

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

Definitieve goedkeuring

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, namelijk mobipunten die voldoen aan bepaalde kwaliteitskenmerken, 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)vervoer-knooppunten 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 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 (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 totaalbedrag 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 het BVCO.

- de uitgaven dienen te worden opgevangen binnen de bestaande referte 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.

Het ontwerp van besluit werd een eerste keer principieel goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 16 juli 2021 (VR 2021 1607 DOC.0972/1 tot en met DOC.0972/6).

Het MORA-advies werd verleend op 3 september 2021.

Het advies geeft aanleiding tot volgende aanpassing: In de bijlages 'Samenwerkingsovereenkomst III' en 'Samenwerkingsovereenkomst IV' wordt de verwijzing naar de 'GBC' geschrapt en vervangen door 'projectstuurgroep'

De MORA vraagt om de definitie van 'interregionale Hoppinpunten' voldoende breed te maken. Volgens de huidige omschrijving in het ontwerp van BVR zijn dit punten van waaruit verplaatsingen tussen verschillende vervoerregio's mogelijk zijn, maar wordt expliciet vereist dat er "minstens hoogwaardige interregionale openbaarvervoerbindingen van het treinnet" zijn. Deze laatste passage lijkt de categorie te beperken en daarom vraagt de MORA om te verduidelijken dat de aanwezigheid van interregionale bindingen van het kernnet die geen onderdeel uitmaken van het treinnet, ook voldoende zijn om te spreken van een 'interregionaal Hoppinpunt'.

Er werd vanuit de werkgroep mobipunten, die het ontwerp van besluit mee vorm heeft gegeven en waarin verschillende stakeholders vertegenwoordigd zijn, expliciet voor gekozen om deze categorie op te hangen aan hoogwaardige treinverbindingen. Het betreft het hoogste niveau van Hoppinpunt dat een rol speelt op interregionaal niveau of hoger. De analyse van de vervoerplannen leert dat de beoogde knooppunten in deze categorie allen gekoppeld zijn aan het treinnet.

Daarnaast vraagt de MORA dat alle categorieën ondubbelzinnig zijn om te vermijden dat verschillende vervoerregio's verschillende interpretaties hanteren.

De gehanteerde terminologie laat een eenduidige onderverdeling toe. In de nieuwe tekst is er voor gekozen om de onderverdeling te richten op het gelaagde netwerk openbaar vervoer, met zijn gekende onderverdelingen treinnet, kernnet, aanvullend net en vervoer op maat. Ook de categorie cadanslijn binnen het aanvullend net is een eenduidige categorie die in het BVR bepaald wordt. Voor het treinnet maakt het BVR geen gebruik van een specifieke onderverdeling.

De MORA vraagt ook aan de Vlaamse Regering om een besluit uit te vaardigen dat lokale initiatieven rond mobiliteitspunten in staat stelt om zich te conformeren naar de merkarchitectuur en de kwaliteitseisen van de Hoppinpunten, bijvoorbeeld via het beschikbaar maken van voorwaardelijke subsidies. Zo kan de Vlaamse Regering alsnog controle uitoefenen over de kwaliteit van alle mobiliteitsknooppunten in Vlaanderen.

Het nieuwe BVR biedt net wat hier gevraagd wordt: een subsidiekader gekoppeld aan kwaliteitseisen voor de aanleg of de herinrichting van een Hoppinpunt. Elke gemeente kan lokale of buurt-Hoppinpunten aanwijzen en deze uitbouwen als schakels in het mobiliteitsnetwerk. In bepaalde gevallen is een interactie met het regionaal vervoerplan een voorwaarde, maar zeker voor buurt-Hoppinpunten zonder openbaar vervoeraanbod is de gemeente volledig vrij in deze selectie. De Vlaamse Overheid voorziet een subsidie voor de uitbouw van deze punten zodat deze in overeenstemming gebracht worden met de kwaliteitseisen voor Hoppinpunten. Als er al een restcategorie "mobipunten" zou ontstaan, dan zal dat eerder het gevolg zijn van het feit dat gemeenten er bewust voor kiezen geen beroep te doen op de beschikbare subsidie, bijvoorbeeld omdat ze de kwaliteitseisen als onhaalbaar inschatten.

De MORA stelt ook de vraag naar meer uitgebreide vereisten aan de basisuitrusting van Hoppinpunten en een duidelijke communicatie hierover naar de beheerders.

Dit ontwerp van besluit beschrijft de minimale uitrusting die op elk Hoppinpunt aanwezig moet zijn. Die basisuitrusting is bewust beperkt gehouden, maar neemt niet weg dat er op veel Hoppinpunten bijkomende faciliteiten aangeboden kunnen worden. De door de MORA aangereikte aanvullingen zijn daarbij nuttige suggesties, die eerder in de vorm van een ontwerpwijzer kunnen worden aangereikt. Deze moet ook kunnen evolueren, aangepast aan nieuwe, innovatieve inzichten. De MORA vraagt om de unieke uitbetaling bij oplevering aan te passen en 75% van het subsidiebedrag al beschikbaar te stellen na goedkeuring door de projectstuurgroep en de overige 25% na oplevering van het Hoppinpunt.

De gemeentelijke financieel directeurs vragen in eerste instantie zekerheid dat de gemeentelijke uitgaven ingedekt worden door een subsidie vanwege de Vlaamse Overheid. Deze zekerheid volgt evenwel automatisch uit het besluit Vlaamse Regering. Net zoals bij andere gelijkaardige subsidies volstaat het hier te voldoen aan de voorwaarden uit het besluit om de subsidie te ontvangen. Bovendien zijn de gemeentelijke uitgavenkredieten gedefinieerd op het niveau van het totaal van de exploitatie en het totaal van de investeringen. Binnen die globale enveloppes kunnen de gemeenten de regels en procedures voor verschuivingen van ramingen zelf bepalen in het kader van hun organisatiebeheersingssysteem. Daardoor kunnen gemeenten verschuivingen in de planning in de praktijk meestal opvangen zonder een aanpassing van het meerjarenplan te moeten doen. De regelgeving over de beleids- en beheerscyclus van de lokale en de provinciale besturen laat gemeenten echter toe om te allen tijde een aanpassing van het meerjarenplan te doen als dat nodig is. Minstens éénmaal per jaar moet een gemeente haar meerjarenplan aanpassen.

Deze manier van werken heeft ook belangrijke administratieve voordelen:

- Zowel voor de aanvrager als voor de behandelende dienst wordt het aantal unieke dossiers op deze manier gehalveerd. Hoewel de aanvraag van de eerste schijf administratief eenvoudiger is, blijft de opmaak en nakijken van het administratief dossier een vermijdbare werklast.
- Het kleinste subsidiebedrag bedraagt 25.000 euro. De opsplitsing daarvan in 2 schijven is administratief weinig zinvol.
- Door de aanvraag en uitbetaling te koppelen aan de uitvoering wordt enkel aandacht besteed aan uitgevoerde dossiers. Dat verlicht de administratieve last: zo is het niet meer nodig om een kopie van de omgevingsvergunning bij de subsidieaanvraag te voegen om de nakende uitvoering te bewijzen.

De aanbevelingen die worden gedaan in relatie tot prioritering, communicatie, samenwerking en participatie worden meegenomen in de verdere operationalisering van basisbereikbaarheid, maar vallen buiten de reikwijdte van dit uitvoeringsbesluit.

Het ontwerp van besluit werd een tweede keer principieel goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 19 november 2021 (VR 2021 1911 DOC.1289/1 tot en met DOC.1289/7).

Ten opzichte van de eerste principieel goedgekeurde tekst, werden er bij de tweede principiële goedkeuring nog een aantal bijkomende aanpassingen aan het wetgevingstechnisch en taalkundig adviesnr. 2021-294 van 2 juli 2021 opgenomen die in de vorige versie niet volledig waren verwerkt:

- In artikel 2 wordt de term buurt-Hoppinpunten aangepast
- In artikel 5 wordt de ministeriële delegatie om bijkomende regels te kunnen vaststellen voor de inrichting en de toegankelijkheid van de Hoppinpunten geschrapt omdat deze niet bedoeld zijn als een strikt regelend kader. Bijkomende bepalingen kunnen in de vorm van een vademecum, richtlijnenkaders of ontwerpwijzers worden aangereikt, maar deze moeten ook kunnen evolueren, aangepast aan nieuwe, innovatieve inzichten.
- In artikel 8 werden de bepalingen aangepast zodat deze een vervanging in plaats van een toevoeging als gevolg hebben.
Bij 'de kosten voor de levering en aanplanting van groenvoorzieningen wordt 'binnen de bebouwde kom' geschrapt wegens niet relevant in deze context
- In artikel 9 werden de bepalingen aangepast zodat deze een vervanging in plaats van een toevoeging als gevolg hebben.
De term 'mobipunt' werd vervangen door Hoppinpunt
- De nummering van de artikels werd aangepast aangezien het oorspronkelijke artikel 8 werd uitgesplitst in artikels 8 en 9.

De Raad van State verleende advies 70.565/3 op 29 december 2021.

Er wordt gedeeltelijk tegemoetgekomen aan de opmerkingen van de Raad van State.

Er wordt niet ingegaan op de suggestie van de Raad van State onder punt 4.1 van het advies om systematisch gewag te maken van een mobipunt in plaats van een Hoppinpunt. Een mobipunt, als vermeld in artikel 42 van het decreet Basisbereikbaarheid, wordt beschouwd als een generieke term. Om duidelijk te maken dat Hoppinpunten een specifieke categorie van mobipunten betreffen, wordt er aan de definitie toegevoegd dat er slechts sprake is van een Hoppinpunt als het gaat om een mobipunt dat voldoet aan de voorwaarden, vermeld in artikel 4.

Conform punt 4.2. wordt de definitie van het begrip "minister" overgeheveld naar artikel 2 van het ontwerp.

De Raad vraagt in punt 5 verduidelijking bij artikel 8 van het ontwerp, specifiek bij het ontworpen artikel 48/5, §3, 7°, van het besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2013

omvat de kostprijs, op basis waarvan de subsidie wordt berekend, “de kosten voor de levering en aanplanting van groenvoorzieningen”. De Raad stelt zich de vraag of de beperkingen en voorwaarden voor de subsidiëring van de kosten van de werken, vermeld in de ontworpen punten 2° en 3° van hetzelfde artikel, ook van toepassing zijn op de werken zoals voorzien in punt 7°. De kosten, vermeld in 7° vallen niet onder artikel 48/5, §3, 2° of 3°. De betrokken kosten moeten apart worden vermeld en maken geen deel uit van de kosten die worden ingediend onder 2°. Dezelfde redenering geldt trouwens ook voor artikel 48/5, §3, 4°, 5° en 6°.

Tot slot verwijst de Raad naar de verdeling van de kosten voor de levering en aanplanting van groenvoorzieningen in de ontworpen bijlagen bij het besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2013. De Raad meent dat erop moet worden toegezien dat de bepaling in het ontworpen artikel 48/5, § 3, 7° in lijn is met deze bijlagen.

Deze bijlagen in kwestie bestaan uit samenwerkingsovereenkomsten tussen het Vlaamse Gewest en steden en gemeenten en hebben betrekking op gewestelijke infrastructuur. De bepaling over de kosten voor de levering en aanplanting van groenvoorzieningen in het ontworpen artikel 48/5, § 3, 7° heeft betrekking op gemeentelijke infrastructuur.

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 geredimeerd door het bestaande besluit te vervangen door een volledig herwerkte tekst.

B. TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN

Artikel 1.

Dit artikel bevat de definitie van een Hoppinpunt. Een Hoppinpunt onderscheidt zich van de generieke term mobipunt in de mate dat het gaat om een mobipunt dat voldoet aan de voorwaarden vermeld in artikel 4.

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
- Buurt-Hoppinpunten

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 buurt-Hoppinpunten 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 buurt-Hoppinpunten. 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 buurt-Hoppinpunt 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 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.

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 en 9.

In het besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2013 (BVR Mobiliteitsbeleid) worden de bepalingen van onderafdeling 7, zoals deze was ingevoegd door middel van het besluit van 11 september 2020 vervangen.

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 fietskluizen 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 blindegeleideltegels, 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 de studiekosten, fietsstallingen, nutsvoorzieningen voor de uitwisseling van data, fietskluizen, fietslockers en groenvoorzieningen

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.

Zoals bij de andere gelijkaardige subsidieregelingen die opgenomen zijn in het besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2013 volstaat het om te voldoen aan de voorwaarden uit het besluit om de subsidie te ontvangen. De gemeenten beschikken met andere woorden over de zekerheid van uitbetaling van de subsidie van zodra en in de mate dat het project voldoet aan de voorwaarden die zijn opgenomen in het decreet Basisbereikbaarheid en in het besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2013, zoals gewijzigd door het voorliggende besluit.

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 10, 11,12 en 13.

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 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 14.

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

Artikel 15.

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

Artikel 16.

Dit artikel behoeft geen verdere duiding.

3. BESTUURLIJKE IMPACT

BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

Hiervoor verwijzen we naar de principiële goedkeuring door de Vlaamse Regering op 16 juli 2021 (VR 2021 1607 DOC.0972/1).

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

Het besluit zal in extenso gepubliceerd worden in het Belgisch Staatsblad.

5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

1° haar goedkeuring te geven aan het bijgaande ontwerp 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 het voormelde ontwerp 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 in extenso te laten publiceren in het Belgisch Staatsblad..

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

Bijlagen:

- het goed te keuren ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering met bijlagen
- het advies 70.565/3 van de Raad van State van 29 december 2021.