

V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2005-2006

5 juli 2006

GEDACHTEWISSELING

**over de evaluatie van het globale pakket van mobiliteitsconvenants
met mevrouw Kathleen Van Brempt,
Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen
en de heer Kris Peeters,
Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur**

Opvolging: ontwerp van actieplan van de Vlaamse Regering

VERSLAG

**namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie
uitgebracht door de heer Frans Peeters**

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen.

Vaste leden:

mevrouw Agnes Bruyninckx, de heren Johan Deckmyn, Pieter Huybrechts, Jan Penris, Freddy Van Gaever;

de heren Jos De Meyer, Frans Peeters, Johan Sauwens, Etienne Schouppe;

de heer Marc Cordeel, mevrouw Annick De Ridder, de heer Marc van den Abeelen;

de heren Flor Koninckx, Bart Martens, Joris Vandenbroucke.

Plaatsvervangers:

de dames Katleen Martens, Marleen Van den Eynde, de heren Christian Verougstraete, Rob Verreycken, Frans Wymeersch;

de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, Tom Dehaene, Jan Verfaillie;

de heren Patrick Lachaert, Hugo Philtjens, Jul Van Aperen;

de heren Gilbert Bossuyt, Jan Roegiers, Robert Voorhamme.

Toegevoegde leden:

de heer Eloi Glorieux;

de heer Jan Peumans.

Zie:

802 (2005-2006)

– Nr. 1: Verslag over gedachtewisseling

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie organiseerde in opvolging van een gedachteswisseling met mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen en de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur over de evaluatie van het globale pakket van mobiliteitsconvenants in februari en maart 2006 (*Parl. St.* Vl. Parl. 2005-06, nr. 802/1) op dinsdag 4 juli 2006 een gedachteswisseling over het ontwerp van actieplan van de Vlaamse Regering. De leden kregen vooraf het ontwerp van actieplan toegestuurd.

Minister *Kathleen Van Brempt* verklaart dat ze de evaluatie al heeft toegelicht tijdens de commissievergadering van 14 februari 2006. Op basis van de bespreking in commissie en van enkele vergaderingen van de taskforce is het document aangepast.

1. Tussenkost van de heer Frans Peeters

De heer *Frans Peeters* is van oordeel dat de evaluatie van de mobiliteitsconvenants nog niet af is. Een aantal voorstellen moet nog onderzocht en geanalyseerd worden.

De spreker noemt het een goede zaak dat module 1 – het jaarlijkse voortgangsverslag door de gemeente – niet langer verplicht is. In de praktijk was het zo dat maar weinig gemeenten daar werk van maakten. Deze administratieve rompslomp diende volgens de spreker tot niets.

De heer *Frans Peeters* vindt de sneltoets een goede zaak. Hij wil duidelijkheid over de vraag of de sneltoets al is getest. Hij vraagt hoe deze toets is getest en wat de resultaten waren van de test.

Hij betreurt dat het de lokale besturen zijn die met deze sneltoets de jaarlijkse evaluatie moeten maken. Andere betrokkenen bij het mobiliteitsbeleid hoeven hun verantwoordelijkheden niet te toetsen. De spreker vreest dat het mobiliteitsaansturend effect zo verloren zal gaan.

Op een aantal modules wordt amper een beroep gedaan. Desondanks blijven alle modules voortbestaan. De spreker vraagt of een module waar maar eenmaal per jaar een beroep op wordt gedaan, moet

blijven bestaan. De spreker verwijst in deze context naar het samengaan van de modules 4 en 17.

Als de lokale overheid verlichting plaatst, kan ze rekenen op een subsidie van 75.000 euro. Uit navraag heeft de spreker geleerd dat dit bedrag enkel realistisch is voor standaardverlichting. Het bedrag volstaat niet voor sierverlichting. Dezelfde spreker vraagt of dit forfaitaire bedrag geïndexeerd zal worden.

Module 5 gaat over geluidswerende maatregelen langs hoofdwegen en primaire wegen. Maatregelen tegen geluidsoverlast langs hoofdwegen en primaire wegen zijn volgens de spreker de verantwoordelijkheid van het Vlaamse Gewest. Daarover hoeft geen module te worden afgesproken met de gemeenten.

De volledige financiering van fietspaden vindt de spreker een stap in de goede richting. De voorrang wordt gegeven aan gewestwegen van bovenlokaal belang. Fietspaden langs andere gewestwegen zijn eerder zeldzaam en worden maar voor 80 percent gefinancierd. De spreker wil dat de Vlaamse overheid vastlegt tegen wanneer de fietspaden aangelegd moeten zijn.

De heer *Frans Peeters* vindt het een goede zaak dat het ‘standstillprincipe’ eruit is gehaald. De gemeenten zullen daar tevreden mee zijn. Het duurzame parkeerbeleid integraal opnemen, vindt de spreker verstandig.

De spreker stelt voor om samen met de andere meerderheidspartijen positieve en constructieve voorstellen te formuleren. Hij is van oordeel dat een aantal modules geschrapt of samengebracht mag worden.

2. Tussenkost van de heer Joris Vandenbroucke

De heer *Joris Vandenbroucke* vindt het gezien de administratieve vereenvoudiging en de planlastvermindering een goede zaak dat de gemeenten geen volledig nieuw mobiliteitsplan zullen moeten schrijven. Aan de hand van de sneltoets kan het huidige plan geactualiseerd worden. De spreker vraagt hoe dat in zijn werk zal gaan.

Volgens dezelfde spreker valt de opmaak van het mobiliteitsplan best mee. Uit de studie ‘administratieve lastenmeting en planverplichtingen’ van het Instituut voor de Overheid blijkt dat de bevroegde

gemeenten bijzonder tevreden zijn over het gemeentelijke mobiliteitsplan en dat het planningsproces nauwelijks vereenvoudigbaar is.

De spreker vindt het positief dat de gemeenten niet langer instaan voor onteigening bij de aanleg van fietspaden. De gemeenten hoeven niet langer financieel bij te dragen en staan niet langer in voor de administratieve procedure.

Tijdens het Fietscongres heeft minister Peeters volgens de spreker gezegd dat de aanleg van fietspaden en rioleringen beter op elkaar zullen worden afgestemd. Dat is volgens de spreker nuttig en noodzakelijk. Het meerjarenprogramma van de VMM moet worden afgestemd op het indicatieve meerjarenprogramma voor de weginfrastructuur. De spreker vraagt in dit verband hoever het staat met het meerjarenprogramma van de voormalige administratie AWV.

De heer Vandenbroucke vindt het positief dat de modules pas ondertekend worden na de conformverklaring van de projectnota door de Provinciale Auditcommissie (PAC). Op die manier kunnen de middelen van het Vlaamse Gewest sneller geactiveerd worden. Het Vlaamse Gewest moet zijn verantwoordelijkheid voor de fietspaden maximaal blijven dragen.

Dezelfde spreker vindt het absoluut nodig dat inspanningen geleverd zullen worden om modules 11 af te sluiten. Sedert 2002 zijn amper twintig modules 11 afgesloten. Welke inspanningen zullen precies geleverd worden?

Vervolgens gaat de spreker in op de discussie over het nut van bepaalde modules. Zo wordt bijvoorbeeld gevraagd om de modules over het openbaar vervoer af te schaffen. Uit de nota blijkt dat deze modules herzien zullen worden, rekening houdend met de beleidsprioriteiten netmanagement en doorstromingsprojecten voor het openbaar vervoer. De spreker vindt het belangrijk dat deze modules niet worden uitgehold of afgeschaft.

Volgens de voorliggende nota zijn de besprekingen over module 19 nog aan de gang. Er werden de voorbije jaren steeds minder modules 19 afgesloten. Er werden dure en onrealistische streefbeelden afgesproken buiten deze modules. De spreker vraagt om de streefbeelden opnieuw structureel te verankeren binnen module 19. De voorgestelde projecten kunnen dienen als basis voor de objectieve behoefteanalyse die vertaald moet worden in een indicatief meerjarenprogramma voor de weginfrastructuur.

3. Tussenkost van de heer Jan Peumans

Het voorliggende ontwerp van actieplan heeft de heer *Jan Peumans* licht teleurgesteld omdat er vast wordt gehouden aan de negentien modules. Het verheugt hem dat nog commissieleden van oordeel zijn dat een aantal modules kan worden afgeschaft. Volgens de spreker beslist het provinciale afdelingshoofd of de fietspaden geveegd worden. Als dat onvoldoende gebeurt, moet de lokale overheid daarover een module afsluiten. Er zijn vier modules over wegverlichting en doortochten afgesloten. De aanleg van vrijliggende bus- en trambanen is heel belangrijk. De spreker vraagt of deze banen ook doorgetrokken worden op gemeentewegen. Gemeenten moeten daarvoor een incentive krijgen.

Er zijn 100 modules afgesloten om de inrichting van schoolomgevingen te subsidiëren. Er zijn volgens de spreker zo'n 700 schoolomgevingen op de gewestwegen. De spreker vraagt of module 10 herzien zal worden. Module 10 kost in de huidige vorm ontzettend veel geld.

De heer Jan Peumans heeft alle bemerkingen van de VVSG, De Lijn en AWV bijeengebracht. Ze pleiten alle drie voor vereenvoudiging. Daarnaast wijzen ze erop dat een aantal modules taken bevatten die de verantwoordelijkheid zijn van het gewest en niet van de gemeenten. Volgens de spreker moet het Vlaamse Gewest instaan voor werken langs gewestwegen. De lokale overheid moet instaan voor werken langs gemeentewegen. Het oorspronkelijke idee was dat de werken sneller zouden worden uitgevoerd indien meerdere overheden subsidiëren. De spreker vraagt of dat idee is bevestigd.

Dezelfde spreker pleit ervoor om het geheel eenvoudig te houden. Elke module bevat bijvoorbeeld een aantal sancties. Volgens de heer Peumans zijn die nog nooit toegepast. Voor modules die zelden of nooit worden afgesloten, is er onvoldoende belangstelling. Ze moeten volgens de spreker verdwijnen. Winkeliers halen immers ook hun producten die niemand wil uit de rekken.

4. Repliek van minister Kathleen Van Brempt

Minister *Kathleen Van Brempt* antwoordt dat de sneltoets nog maar één keer is getest. Dat is te weinig om er al uitspraken over te doen. De begeleidingscommissie zal deze sneltoets nog testen aan de hand van een zestal concrete dossiers. Het is de bedoeling

dat de sneltoets vanaf 1 januari 2007 door iedereen gebruikt kan worden.

Volgens minister Van Brempt gaat de vergelijking met winkelproducten niet op. Er is volgens haar niets verkeerd met modules aanbieden die maar voor enkele gemeenten interessant zijn.

De doorstromingsmodule zal sterk worden gestimuleerd. Er zullen meer middelen in geïnvesteerd worden. De minister denkt net zoals de heer Peumans dat de doorstromingsmiddelen ook in gemeentewegen geïnvesteerd moeten kunnen worden op voorwaarde dat er bikkelharte garanties worden afgesproken. Het lokale bestuur moet ook een aantal afspraken nakomen.

Minister Van Brempt vindt de vraag naar een tijdslijm niet terecht.

5. Replik van minister Kris Peeters

Minister *Kris Peeters* begrijpt dat de commissieleden nog een aantal aanpassingen zouden willen doorvoeren.

De minister zegt dat hij steeds zal vereenvoudigen als dat mogelijk is. Hij vindt echter ook dat de vergelijking met een winkelier niet opgaat. Nogal wat winkeliers bieden zaken aan die niet verkocht worden om klanten een ruime keuze te laten. Bovendien zijn deze modules geen producten die na verloop van tijd vervallen.

Module 17 blijft behouden omdat er een onderscheid gemaakt moet worden tussen wegvakken die absoluut verlicht moeten worden en wegvakken waarvoor geen verlichting nodig is.

Voor wat betreft de subsidiëring van de verlichting langs de gewestwegen is er nood aan verdere verfining.

Module 15 wordt volgens de minister vrij veel toegepast. Het gaat om de subsidiëring van flankerende maatregelen ter ondersteuning van een duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid.

Module 6 heeft betrekking op de bevordering van de netheid op de gewestwegen. Deze module wordt niet veel gebruikt. Het gebruik ervan zou kunnen worden gestimuleerd door de vergoedingen meer marktcon-

form te maken. Over een mogelijke afschaffing kan overleg worden gepleegd met de VVSG.

Module 5 heeft betrekking op geluidswerende maatregelen langs hoofdwegen en primaire wegen. Er werd gevraagd of deze module niet zou kunnen worden opgeheven. De minister wijst erop dat we voor enorme uitdagingen staan voor wat betreft geluidshinder, onder meer rekening houdend met de Europese regelgeving met betrekking tot geluidsoverlast.

De vraag werd gesteld waarom de gemeenten een rol moeten spelen in het kader van geluidswerende maatregelen. De gemeente heeft verantwoordelijkheid bij de ruimtelijke inrichting. Er is nood aan een efficiënt actieplan. Daartoe moeten de nodige middelen ter beschikking worden gesteld. De fundamentele vraag is of de geluidsgrenzen niet moeten worden aangepast.

Door het feit dat één minister de bevoegdheden heeft voor Leefmilieu en Openbare Werken is het iets gemakkelijker om de programmatie voor de rioleringen beter af te stemmen op de programmatie voor een aantal openbare werken. De programmatie van de rioleringswerken heeft een eigen methodologie en rangorde in vergelijking met de programmatie voor openbare werken. De minister poogt beiden op pragmatische wijze op elkaar af te stemmen, zonder het fundamentele debat aan te vatten over de vraag of de rangorde voor de rioleringswerken en de afstemming van beide programmaties niet volledig moeten worden herzien. Een pragmatische aanpak zal volgens de minister in de praktijk sneller tot resultaten leiden.

De minister meent begrepen te hebben dat er tevredenheid bestaat over module 11, omdat een en ander nu voor 100 percent gefinancierd wordt.

6. Replieken van de leden en antwoorden van de ministers

De heer *Joris Vandenbroucke* repliceert dat er in de voorliggende tekst staat dat er verdere inspanningen zullen worden gedaan om module 11 af te sluiten. De spreker vraagt daar toelichting bij.

Minister Peeters antwoordt dat er 100 percent zal worden gesubsidieerd. Deze commissie had dat uitdrukkelijk gevraagd. Dit zal zorgen voor een dynamiek en een versnelling. Er werd een aanzienlijk bedrag uitgetrokken.

De heer *Vandenbroucke* vraagt of module 11 in zijn huidige vorm zal blijven bestaan.

De heer *Frans Peeters* vindt dat het gewest de volledige verantwoordelijkheid moet dragen voor wat betreft de netheid van de gewestwegen. Dit is een duidelijk en uniform standpunt. Het in stand houden van de verschillende modules vergt heel wat werk en zorgt voor nogal wat discussies. Volgens dezelfde spreker zou een en ander beter afgelijnd moeten worden. Hetzelfde geldt voor de geluidsschermen langs gewestwegen. De heer *Peeters* ziet geen enkele reden waarom dit niet volledig zou gefinancierd worden door het gewest, in plaats van door de gemeente. De gemeenten dragen enerzijds een verantwoordelijkheid voor wat betreft de ruimtelijke structuren. Maar anderzijds worden gewestplannen niet door de gemeenten vastgesteld.

Er wordt vastgesteld dat het gewest zal onteigenen. Anderzijds zou de gemeente echter moeten zorgen voor het technisch verslag voor de onteigeningen. De heer *Frans Peeters* begrijpt de bedoeling daarvan niet. Het zou beter zijn om de onteigening volledig door het gewest te laten verrichten. Dit soort regels zorgt ervoor dat een en ander diffuus wordt. Zowel de Vlaamse overheid als lokale overheden hebben baat bij duidelijke en transparante regels.

Voor de herinrichting van de schoolbuurten staat in de nota dat het gewest via de nieuwe module ook een deel van het straatmeubilair zal betalen. Hoeveel bedraagt dat deel?

De heer *Peeters* besluit dat er nog een aantal onduidelijkheden staan in het plan.

De heer *Jan Peumans* leest voor wat de VVSG heeft geschreven over module 5 over geluidsschermen: “Vele gemeenten vragen zich af waarom zij in de kosten moeten tussenkomen. Het is immers toch de taak van het gewest om de hinder langs hun wegen te beperken. Er worden dan ernstige vragen gesteld bij de opportuniteit van deze module. De verantwoordelijkheid voor het bestrijden van de overlast wordt door deze module bij de gemeenten gelegd. Dit is een afwenteling van gewesttaken op de gemeenten.”. De spreker wijst erop dat in het kerntakendebat duidelijk werd vastgesteld dat een gewestweg voor het gewest is en een gemeenteweg voor de gemeenten. De provinciewegen kunnen hetzij naar het gewest, hetzij naar de gemeenten worden overgeheveld. De spreker wijst erop dat de gemeenten hier vroeger niet dienden bij

te springen. De gemeenten hebben hiervoor niet voldoende middelen.

De heer *Peumans* wijst erop dat de autosnelweg in zijn gemeente veel lawaai veroorzaakt. Zijn gemeente heeft echter niet de middelen om de lawaaioverlast in te perken. Dit is volgens VVSG ook niet haar taak.

Hij citeert opnieuw: “Veel hangt af van de metingen. Van de zes metingen is er soms slechts een adequaat, bijvoorbeeld vanwege de verkeerde windrichting. De metingen moeten over een bepaalde periode gespreid worden.”.

Hij citeert voorts: “De lokale besturen zijn bezorgd over de netheid van fietspaden langs gewestwegen. Het onderhoud door AWW verschilt nogal eens. Op sommige plaatsen gebeurt het goed; op andere plaatsen gebeurt het echter ondermaats. De gemeente wordt er dan toe gedwongen om een deel van deze taak op zich te nemen.”.

De heer *Peumans* wijst erop dat de administratie van de minister zelf zegt dat bepaalde modules beter zouden worden afgeschaft, omdat ze geen enkele zin hebben.

Over gecombineerde werken heeft VVSG het volgende gezegd: “Gecombineerde werken zijn en blijven een ramp voor de rioleringen. Er is bij het Vlaamse Gewest geen geld, geen meerjarenplanning, geen praktische interpretatie van de droogwaterafvoer, geen logische prioriteit voor de subsidiëring van riolering in geval van wegenheraanleg.”. De administratie van de minister heeft hierover opgemerkt: “Een aantal procedurele aspecten zijn niet goed geregeld.”.

Sommige zaken zijn heel positief, maar andere zouden beter worden afgeschaft, tenzij de verantwoordelijkheid wordt gelegd waar ze moet liggen: bij het gewest voor de gewestwegen en bij de gemeenten voor de gemeentewegen. Dat is de beste manier om het verstandshuwelijk tussen beide partijen nog lang te laten bestaan.

De heer *Joris Vandenbroucke* komt terug op het probleem van de afstemming van rioleringswerken op infrastructuurwerken. Volgens de minister moet onder meer rekening worden gehouden met de geëigende methodologieën. Hij heeft de indruk dat de minister de methodologie aan het veranderen is, voor wat betreft de weginfrastructuur. De gewoonte

bestond om indicatieve driejarenprogramma's op te stellen. De spreker vraagt of dit intussen gebeurd is.

Minister *Kris Peeters* wijst erop dat de voorliggende tekst voor verbetering vatbaar is. De minister is bereid om een en ander verder te bekijken. De bottleneck voor de onteigeningen zit bij het aankoopcomité, dat een federale dienst is. Bij de aanloop naar een nieuwe federale regering in 2007 moet hierover overleg worden gepleegd. Notarissen zouden in dit kader een niet onbelangrijke rol kunnen spelen. Zij zouden ervoor kunnen zorgen dat een en ander sneller vooruit gaat.

Minister Peeters onderstreept dat hij bereid is om na te gaan of er nog verder kan worden gegaan dan wat nu is gepland, en of bepaalde modules kunnen worden afgeschaft. Hij heeft enkel de argumentatie willen weergeven die tot vandaag werd gehanteerd om bepaalde modules niet af te schaffen. Dit moet worden geëvalueerd. De module van het zwerfvuil zou wellicht het best behouden blijven om een en ander te dynamiseren; bepaalde andere modules zouden mogelijk beter worden afgeschaft. Daarover moet overleg gepleegd worden met de VVSG.

De minister herinnert de parlementsleden eraan dat drie miljoen euro wordt uitgetrokken voor het onderhoud van de fietspaden. De verhouding tussen gewest, gemeente en provincie is een delicate aangelegenheid. Het uitgangspunt moet zijn dat het gewest de kosten draagt voor de wegen waarvoor het bevoegd is. Soms zijn er echte bepaalde nuanceringen nodig. Het is niet altijd vanzelfsprekend om het uitgangspunt onverkort toe te passen. De minister verwijst in dit kader bij wijze van voorbeeld naar de ruimtelijke inrichting. De gemeente draagt daarvoor een belangrijke verantwoordelijkheid.

De geluidswerende maatregelen vormen een grote uitdaging. Er moeten voldoende middelen voor worden uitgetrokken.

De heer *Jan Peumans* wijst erop dat de voorgangers van de minister als bedoeling hadden om een multiplicatoreffect tot stand te brengen. Dat was onder meer de bedoeling van de geluidsschermen. De heer Peumans vindt dit niet in de nota terug. Sommige gemeentebesturen hebben onvoldoende financiële middelen voor geluidsschermen. Het is nu duidelijk dat een aantal onderdelen van het verhaal van de mobiliteitsconvenants niet werken. Sommige onderdelen werken wel heel goed. Dat is bijvoorbeeld het

geval voor module 10. Het is bewezen dat dit zeer goed werkt voor een aantal schoolomgevingen. De studiebureaus maken een en ander wel veel te duur en te luxueus. Door soberder te werk te gaan, kan er uiteindelijk veel meer worden gerealiseerd.

Minister *Kathleen Van Brempt* merkt op dat het van groot belang is om de gemeenten aan te zetten tot het bepalen van hun prioriteiten, en om op basis daarvan een beleid te ontwikkelen. De middelen zijn immers beperkt. Dit gebeurt ook bijvoorbeeld in het kader van het fietsbeleid. Ondanks de terechte bekommernis om het multiplicatoreffect, is dit op het terrein niet goed gelukt. Daaruit werden conclusies getrokken naar onteigeningen, de honderdpercentsubsidiëring enzovoort voor wat betreft het bovenlokaal fietsnetwerk. Er werd een fietsfonds aan gekoppeld om ervoor te zorgen dat het Vlaamse Gewest en de provincie de nodige middelen zouden mobiliseren om ook op gemeentewegen het bovenlokaal fietsnetwerk waar te maken. Op het terrein maakt het niet zoveel uit of het om een gemeente- of een gewestweg gaat; als er maar een fietspad ligt. Soms stoppen fietspaden bij de overgang naar een andere gemeente of bij de overgang van een gewest- naar een gemeenteweg.

Het convenantsbeleid moet de doelstelling voor ogen houden hoeveel kilometer fietspaden er moeten worden aangelegd en moet samen met de gemeenten prioriteiten vastleggen voor de besteding van de middelen. De aanpassingen aan het convenantsbeleid zorgen ervoor dat aan deze bekommernissen meer tegemoet kan worden gekomen.

Module 15 wordt volgens minister Van Brempt inderdaad niet zo vaak gebruikt. De gemeenten die er gebruik van maken, zijn er echter zeer tevreden over. Daarom blijft deze module behouden.

De verslaggever,

Frans
PEETERS

De voorzitter,

Marc
VAN DEN ABELEN