

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

# NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

**Betreft: Besluit van de Vlaamse Regering betreffende de Hoppinpunten en tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2013 tot bepaling van de nadere regels betreffende de financiering en de samenwerking voor het mobiliteitsbeleid**

## Samenvatting

Het decreet Basisbereikbaarheid introduceert de combimobiliteit als uitgangspunt van het mobiliteitsbeleid. Combimobiliteit omschrijft een mobiliteitsgedrag dat multimodaal is, ook in de tijd, en ruimer is dan een gecombineerde ketenverplaatsing. Het impliceert dat er verschillende vervoersmodi ter beschikking zijn, waarbij vlot kan worden overgeschakeld of overgeladen tussen verschillende vervoersmodi. Ter hoogte van mobipunten, ondertussen omgedoopt met de merknaam Hoppinpunten, of mobiliteitsknooppunten moet het mogelijk zijn om vandaag te kiezen voor de (deel)fiets, morgen voor de bus, en overmorgen voor een (deel)auto. Voor een goede combimobiliteit zijn goed verknoopte netwerken nodig en dit vooral op locaties waar nog niets voorzien is.

De aanleg van Hoppinpunten wordt in het artikel 42 van het Decreet Basisbereikbaarheid toegewezen aan de wegbeheerder. Het is daarom van belang dat de beleidsvisie verspreid wordt en zijn doorwerking krijgt in het regionale en lokale mobiliteitsbeleid.

In het decreet Basisbereikbaarheid werden reeds een aantal principes voor Hoppinpunten vastgelegd, maar werd tevens aangegeven waar verdere regelgeving voor kan worden uitgewerkt. Het besluit van de Vlaamse Regering van 11 september 2020 betreffende de mobipunten en tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2013 tot bepaling van de nadere regels betreffende de financiering en de samenwerking voor het mobiliteitsbeleid heeft gezorgd voor een verdere vertaling van het decreet Basisbereikbaarheid naar een regelgevend kader voor Hoppinpunten.

Aansluitend op de goedkeuring en bekendmaking van dit besluit, werden bij de uitwerking op het terrein door diverse actoren inhoudelijke bedenkingen geuit. Deze hadden betrekking op de aanduiding van de Hoppinpunten in onderscheiden categorieën, op de specifieke subsidieregeling.... De voorgestelde aanpassingen zijn in een aantal gevallen dermate fijnmazig dat geopteerd wordt het Besluit van de Vlaamse Regering van 11 september 2020 integraal op te heffen en te vervangen door een nieuw besluit, eerder dan te werken met een wijzigingsbesluit.

## 1. SITUERING

## A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

Dit dossier heeft betrekking op de beleidsvelden :

- het gemeenschappelijk vervoer;
- het algemeen mobiliteitsbeleid;
- de weginfrastructuur en het wegenbeleid;
- de waterinfrastructuur en het waterbeleid.

De beleidsvisie en het implementatiekader voor Hoppinpunten werd toegelicht in het document VR 2019 1705 MED.0230/1BIS.

Het decreet van 26 april betreffende de basisbereikbaarheid (Decreet Basisbereikbaarheid) introduceert de combimobiliteit als uitgangspunt van mobiliteitsbeleid. Combimobiliteit omschrijft een mobiliteitsgedrag dat multimodaal is, ook in de tijd en is ruimer dan een gecombineerde ketenverplaatsing. Het impliceert dat er verschillende vervoersmiddelen ter beschikking zijn, waarbij vlot kan worden overgeschakeld of overgeladen tussen verschillende vervoersmiddelen. Ter hoogte van Hoppinpunten, of mobiliteitsknooppunten moet het mogelijk zijn om vandaag te kiezen voor de (deel)fiets, morgen voor de bus, en overmorgen voor een (deel)auto. Voor een goede combimobiliteit zijn goed verknoopte netwerken nodig en dit vooral op locaties waar nog niets voorzien is.

Om tot een multimodaal geïntegreerd vervoerssysteem te komen, bouwen we een hiërarchisch netwerk van knooppunten uit die multimodaal ontsloten zijn en waar gebruikers kunnen schakelen tussen de verschillende modi.

(Openbaar)vervoerknooppunten moeten goed en veilig bereikbaar zijn, met bijzondere aandacht voor de toegankelijkheid voor personen met een mobiliteitsbeperking. Deze knooppunten zijn uitgerust met voldoende en veilige fietsenstallingen, indien parkeerplaatsen aanwezig voldoende parkeerplaatsen voor personen met een beperking en met aandacht voor laadmogelijkheden voor elektrische fietsen, bromfietsen en auto's. Deelfietsen of deelauto's kunnen het voor- en natransport verbeteren. Het vervoer op maat maakt eveneens deel uit van het mobiliteitsnetwerk. Een Hoppinpunt is een herkenbare plek met een aanbod aan diverse, op elkaar afgestemde vervoermodi, bij voorkeur aangevuld met extra diensten en ruimtelijk optimaal georganiseerd, met als doel de combimobiliteit (toegang tot en overstap tussen de vervoermodi) te faciliteren.

Elk knooppunt van vervoermodi, nabij voldoende vervoerpotentieel, komt in aanmerking als Hoppinpunt, mits het beantwoordt aan de nodige prestatie-eisen in functie van de ruimtelijke context. Hoppinpunten zijn in Vlaanderen een relatief recent gegeven. Toch zijn er al talloze initiatieven om Hoppinpunten te organiseren en in te richten. De initiatieven werden gestart door zowel overheden als private actoren. Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken ontwikkelde daarom een Vlaamse beleidsvisie omtrent Hoppinpunten om deze initiatieven meer duurzaamheid en inpasbaarheid te geven in het geheel.

De aanleg van mobipunten, die ondertussen werd omgedoopt tot de merknaam Hoppinpunten, wordt in het artikel 42 van het Decreet Basisbereikbaarheid toegewezen aan de wegbeheerder. Het is daarom van belang dat de beleidsvisie verspreid wordt en zijn doorwerking krijgt in het regionale en lokale mobiliteitsbeleid. In heel Vlaanderen zullen op termijn duizenden Hoppinpunten gerealiseerd worden. Om te vermijden dat de samenhang tussen de Hoppinpunten en het bredere mobiliteitsbeleid en de Hoppinpunten onderling ontbreekt, is een regie en duidelijk kader nodig. De Vlaamse Regering keurde op 11 september 2020 het BVR goed betreffende de mobipunten en tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2013 tot bepaling van de nadere regels betreffende de financiering en de samenwerking voor het mobiliteitsbeleid. In het kader van de implementatie van dit besluit kwamen een aantal vragen tot verduidelijking en bijsturing van het besluit naar boven. Deze worden bij de artikelsgewijze bespreking geduid. Aangezien er vrijwel aan alle bepalingen aanpassingen nodig waren, wordt ervoor geopteerd om het bestaande besluit, met inbegrip van de bijlagen, op te heffen en te vervangen door een nieuwe regeling.

## B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

Het bijgaande ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering werd aangepast aan het wetgevingstechnisch en taalkundig adviesnr. 2021/294 van 2 juli 2021.

Het (gunstig) advies van de Inspectie van Financiën werd verleend op 2 juli 2021.

IF merkte op dat

- Er dient cfr. artikel 71, § 3 van het BVCO nog een bepaling inzake ex ante controle te worden ingevoegd. De IF gaat ermee akkoord dat geen ex ante controle wordt voorzien mits in het OBVR een bepaling wordt opgenomen waarbij voorzien wordt in een periodieke ex post rapportering (op kwartaalbasis) waarbij per begunstigde het subsidiebedrag wordt vermeld en het totaal bedrag dat reeds eerder aan subsidies werd verleend.

Er zal, conform het begrotingsakkoord, een Protocol worden opgemaakt met de Inspectie van Financiën over de toepassing van dit artikel van de BVCO.

- de uitgaven dienen te worden opgevangen binnen de bestaande referente kredieten
- artikel 2, tweede lid van het OBVR waarbij voorzien wordt dat van de categorisering wordt afgeweken mits een beslissing van de Vervoerregioraad wordt geschrapt.

Deze opmerkingen werden geremedieerd in het besluit en nota Vlaamse Regering.

Het begrotingsakkoord werd verleend op 12 juli 2021.

## **2. INHOUD**

### ALGEMENE TOELICHTING

De Vlaamse Regering keurde op 11 september 2020 het BVR goed betreffende de mobipunten en tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2013 tot bepaling van de nadere regels betreffende de financiering en de samenwerking voor het mobiliteitsbeleid. In het kader van de implementatie van dit besluit kwamen een aantal vragen tot verduidelijking en bijsturing van het besluit naar boven.

Met het voorliggende ontwerp van besluit wordt aan deze opmerkingen geremedieerd door het bestaande besluit te vervangen door een volledig herwerkte tekst.

## B. TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN

### **Artikel 1.**

Dit artikel bevat definities en spreekt voor zich.

### **Artikel 2.**

Er worden 4 types van Hoppinpunten bepaald en dit op basis van de plaats die ze innemen in een vervoersnetwerk en het bereik van reizigers die er van vertrekken. Het type is afhankelijk van de vervoerscontext waarin en het verbindingsniveau waarop ze functioneren (interregionaal tot buurt). Ze hebben allemaal een plaats in het combimobiele netwerk, ook al spelen ze niet altijd een rol op niveau van een hele vervoerregio.

We onderscheiden de volgende 4 types:

- Interregionale Hoppinpunten op basis van netwerklogica
- Regionale Hoppinpunten op basis van netwerklogica
- Lokale Hoppinpunten op basis van netwerklogica
- Buurthoppinpunten

Ten aanzien van het besluit van 11 september 2020 is de terminologie bijgestuurd naar de meer gangbare termen in het kader van basisbereikbaarheid.

Bij de concrete indeling in de 4 onderscheiden types werden volgende bijstellingen gemaakt:

- Regionale Hoppinpunten op basis van netwerklogica moeten bediend worden door een frequente regionale verbinding van trein- of kernnet en richten zich op reizigers met een bovenlokale herkomst én bestemming.
- Voor lokale Hoppinpunten op basis van netwerklogica worden de eisen qua bediening iets hoger gelegd: waar in de huidige versie de bediening door het vervoer op maat volstond, verwachten we thans van een lokaal Hoppinpunt minstens een bediening door een cadanslijn van het aanvullend net. Dat betekent dat het lokale Hoppinpunt op werkdagen minstens elk uur een aansluiting heeft op een vaste buslijn.
- De aanpassing bij lokale Hoppinpunten impliceert dat Hoppinpunten die enkel bediend worden door functionele lijnen (bv. spitsbediening) en/of vervoer op maat terecht komen in de categorie buurt Hoppinpunten die voorzien zijn in het regionaal mobiliteitsplan. De vroegere bepaling “deelvoertuigen vormen de basis van het vervoeraanbod” werd om die reden geschrapt
- De buurthoppinpunten volgens netwerklogica en nabijheidslogica worden niet meer als apart type beschouwd gezien benaming en subsidiëring dezelfde is.
- De categorie interregionale Hoppinpunt werd niet gewijzigd.

Een screening op basis van de thans door de vervoerregio's aangeduide Hoppinpunten leert dat de aangepaste indeling vooral effect heeft op lokale en buurthoppinpunten. Hoppinpunten die slechts door vervoer op maat bediend worden, zijn in de huidige regeling lokale Hoppinpunten, maar krijgen met de nieuwe regeling slechts het statuut buurthoppinpunt volgens netwerklogica. Vanuit het functioneren van het netwerk is dit een verdedigbare aanpassing.

De aanwijzing van de Hoppinpunten gebeurt, afhankelijk van het niveau, door de minister, de vervoerregioraad of de gemeente.

Hoppinpunten op basis van netwerklogica moeten passen in de netwerklogica die de vervoerregioraad uitgetekend heeft. Deze Hoppinpunten kunnen dus pas geselecteerd worden indien er een bediening voorzien is binnen het gelaagd openbaar vervoernet, met name door het spoornet, het kern- of aanvullend net en/of het vervoer op maat.

Het type van een Hoppinpunt heeft geen invloed op wie moet instaan op de aanleg en het onderhoud ervan. Artikel 42 van het decreet basisbereikbaarheid stelt immers dat mobipunten worden aangelegd en onderhouden door de wegbeheerder. Het achterliggende uitgangspunt daarbij is dat Hoppinpunten deel uitmaken van het aanliggende openbaar domein en dus onder dezelfde beheerder vallen. In geval een Hoppinpunt op privaat terrein ingericht wordt, zal de

wegbeheerder de gronden verwerven of met de eigenaar een beheersovereenkomst afsluiten voor het terrein in kwestie.

### **Artikel 3.**

In het Regeerakkoord 2019-2024 en de beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2019-2024 is opgenomen dat mobipunten herkenbaar moeten zijn. We willen dit realiseren door toepassing van een eigen merkarchitectuur bepaald door de Vlaamse overheid inzake basisbereikbaarheid op elk mobipunt. De merkarchitectuur werd intussen vastgesteld onder de noemer "Hoppin".

### **Artikel 4.**

Dit artikel spreekt voor zich.

### **Artikel 5.**

De beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2019-2024 geeft aan dat moet gestreefd worden naar een netwerk van toegankelijke en gebruiksvriendelijke Hoppinpunten. Hoppinpunten moeten daarom zelfstandig bruikbaar zijn voor iedereen die zich wil verplaatsen, ongeacht leeftijd, omstandigheden, met of zonder beperking. Ook mensen met een fysieke en/of visuele beperking moeten optimaal van alle aangeboden voorzieningen en vervoersmogelijkheden gebruik kunnen maken.

Hoppinpunten en de gebruikte informatiedragers, moeten goed toegankelijk (en leesbaar) zijn voor alle gebruikers zodat iedereen zich zelfstandig en zonder assistentie kan verplaatsen.

De concrete maatregelen m.b.t. leesbaarheid, signalisatie, looproutes en geleiding voor blinden en slechtzienden,... worden in ontwerprichtlijnen (bestaande documenten zoals de beleidsvisie, vademecum toegankelijk publiek domein, vademecum fietsvoorzieningen, huisstijlgids Hoppin, Bushaltegids...) opgenomen. Het Masterplan Toegankelijkheid, dat door de Vlaamse Regering op 2 april 2021 werd goedgekeurd (VR 2021 0204 DOC.0367/1BIS - DOC.0367/2 - DOC.03673BIS), zal hiervoor als leidraad dienen.

Dit artikel put zich niet uit in specifieke richtlijnen inzake toegankelijkheid per type Hoppinpunt maar biedt wel de mogelijkheid aan de minister om nadere richtlijnen en regels op te stellen in verband met de inrichting en toegankelijkheid van Hoppinpunten.

### **Artikel 6.**

Dit artikel bevat de minimale uitrusting van een Hoppinpunt. Het is belangrijk dat ook eigen vervoersmiddelen kunnen gestald worden. Fietsenstallingen moeten ook plaats hebben voor buitenmaatse fietsen en op parkeerplaatsen voor wagens in privébezit moeten voldoende aangepaste en voorbehouden plaatsen voorzien zijn voor personen met een beperking. Informatiedragers zijn nodig om de reizigers de nodige informatie te kunnen bezorgen. Via nutsleidingen en andere infrastructuur om data-uitwisselingen mogelijk te maken kunnen de Hoppinpunten verbonden worden met andere elementen uit het mobiliteitssysteem en bijdragen tot het verstrekken van correcte informatie aan reizigers. Het gaat dus om minimale uitrusting die essentieel wordt geacht voor elk Hoppinpunt. De overige uitrusting wordt telkens bekeken in functie van het concrete geval.

Het tweede lid voorziet in de mogelijkheid om de informatiedragers en de infrastructuur voor data-uitwisseling te integreren in de Hoppin-zuil.

Het laatste lid geeft uitdrukkelijk aan dat de informatiedragers, de infrastructuur voor data-uitwisseling en de Hoppin-zuil niet als straatmeubilair beschouwd worden. Dit is belangrijk voor het bepalen van de verantwoordelijkheden inzake beheer en onderhoud. Door deze bepaling worden de plaatsing, het onderhoud en het beheer ervan een taak van de wegbeheerder, zowel op gewest- als op gemeentelijk domein.

#### **Artikel 7.**

Door middel van artikel 7 tot en met 12 worden er wijzigingen aangebracht aan het besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2013 tot bepaling van de nadere regels betreffende de financiering en de samenwerking voor het mobiliteitsbeleid (hierna: BVR Mobiliteitsbeleid) waarbij het bestaande systeem van subsidies en samenwerkingsovereenkomsten wordt aangevuld.

Wat betreft de subsidies voor de aanleg of herinrichting van Hoppinpunten zijn dus vooreerst de algemene regels van toepassing die gelden op basis van artikel 36, 37, 40 tot en met 43 van het BVR Mobiliteitsbeleid (met een afwijking voor de subsidieerbaarheid van bepaalde nutsleidingen (zie artikel 9).

De subsidiërende overheid is het Departement Mobiliteit en Openbare Werken. Subsidies dienen bij het departement te worden aangevraagd.

#### **Artikel 8.**

Er wordt een nieuwe onderafdeling 7 toegevoegd aan afdeling 2. 'subsiëring van projecten'.

Subsidies kunnen enkel aan gemeenten toegekend worden voor werken langs een gemeenteweg of voor Hoppinpunten op privaat terrein waarvoor de gemeente met de eigenaar een beheersovereenkomst heeft afgesloten. Dit wordt nu helder verwoord in een bijkomende subsidievoorwaarde: de gemeente moet op het moment van toekenning van de subsidie beheerder zijn van de gesubsidieerde infrastructuur, hetzij als eigenaar, hetzij op basis van een samenwerkingsovereenkomst met een derde partij. Alle Hoppinpunten die gesubsidieerd worden moeten voor goedkeuring steeds voorgelegd worden aan de projectstuurgroep, ongeacht de geraamde kostprijs.

Alle Hoppinpunten volgens netwerklogica dienen geïntegreerd te zijn in het regionaal mobiliteitsplan. De inplanting van buurt Hoppinpunten volgens nabijheidslogica wordt volledig autonoom beslist door de gemeente. Bij het uittekenen van het Hoppin punt op basis van netwerklogica kan het voorkomen dat de locatie beperkt verschuift ten opzichte van de locatie aangeduid in het regionaal mobiliteitsplan. Dergelijke wijziging is mogelijk zonder aanpassing van het regionaal mobiliteitplan en in samenspraak met de vervoerregioraad.

De subsidiëring wordt enkel voorzien voor de aanleg of herinrichting van Hoppinpunten, De afbakening van subsidiabele kosten in het besluit van 11 september 2020 lokte diverse reacties uit. Naast een aantal vragen rond verduidelijking, werd het kader door verschillende actoren in het werkveld als zeer beperkend beschouwd. Onder andere de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten, Departement Omgeving en Inter vzw dringen sterk aan op een ruimer subsidiekader. In voorliggend besluit stellen we dan ook voor de volgende kosten te verduidelijken of bijkomend als subsidiabele kosten op te nemen:

- de kosten voor studie en ontwerp
- kosten voor aankoop en plaatsing van fietskluisen en -lockers

- specifieke ingrepen met het oog op de verbetering van de toegankelijkheid van het Hoppinpunt; Hieronder verstaan we bijvoorbeeld (niet limitatief) het voorzien van blindegeleidetegels, wegwerken van onnodige hoogteverschillen, ...
- de levering en de aanplanting van het groen binnen de bebouwde kom  
Dit draagt bij tot de ruimtelijke kwalitatieve inrichting van het Hoppinpunt en kan de sociale veiligheid verhogen. Dit laat toe oog te hebben voor een betere landschappelijke inpassing, meervoudig en gedeeld ruimtegebruik, hergebruik, waterdoorlatendheid, gebruik van circulaire en duurzame materialen en aanleg van groen...
- tenslotte verduidelijken we dat de gemeente de werken ook in eigen beheer mag uitvoeren. In die gevallen beperkt de subsidie voor de werken zich tot de bewezen kosten voor aankoop van materialen, met uitsluiting van de kosten voor plaatsing.

Interregionale en regionale Hoppinpunten zijn in veel gevallen reeds aanwezig en hier is enkel verdere uitbouw nodig. De subsidieregeling voor Hoppinpunten dient voornamelijk tot doel te hebben om de huidige barrières weg te werken voor de investering door gemeenten en/of intercommunales in de aanleg van de lagere niveaus van Hoppinpunten. De focus bij de verplaatsingen van reizigers dient namelijk te liggen op de first en last mile van de verplaatsing tot aan het Hoppinpunt die dan een overstap is naar reeds bestaande regionale en interregionale Hoppinpunten. Dit kan enkel gerealiseerd worden door hoofdzakelijk in te zetten op de realisatie van de laagste niveaus van Hoppinpunten, en de aanleg hiervan te stimuleren door een afdoende subsidieregeling. Hier liggen de eerstvolgende jaren dan ook de voornaamste noden.

Met betrekking tot de subsidiëring van de aanleg van Hoppinpunten wordt geopteerd voor de combinatie van een subsidiepercentage per type Hoppinpunt en een maximum (plafond)bedrag. Hierbij wordt uitgegaan van verschillende percentages en bedragen per type Hoppinpunt, en niet te werken met een exhaustieve opsomming van onderdelen van een Hoppinpunt die in aanmerking komen voor subsidiëring. De werking met een plafondbedrag in combinatie met een percentage heeft tot doel te vermijden dat Hoppinpunten worden uitgerust met infrastructuur die verder reikt dan wat men beoogt voor het type Hoppinpunt.

De subsidiëring van de aanleg van Hoppinpunten door gemeenten is onderhevig aan een aantal voorwaarden. Zo dient het Hoppinpunt te voldoen aan de kwaliteitseisen die in artikel 4 tot en met 6 worden vermeld en moet de merkarchitectuur worden toegepast. Bovendien dienen, zoals eerder vermeld, de Hoppinpunten geïntegreerd te worden in het regionale mobiliteitsplan van de vervoerregio waartoe de gemeente behoort indien het gaat om Hoppinpunten volgens netwerklogica. Daarnaast dient ook de uitwisseling van data van en naar de Mobiliteitscentrale te zijn ondervangen om de reizigers de nodige informatie te kunnen verstrekken. Tenslotte moet de gemeente beheerder zijn van het Hoppinpunt, hetzij als eigenaar, hetzij op basis van een samenwerkingsovereenkomst. Conform de regels van het decreet lokaal bestuur kan de gemeente er voor kiezen het beheer van het Hoppinpunt te delegeren of uit te besteden.

Artikel 41 van het BVR Mobiliteitsbeleid blijft van toepassing, met uitzondering van de afwijking met betrekking tot nutsvoorzieningen voor de uitwisseling van data.

Om te vroegtijdige vastleggingen van de subsidiebedragen te vermijden en de administratieve last zowel bij aanvrager als bij verstrekker te beperken, wordt geopteerd voor een unieke aanvraag na uitvoering van de werken. Dergelijke aanpak laat toe voorafgaand de goedkeuring van de concrete subsidie af te toetsen of het uitgevoerde project voldoet aan de voorwaarden. Dergelijke werkwijze voorkomt vragen tot terugbetaling in geval het uitgevoerde project toch niet zou voldoen aan de opgelegde voorwaarden.

Tenslotte wordt ingegaan op de vele vragen om de aanleg van een Hoppinpunt gefaseerd te kunnen laten verlopen . Daartoe regelen we de impliciete mogelijkheid die in het besluit van 11 september 2020 bestond om voor een Hoppinpunt meerdere subsidieaanvragen in te dienen. In de nieuwe regeling wordt uitdrukkelijk voorzien in een formule die meerdere aanvragen per Hoppinpunt toelaat op voorwaarde dat de som van de aanvragen het maximale subsidiebedrag per punt niet overschrijdt. Het maximale subsidiebedrag wordt beschouwd over de volledige duur van een lokale legislatuur zodat kan ingespeeld worden op eventueel verschuivende inzichten.

#### **Artikel 9,10, 11 en 12.**

De aanleg van een Hoppinpunt op een gewestweg wordt beschouwd als een gewestelijk infrastructuurproject waarvoor een samenwerkingsovereenkomst met de gemeente en eventuele andere partijen vereist is. Deze samenwerkingsovereenkomst regelt, onder andere, de kostenverdeling tussen partijen en de aanduiding van de aanbestedende overheid. De samenwerkingsovereenkomst laat derhalve ook toe dat de gemeente het initiatief neemt voor Hoppinpunten op gewestwegen.

Deze artikels integreren de aanleg van een Hoppinpunt in de bestaande samenwerkingsovereenkomsten. Dit heeft het voordeel dat de door de gemeenten gekende werkwijze behouden blijft wat dan ook weer de implementatie vlotter maakt

Ten opzichte van het besluit van 11 september 2020 wordt nu bijkomend voorzien dat het Gewest bij de aanleg van Hoppinpunten de aankoop en plaatsing op zich neemt van een standaard fietsenstalling, tenzij de gemeente daarvoor een beroep zou doen op de mogelijkheden die geboden worden via de gesubsidieerde halteinfrastructuur.

De samenwerkingsovereenkomst VII in bijlage 4 laat specifiek toe dat een private partner het initiatief neemt voor de realisatie van een Hoppinpunt op gewestdomein.

#### **Artikel 13.**

Dit artikel bevat de opheffing van het besluit van 11 september 2020.

#### **Artikel 14**

Dit artikel bevat een overgangsbepaling om de afhandeling van de subsidieaanvragen op basis van het besluit van 11 september 2020 te garanderen.

#### **Artikel 15.**

Dit artikel behoeft geen verdere duiding.

### **3. BESTUURLIJKE IMPACT**

#### BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

In het regeerakkoord is volgende passage opgenomen omtrent de realisatie van de mobipunten :

*“We bouwen het netwerk van mobipunten uit conform de Vlaamse beleidsvisie. Vlaanderen investeert in samenspraak met de vervoerregio's in de uitrol van interregionale en regionale*



*mobipunten en ondersteunt de lokale partners bij de uitrol op lokaal en buurtniveau. De actieve inzet van zoveel mogelijk stakeholders is hiervoor nodig. De realisatie van mobipunten zal in de praktijk vaak vanuit een "bottom up" initiatief groeien, waar gemeentes en vervoerregio's hun rol zullen opnemen. Ook kosteloos toegankelijke 'park & rides', onder andere langs onze autosnelwegen, kaderen perfect in de combimobiliteit. De bestaande carpoolparkings worden geëvalueerd en desgevallend uitgebreid. Ook de verknoping met andere, duurzame vervoersmodi wordt onderzocht."*

Voor de financiering van bovenstaande werd het Fonds Stationsomgevingen reeds omgevormd tot het Combimobiliteitsfonds. Deze wijziging samen met het samenbrengen van andere middelen vanuit de meerjarenbegroting resulteerde in de volgende budgettaire ruimte in het Combimobiliteitsfonds (in k EUR en in VAK) :

de volgende budgettaire ruimte in het Combimobiliteitsfonds (in k EUR en in VAK) :

Budgettaire ruimte	2021	2022	2023	2024	totaal
Ruiter Stationsomgevingen	29.800				
Jaarlijkse dotatie stationsomgeving	11.400	11.400	11.400	11.400	
Uit groeipad meerjarenbegroting	0	5.000	10.000	15.000	
Totaal	41.200	16.400	21.400	26.400	105.400

Zowel VVM De Lijn, AWV, Lantis en De Werkvennootschap staan in voor de realisatie van Hoppinpunten langs onder meer de gewestwegen. Ter versnelling zullen deze entiteiten, mits machtiging bekomen van de minister van Mobiliteit en Openbare Werken, middelen kunnen putten uit dit Combimobiliteitsfonds.

Eveneens wordt er voorzien dat de steden en gemeenten via subsidiëring gestimuleerd worden om Hoppinpunten aan te leggen langs hun gemeentewegen.

Om een budgettaire inschatting te maken heeft het Departement Mobiliteit en Openbare Werken een inschatting gemaakt van een gemiddelde kostprijs van een Hoppinpunt op Interregionaal, Regionaal, Lokaal en Buurt niveau. Hier werd eveneens rekening gehouden dat de Hoppinpunten op Interregionaal en Regionaal niveau reeds aanwezig zijn en het hier vooral gaat over uitbreiding. Dit werd gedaan op basis van de kostprijs van reeds bestaande en geplande Hoppinpunten.

Er werd een inschatting gemaakt van het aantal Hoppinpunten dat men op termijn wenst te bereiken in gans Vlaanderen. Bij de goedkeuring van het besluit van 11 september 2020 is uitgegaan van een raming van 1.000 Hoppinpunten. Op basis van actuele gegevens van de selecties van de vervoerregioraden (stand van zaken juni 2021) blijkt dat men op langere termijn (10 jaar en meer) wil komen tot een totaal van 1.774 mobipunten volgens netwerklogica.

De verdeling volgens het type Hoppinpunt is gebaseerd op de toepassing van het besluit van 11 september 2020 in alle vervoerregio's. De buurthoppinpunten op basis van nabijheidslogica zijn niet gekoppeld aan het regionaal vervoerplan maar worden autonoom door de gemeenten geselecteerd. Hier zijn momenteel geen data beschikbaar. Er werd uitgegaan van een hypothetisch aantal van 20%.

Op basis van deze gegevens, het subsidiepercentage alsook het plafondbedrag blijkt dat men 94.997k EUR nodig heeft op langere termijn (zie onderstaande tabel 2) voor de realisatie van ruim 2.000 Hoppinpunten.

De doelstelling voor deze legislatuur zoals reeds eerder beslist door de Vlaamse regering betreft de realisatie van 1.000 Hoppinpunten waardoor er een voorsprong genomen wordt qua realisatiesnelheid ten opzichte van de noodzaak.

Tabel 1: gegevens uit nota Vlaamse Regering bij het besluit van 11 september 2020

Parameters	Interregionaal	Regionaal	Lokaal	Buurt netwerk	Buurt nabijheid	
Verdeling volgens type	5%	15%	35%	25%	20%	
Kostprijs aanleg	1.215	1.117	385	38	38	
Subsidie %	50%	50%	100%	100%	100%	
Plafond subsidie	500	250	50	25	25	
Aantal mobipunten	50	150	350	250	200	
% gelegen aan gemeenteweg	10%	40%	90%	90%	90%	
Totaal	2.500	15.000	15.750	5.625	4.500	43.375

Tabel 2: actuele gegevens op basis van de selecties van de vervoerregioraden (stand van zaken juni 2021) met toepassing van de principes van het besluit van 11 september 2020

Parameters	Interregionaal	Regionaal	Lokaal	Buurt		
Verdeling volgens type	2%	8%	60%	30%		
Kostprijs aanleg	1.215	1.117	385	38		
Subsidie %	50%	50%	100%	100%		
Plafond subsidie	500	250	50	25		
Aantal mobipunten	52	179	1.325	661		2.217
% gelegen aan gemeenteweg	10%	40%	90%	90%		
Totaal	2.600	17.900	59.625	14.872		94.997

Tabel 3 : actuele gegevens voor de realisatie van de doelstelling van 1.000 Hoppinpunten deze legislatuur langs gemeentewegen.

Parameters	Interregionaal	Regionaal	Lokaal	Buurt	
Verdeling volgens type	2%	8%	60%	30%	
Kostprijs aanleg	1.215	1.117	385	38	
Subsidie %	50%	50%	100%	100%	
Plafond subsidie	500	250	50	25	
Aantal mobipunten	23	81	598	298	1.000
% gelegen aan gemeenteweg	10%	40%	90%	90%	
Totaal	1.150	8.100	26.910	6.705	42.865

Zoals bij elke opstart van een nieuwe subsidiesysteem dient dit op gang te komen en versnelt naar een haalbaar ritme of anders gesteld een groeipad. Hiermee wordt rekening gehouden in de budgettaire spreiding. Dit betekent dat voor deze legislatuur er volgende uitgaven voorzien worden (in k EUR) :


Invulling	2021	2022	2023	2024	
De Lijn meerjarenbegroting stationsomgevingen	11 515	11 390	11 290	3 879	38 074
Subsidies aan steden en gemeenten	5 425	9 760	13 015	15 175	43 375
Investering langs gewestwegen	5 000	5 000	5 000	5 000	20 000
Totaal	21 940	26 150	29 305	24 054	101 449

De wegbeheerders zijn en blijven verantwoordelijk voor de uitbouw van het netwerk van Hoppinpunten omdat zij de Hoppinpunten aanleggen, onderhouden en beheren en zij staan dus ook (deels) in voor de financiering uitgezonderd de situatie indien men dit doordelegeert. Indien de Vlaamse overheid instaat voor de werken langs een gewestweg, wordt dit beschouwd als een investering en volledig betaald door het Gewest, met uitzondering van de zaken die in het kader van de samenwerkingsovereenkomst voor werken traditioneel door gemeenten worden betaald zoals voetpaden, DWA, straatmeubilair, schuilhuisjes, vuilbakje, ...

Voor de verdeling van middelen wordt geen gebruik gemaakt van een verdeelsleutel. In het GIP wordt gestreefd naar een evenwichtige verdeling van de middelen tussen de vervoerregioraden.

De voorziene uitgaven worden opgevangen binnen de bestaande referte kredieten.

## ESR-TOETS

Niet van toepassing.

## IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

Er is impact op het personeel van de Vlaamse overheid. Zowel de investeringen als de subsidiedossiers worden opgevangen binnen het bestaande personeelsbestand.

## IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

Gemeenten zullen middels het besluit een subsidie kunnen aanvragen voor de aanleg van Hoppinpunten, ter ondersteuning van het mobiliteitsbeleid.

### **4. VERDER TRAJECT**

Na de principiële goedkeuring wordt het ontwerpbesluit voor advies bezorgd aan de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA). Vervolgens, al dan niet na aanpassing van het BVR op basis van opmerkingen aan de nota en tweede principiële goedkeuring door de Vlaamse Regering, wordt ook advies gevraagd aan de Raad van State, afdeling Wetgeving.

### **5. VOORSTEL VAN BESLISSING**

De Vlaamse Regering beslist:

1° haar principiële goedkeuring te geven aan het bijgaande voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering betreffende de Hoppinpunten en tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2013 tot bepaling van de nadere regels betreffende de financiering en de samenwerking voor het mobiliteitsbeleid;

2° de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken:

- \* te gelasten over het voormelde ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering het advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) in te winnen (cfr. artikel 4, 6° van het decreet houdende de oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen van 7 juli 2006);

- \* te machtigen te beoordelen of voormeld advies aanleiding kan geven tot aanpassing van de heden door de Vlaamse Regering principieel goedgekeurde tekst;

- \* te gelasten over het voormelde voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering het advies van de Raad van State in te winnen, met het verzoek het advies mee te delen binnen een termijn van dertig dagen, met toepassing van artikel 84, §1, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, als de Vlaamse minister oordeelt dat voornoemd advies geen aanleiding geeft tot aanpassing van de op heden door de Vlaamse Regering principieel goedgekeurde tekst.

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

Bijlagen:

- het principieel goed te keuren ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering met bijlagen
- het advies van de Inspectie van Financiën d.d. 2 juli 2021
- het begrotingsakkoord 12 juli 2021.