

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



Zitting 2005-2006

12 juli 2006

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**– van de heren Jan Peumans, Frans Peeters, Jos De Meyer, Joris Vandenbroucke en
Bart Martens –**

betreffende de evaluatie van de mobiliteitsconvenants

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Midden 1996 introduceerde de Vlaamse Regering het mobiliteitsconvenant als instrument voor de gemeenten om hun mobiliteitsbeleid gestalte te geven en de samenwerking tussen het Vlaamse Gewest, De Lijn en de lokale besturen bij de realisatie van projecten te structureren. Het mobiliteitsconvenant past in de doelstellingen van het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen.

Het werken met een convenant past volledig in de internationaal vastgestelde trend om projecten te overleggen tussen verschillende overheden, op basis van gelijkheid tussen de partners, eerder dan ze eenzijdig of autoritair vanuit één overheid op te leggen.

De hoofddoelstelling van het convenantbeleid is en blijft (gepreciseerd in artikel 1 van het moederconvenant):

“... de verkeersveiligheid verhogen, de verkeersleefbaarheid verbeteren en de vervoersvraag beheersen. Middelen hiervoor zijn o.a. ruimtelijke herstructurering en selectieve bereikbaarheid. Dat houdt een beperking in van het autoverkeer, gekoppeld aan een verhoogde bereikbaarheid door middel van het versterken van de alternatieve vervoersmiddelen.”.

Met het instrument wordt vooral beoogd:

- het realiseren van een gestructureerd overleg tussen alle betrokken partners in het mobiliteitsbeleid. De partners zijn: het Vlaamse Gewest, de gemeenten, De Lijn, de provincies en derden;
- het aanzetten van de gemeenten tot een meer planmatige aanpak van hun mobiliteitsproblemen via het gemeentelijke mobiliteitsplan;
- het bereiken van een maximaal positief effect bij de uitvoering van (infrastructurele) projecten van het Vlaamse Gewest in een gemeente, en dat door goed overleg en door begeleidende maatregelen;
- de (infrastructurele) projecten in een ruimer kader te onderzoeken, zodat lokale ingrepen ook passen in een grotere context;
- vanwege de diversiteit van de voorgelegde dossiers is sinds 2000 geopteerd om stapsgewijs de werking van de Provinciale Auditcommissie (PAC) op te

splitsen in drie gespecialiseerde onderdelen met name de ‘PAC-infrastructuur’, de ‘PAC-gemeentelijke mobiliteitsplannen’ en de ‘PAC-openbaarvervoeraanbod’, ook openbaarvervoercommissie (OVC) genoemd.

Het convenantbeleid werd vastgelegd in het decreet van 20 april 2001 betreffende de mobiliteitsconvenants, aangevuld met omzendbrieven en voorbeelden van goede praktijk.

De standaardteksten van de modules zijn vastgelegd bij ministerieel besluit van 21 december 2001, zoals later gewijzigd.

Vanaf 2000 kregen de gemeenten de mogelijkheid om zelf fietspaden en daarna schoolomgevingen op de gewestweg aan te pakken, op voorwaarde dat er een volledige of gedeeltelijke subsidiëring is. Daarmee beoogde de overheid vooral een (financieel) multiplicatoreffect.

Bijsturing van het mobiliteitsconvenant in 2003:

Begin juli 2003 werd het vorige evaluatierapport met tal van voorstellen tot bijsturing van de toenmalige werking en procedures bezorgd aan het Vlaams Parlement. Een aantal bijsturingen aan de moduleteksten werden ondertussen uitgevoerd en geformaliseerd via een ministerieel besluit.

Daarbij wordt ook verwezen naar het werkingsverslag dat op 14 oktober 2005 aan het Vlaams Parlement bezorgd werd.

Na tien jaar is gebleken dat het mobiliteitsconvenant nog steeds het juiste instrument is om de bovenstaande doelstellingen te bereiken, en als dusdanig ook door alle partijen ondersteund wordt. Wel is het nodig gebleken het instrumentarium verder te verfijnen en bij te stellen.

Alle partners drongen aan op een verfijning die van belang is om het convenantbeleid voort te zetten.

De actuele evaluatie van het convenantinstrument is gestart in het najaar van 2005, uitgaande van de voorstellen en standpunten van de verschillende partners en van de vastgestelde politieke beleidslijnen.

De administratie Wegen en Verkeer heeft haar beleidsvoorstellen bezorgd aan de ministers bevoegd voor Mobiliteit en Openbare Werken.

De voorstellen werden eerst uitgebreid besproken door De Lijn, de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten, de Vereniging van Vlaamse Provincies en de mobiliteitscel.

In juni 2005 werden de beleidsvoorstellen vervolgens besproken in de Task Force Mobiliteitsconvenants, waar beslist werd multidisciplinaire werkgroepen in het leven te roepen om de vastgestelde problemen verder te ontleden en de meest adequate oplossingen uit te werken.

De bijgeschaafde modules zullen vanaf de publicatie in het Belgisch Staatsblad in gebruik worden genomen.

De Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie organiseerde op verzoek van een aantal commissieleden een gedachtewisseling 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'.

Ook de voorbereidende nota's van de VVSG, De Lijn en de administratie Wegen en Verkeer werden meegenomen in deze gedachtewisseling.

Het eerste deel van deze gedachtewisseling vond plaats op dinsdag 14 februari 2006.

Op 14 maart 2006 volgde een tweede bespreking.

Deze resolutie wil in het kader van de actuele evaluatie van de mobiliteitsconvenants en op basis van de uitkomsten en conclusies van de gedachtewisseling en de bevindingen en visies van de VVSG, De Lijn en de administratie Wegen en Verkeer, komen tot vereenvoudiging, afstemming en integratie van de bestaande modules en procedures.

Jan PEUMANS

Frans PEETERS

Jos DE MEYER

Joris VANDENBROUCKE

Bart MARTENS

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

Het Vlaams Parlement,

– gelet op:

- 1° de inspanningen die de gemeenten en het gewest leveren om de wegeninfrastructuur te verbeteren, in het bijzonder voor de kwetsbare verkeersdeelnemer;
- 2° het streven naar vereenvoudiging, zoals opgenomen in het Vlaamse regeerakkoord;
- 3° de actuele evaluatie van de mobiliteitsconvenants;
- 4° de conclusies uit de gedachtewisseling over deze evaluatie in de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie van het Vlaams Parlement;
- 5° de bevindingen en visies ter zake vanwege de VVSG, de VVM De Lijn en de administratie Wegen en Verkeer;
- 6° de nieuwe gemeentelijke legislatuur 2007-2012;

– vraagt de Vlaamse Regering:

- 1° de vaak omslachtige en tijdrovende administratieve formaliteiten te vereenvoudigen, de processen binnen het convenantbeleid te herzien en te verfijnen, en in het bijzonder de nadere regelen tot ondertekening van modules te evalueren en te herzien;
- 2° het structurele onderhoud aan wegen, maar ook de inrichting van schoolomgevingen, verlichting, groenvoorziening en straatmeubilair integraal deel uit te laten maken van een globaal (her)inrichtingsontwerp, om zo tot integrale en duurzame oplossingen te komen; daartoe alle nodige modules te integreren in de koepelmodule;
- 3° de bepalingen en richtlijnen bij gecombineerde werken (bijvoorbeeld riolering) te verfijnen en te verankeren, aangezien het voor een vlotte uitvoering van gecombineerde werken noodzakelijk is dat de jaarprogrammering van

EMA en EMG en het jaarprogramma van de Vlaamse Milieumaatschappij aansluiten op de projecten die opgenomen zijn in het indicatief meerjarenprogramma voor de wegeninfrastructuur;

- 4° het gemeentelijk mobiliteitsplan beter af te stemmen op het gemeentelijke ruimtelijk structuurplan;
- 5° de verdeling van opdrachten en verantwoordelijkheden tussen het gewest en de gemeenten goed af te bakenen en duidelijk te omschrijven in de context van de mobiliteitsconvenants;
- 6° het subsidiariteitsprincipe maximaal toe te passen door de investeringsverantwoordelijkheid bij de wegbeheerder te leggen;
- 7° volgende modules grondig te evalueren en ze op basis van een duidelijke argumentatie al dan niet af te schaffen:
 - module 5: geluidswerende maatregelen langs hoofdwegen en primaire wegen;
 - module 6: bevorderen van de netheid op gewestwegen;
 - module 17: wegverlichting langs gewestwegen;
- 8° volgende modules te behouden en te verfijnen:
 - module 4: subsidiëring van wegverlichting langs gewestwegen: te handhaven en te verfijnen;
 - module 8: aanleg van vrijliggende bus- en/of trambanen: te verruimen tot een module die alle mogelijke doorstromingsmaatregelen op alle wegen omvat;
 - module 9: verhoging van het aanbod aan openbaar vervoer: het ‘stand-still-principe’ in het kader van deze module uit te breiden tot een algemeen duurzaam parkeerbeleid en voldoende aandacht te schenken aan flankerende maatregelen
 - module 11: aanleg nieuwe verbindende fietspaden langs gewestwegen: de module

optimaal in te zetten voor de realisatie van de prioritaire fietspaden, gelegen op het bovenlokale functionele fietsroutenetwerk;

- module 15: subsidiëring van flankerende maatregelen ter ondersteuning van een duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid: extra inspanningen te leveren om de module te versoepelen en te promoten, zodat gemeentelijke initiatieven inzake flankerende maatregelen beter ondersteund worden;
- module 19: streefbeelden of de ondersteuning van strategische planningsactiviteiten voor een gewestweg met bovenlokale of regionale verbindingfunctie: de opmaak van streefbeelden structureel te verankeren binnen de module;

9° een nieuwe module te ontwikkelen voor gemeenten die een actieprogramma ‘trage wegen’ opzetten.

Jan PEUMANS

Frans PEETERS

Jos DE MEYER

Joris VANDENBROUCKE

Bart MARTENS
