voorkeur uitgevoerd in de periode van maart tot half juni of in september en oktober. De ochtendspits wordt gemeten op dinsdag, woensdag of donderdag en eventueel op vrijdag. De ochtendspits wordt gemeten op maandag, dinsdag of donderdag tenzij plaatselijke omstandigheden een abnormaal verkeersbeeld zouden opleveren op een of meerdere van die perioden. Die handtelling(en) worden aangevuld met automatische tellingen gedurende minstens één normale week.

Indien er gedurende een beperkt gedeelte van de week of het jaar een gevoelig grotere verkeersintensiteit zou bestaan, dienen ook gegevens verzameld over de grootte en de duur van deze pieken.

3° Voor maatregelen op een wegvak wordt op dezelfde manier gehandeld als bij kruispunten maar hier volstaat één representatieve telling van het gewone wegvak. Een dergelijke telling mag minder gedetailleerd. Telgegevens per uur, zo mogelijk per voertuigcategorie, volstaan hier. Betrouwbare resultaten kunnen worden verkregen met automatische telapparaten gedurende minstens één normale week.

4° Aard, aantallen en gevolgen van verkeersongevallen in het recente verleden (over een periode van minstens 3 jaar) vastgesteld door rijkswacht en/of politie. Zo mogelijk geven deze laatste ook aanwijsbare oorzaken van deze ongevallen en worden de ongevallen gevisualiseerd op een grondplan.

5° De toestand wordt ter plaatse onderzocht. Er worden foto's genomen op de verschillende toegangen tot het kruispunt vanuit het "gezichtspunt" van de weggebruikers.