

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



stuk **379** (2009-2010) – Nr. 1
ingediend op 15 februari 2010 (2009-2010)

Voorstel van decreet

van de dames Marleen Van den Eynde, Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt
en An Michiels en de heren Pieter Huybrechts, Jan Penris en Johan Deckmyn

houdende wijziging van het decreet van 20 april 2001
betreffende de mobiliteitsconvenants

TOELICHTING

Algemene toelichting

Meer dan 1 op 3 Vlamingen zegt enorme hinder te ondervinden van omgevingslawaaï. Lawaaihinder leidt tot agressief gedrag, psychologische verstoringen zoals concentratieverlies, verminderde intellectuele en psychomotorische prestaties. Lawaaihinder is bijgevolg een zeer ernstige vorm van hinder die de gezondheidstoestand van de mens ernstig kan schaden. De belangrijkste bronnen van lawaaihinder zijn afkomstig van industriële activiteiten, maar vooral van verkeerslawaaï.

Daarom heeft het Europees Parlement een richtlijn Omgevingslawaaï in het leven geroepen die de lidstaten ertoe aanzet – via het in kaart brengen van het omgevingslawaaï en bijgevolg het opstellen van actieplannen – de hinder ten gevolge van verkeerslawaaï in te dijken.

In het verleden werden binnen het Vlaamse Gewest maatregelen genomen om de problematiek van lawaaihinder aan te pakken, onder meer in de VLAREM-wetgeving (Vlaams reglement betreffende de milieuvergunning). Om de lawaaihinder ten gevolge van wegverkeer te bestrijden werd in 1996 het mobiliteitsconvenant tot stand gebracht, dat een overeenkomst inhoudt met de Vlaamse overheid en gemeenten, provincies en de Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn. Nadien werd het beleid bekrachtigd via het decreet van 20 april 2001 betreffende de mobiliteitsconvenants en het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid.

Het mobiliteitsconvenant is een belangrijk instrument om overeenkomsten en afspraken tussen de verschillende overheden en de Vlaamse vervoersmaatschappij te regelen. Daardoor kan een meer samenhangend beleid gevoerd worden. Het mobiliteitsconvenant omvat enerzijds het moederconvenant en anderzijds de mogelijkheid om via het afsluiten van een bepaalde module subsidies te verkrijgen voor investeringen.

Het mobiliteitsconvenant regelt niet alleen de afspraken tussen de verschillende partners en niveaus maar verbindt de gemeenten er tevens toe een gemeentelijk mobiliteitsplan op te stellen. Enkel een goedgekeurd mobiliteitsplan kan vervolgens aanleiding geven tot het verkrijgen van subsidies bij het afsluiten van modules.

De modules worden afgesloten met de desbetreffende partners die noodzakelijk zijn om een bepaald project tot uitvoering te brengen. Ondertussen zijn er reeds 19 modules in gebruik, die de regels voor subsidiëring vastleggen, de verdere uitbouw van het openbaar vervoer bevorderen, het fietsbeleid stimuleren, en vooral, de aanleg van infrastructuur organiseren.

Hoewel het mobiliteitsconvenant jaarlijks geëvalueerd wordt, blijkt dat er in de praktijk weinig of geen gevolg gegeven wordt aan de opmerkingen van parlementsleden over de evaluatie. Die opmerkingen werden uiteindelijk een eerste maal samengevat in de resolutie van de heren Jan Peumans, Frans Peeters, Jos De Meyer, Joris Vandenbroucke en Bart Martens betreffende de evaluatie van de mobiliteitsconvenants (*Parl. St. VI. Parl. 2005-06, nr. 921/1-3*). De resolutie volgde na een grondig evaluatiedebat over de mobiliteitsconvenants in de commissie Openbare Werken van 14 februari 2006 en 14 maart 2006, en werd unaniem aangenomen door het Vlaams Parlement op 6 december 2006. De Vlaamse Regering is decretaal verplicht tot een jaarlijkse evaluatie (decreet van 20 april 2001 en *Parl. St. VI. Parl. 1999-00, nr. 293/1-5*).

In de resolutie vraagt het Vlaams Parlement onder meer aan de Vlaamse Regering om een aantal modules grondig te evalueren en al dan niet af te schaffen omdat de financiering ervan louter een gewestelijke verplichting en bevoegdheid is. Uit verschillende debatten daarover blijkt immers dat het Vlaamse Gewest door het afsluiten van een module – zoals module 5, module 6 en module 17 – zijn financiële en structurele verantwoordelijkheid veelal afschuift op de lokale overheden.

Door de grote financiële inspanningen die aan de lokale overheden via de voornoemde modules worden opgelegd, worden een aantal noodzakelijke investeringen en infrastructuurwerken niet uitgevoerd. Dat is niet alleen nadelig voor de mobiliteit, de leefbaarheid en het behoorlijk bestuur, het is tevens onwettig en oneerlijk tegenover gemeenten. Dit voorstel van decreet wil een aanzet zijn voor een beter investeringsklimaat in geluidsschermen, wat ongetwijfeld een taak is van de Vlaamse overheid, gelet op de Europese richtlijn Omgevingslawaaai.

Commentaar bij de artikelen

Artikel 1. Dit artikel behoeft geen toelichting.

Art. 2. Het aanleggen van geluidsschermen langs gewestwegen is zonder meer de verantwoordelijkheid van het Vlaamse Gewest. Ook de Europese richtlijn Omgevingslawaaai verplicht de gewesten ertoe om geluidswerende maatregelen te nemen. Het slechts deels subsidiëren van geluidsschermen via module 5, waardoor de gemeenten mee de aanleg van geluidsschermen moeten financieren, moet bijgevolg afgeschaft worden. Hiermee komt een einde aan het niet-plaatsen van geluidsschermen omdat gemeenten niet kapitaalkrachtig genoeg zouden zijn, en komt de hele verantwoordelijkheid voor lawaaihinder ten gevolge van wegverkeer op de gewestwegen toe aan de eigenlijke wegbeheerder, het Vlaamse Gewest.

Marleen VAN DEN EYNDE

Agnes BRUYNINCKX-VANDENHOUDT

An MICHIELS

Pieter HUYBRECHTS

Jan PENRIS

Johan DECKMYN

VOORSTEL VAN DECREET

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Art. 2. Aan artikel 5 van het decreet van 20 april 2001 betreffende de mobiliteitsconvenants wordt een lid toegevoegd, dat luidt als volgt:

“De module kan geen overeenkomst inhouden die kosten, voortvloeiende uit gewesttaken, ten laste legt van de lokale besturen.”.

Marleen VAN DEN EYNDE
Agnes BRUYNINCKX-VANDENHOUDT
An MICHIELS
Pieter HUYBRECHTS
Jan PENRIS
Johan DECKMYN