

Vlaams
Parlement

stuk **379** (2009-2010) – Nr. 2
ingediend op 4 mei 2011 (2010-2011)

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

Gedachtewisseling

over de stand van zaken van de grondige evaluatie
van de mobiliteitsconvenants
en over de laatst uitgevoerde evaluatie
zoals het decreet het voorschrijft,
met mevrouw Hilde Crevits,
Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door de heer Steve D'Hulster

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Jan Peumans.

Vaste leden:

mevrouw Karin Brouwers, de heer Dirk de Kort, mevrouw Griet Smaers, de heer Marc Van de Vijver;
de heren Pieter Huybrechts, Jan Penris, mevrouw Marleen Van den Eynde;
de heren Marino Keulen, Sas van Rouveroi;
de heren Steve D'Hulster, Jan Roegiers;
mevrouw Lies Jans, de heer Jan Peumans;
de heer Peter Reekmans;
de heer Dirk Peeters.

Plaatsvervangers:

de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, Ward Kennes, Johan Sauwens;
mevrouw Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt, de heer Johan Deckmyn, mevrouw Katleen Martens;
de heer Jean-Jacques De Gucht, mevrouw Annick De Ridder;
mevrouw Michèle Hostekint, de heer Bart Martens;
de heer Bart De Wever, mevrouw Tine Eerlingen;
de heer Lode Vereeck;
de heer Filip Watteuw.

Stukken in het dossier:

379 (2009-2010) – Nr. 1: Voorstel van decreet

INHOUD

I. Toelichting door Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken Hilde Crevits	4
1. Inleiding	4
2. Situering	5
3. Mogelijke wijzigingen	5
II. Bespreking	6
1. Vragen en opmerkingen van de leden	6
2. Antwoorden van de minister	10
3. Bijkomende vragen en antwoorden	11
Gebruikte afkortingen	14
Bijlage: Mededeling aan de leden van de Vlaamse Regering betreffende de evaluatie van het instrument Mobiliteitconvenant	15

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken wisselde op 16 december 2010 van gedachten met mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken over de stand van zaken van de grondige evaluatie van de mobiliteitsconvenants en over de laatst uitgevoerde evaluatie zoals het decreet betreffende de mobiliteitsconvenants van 20 april 2001 voorschrijft. De gedachtewisseling kadert in de behandeling van het 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 (*Parl. St.* VI. Parl. 2009-10, nr. 379/1).

De mededeling aan de Vlaamse Regering over de evaluatie van het instrument mobiliteitsconvenant 2010 is als bijlage bij dit verslag opgenomen.

I. TOELICHTING DOOR VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN HILDE CREVITS

1. Inleiding

Minister *Hilde Crevits* verduidelijkt dat dit nog maar het eerste deel van de evaluatie van de mobiliteitsconvenants is. Er zijn immers twee delen. In het eerste wordt de procedure van de mobiliteitsconvenants geëvalueerd en hoe ermee wordt omgegaan. De inhoudelijke evaluatie van de convenants en mogelijke bijsturing is nog niet afgerond. Er loopt ter zake nog overleg met de VVSG.

De evaluatie van de mobiliteitsconvenants zoals aan de Vlaamse Regering meegedeeld is pas een dag eerder (15 december 2010) aangekomen bij de leden van de commissie, zo blijkt. De minister verklaart dat ze een week eerder op de Vlaamse Regering is voorgelegd ter mededeling.

Het parlement heeft de wens geuit om de investeringen te versnellen¹. Daarnaast is rond de evaluatie van de bestaande mobiliteitsconvenants en de eventuele procedurele hervormingen nog niets beslist, onderstreept de minister. Er zijn alleen voorstellen om mee te werken. De visie van VVSG wordt daarin meegenomen omdat het vooral de lokale besturen zijn die hinder ondervinden van de plan- en vergaderintensiteit die de bestaande procedures vragen.

Een hervorming zou twee doelstellingen beogen: een snellere en eenvoudiger procedure en het behoud van een kwaliteitstoets voor de projecten. In toepassing van artikel 7 van het decreet van 2001 is er een evaluatieverslag aan de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken opgesteld. Het is niet door de minister zelf opgesteld, maar door de Taskforce Mobiliteitsconvenants. Het eerste hoofdstuk behandelt de principes en belangrijkste eigenschappen van de werking en geeft een meer algemene evaluatie. Het tweede hoofdstuk gaat meer in detail in op de werking over de laatste twee jaar. Een laatste hoofdstuk reikt algemene aandachtspunten aan voor optimalisatie en verbetering van het instrument.

De taskforce is samengesteld uit twee mensen van AWV, twee van de Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn, twee van het departement MOW, afdeling Beleid, Mobiliteit en Verkeersveiligheid, twee afgevaardigden van de VVSG, twee van het beleidsdomein RWO, een persoon van het Departement LNE en een afgevaardigde van de Vereniging van Vlaamse Provincies.

¹ Resolutie betreffende aanbevelingen aangaande de versnelling van maatschappelijk belangrijke investeringsprojecten: Sneller door Beter. Tekst aangenomen door de plenaire vergadering (*Parl. St.* VI. Parl. 2009-10, nr. 395/2).

2. Situering

De minister overloopt de belangrijkste principes en eigenschappen van de mobiliteitsconvenants. Ten eerste moeten ze de lokale overheden nauwer bij het Vlaamse mobiliteitsbeleid betrekken. Ten tweede streven ze naar het ontwikkelen van een globale en gecoördineerde visie op mobiliteit. Ten derde, ze laten toe dat er een overlegmodel wordt opgezet dat gestructureerd werkt en de partners op gelijke voet zet, het Vlaamse Gewest, De Lijn en de gemeenten. Ten vierde moeten ze intensief aandacht besteden aan inhoudelijke en procesmatige kwaliteitscontrole.

De cijfers over het aantal door gemeenten afgesloten algemene convenants (zie bijlage, p. 27), stemmen de minister tevreden. De cijfers tonen volgens haar aan dat de lokale overheden gestructureerd zijn gaan nadenken over hoe ze met projecten omgaan.

3. Mogelijke wijzigingen

Het is voor de minister een absolute must om de procedure te vereenvoudigen. Ze omvat vooralsnog zeven stappen. In de eerste stap uit een instantie, gemeente of Vlaams Gewest, een initiatiefnemer, de intentie om een project uit te voeren. Bij de tweede stap wordt een studie bureau of projectleider aangeduid. In een derde stap wordt het project besproken in de Gemeentelijke Begeleidingscommissie, voorgezeten door de gemeente. In de commissie zijn de projectpartners en de gewestelijke mobiliteitsbegeleider vertegenwoordigd. Vierde stap bestaat erin het project na vaststelling van al dan niet consensus, te agenderen op de PAC. Na conformverklaring van de startnota, begint in de vijfde stap de opstelling van de projectnota, ook in het kader van de Gemeentelijke Begeleidingscommissie. De zesde stap behelst de terugkeer van het dossier naar de PAC, indien er geen consensus over bestaat. Ten slotte kan na uiteindelijke conformverklaring van de nota door de PAC, de ondertekeningprocedure starten in het kader van het convenant. Dezelfde procedure geldt voor alle projecten zonder uitzondering.

Wat behelzen de voortellen tot aanpassing van de procedure? Er zijn drie grote blokken die de minister toelicht en die nog besproken worden. Voor projecten waarvoor zich een heel eenduidige oplossing aandient, zou de stap van de startnota overgeslagen worden. De minister geeft het voorbeeld van een fietspad dat alleen maar op een bepaalde plaats langs het spoor kan aangelegd worden, zonder alternatief. In die gevallen kan meteen een projectnota opgesteld worden, oppert minister Crevits. De beslissing om die stap van de startnota over te slaan zou toekomen aan de Gemeentelijke Begeleidingscommissie, omdat daarin alle belangrijke betrokkenen vertegenwoordigd zijn.

Een tweede wijzigingsvoorstel spitst zich toe op de dossiers waarvoor vrij snel een consensus kan worden gevonden. De minister geeft het voorbeeld van een dossier waarin beslist moet worden over een tweerichtingsfietspad aan één kant of twee enkele fietspaden, aan elke kant één. Daarbij is het vrij duidelijk welke de veiligste oplossing is. Voor dergelijke dossiers ziet de minister er heil in dat er in één beweging een start- en een projectnota worden opgemaakt. Stap vier wordt zo overgeslagen en stappen drie en vijf worden gelijktijdig uitgevoerd. Dat levert samen een tijds winst op van diverse maanden en een vermindering van de kosten voor dergelijke procedures.

Derde wijzigingsvoorstel houdt in bij projecten die alle stappen doorlopen, niet elk dossier meer te agenderen op de PAC. Het dossier wordt wel overgemaakt en gaat naar de auditor. Die moet hoe dan ook advies uitbrengen over elk dossier. Een van de partners kan wel om agendering op de PAC vragen. Dat kan, maar het is niet langer een automatisme.

Een van de belangrijkste accentverschuivingen in het hele voorstel is dat de GBC's een grotere rol en verantwoordelijkheid krijgen.

Groot knelpunt blijkt dat met de bestaande procedure niet altijd mensen met een vol mandaat afgevaardigd worden naar de GBC. Men gaat ervan uit dat alles nogmaals besproken wordt in de PAC en dat het echte werk daar gebeurt. Dat impliceert ook tijdverlies voor de mensen die in de GBC zitten vanuit een ernstige ingesteldheid en die wel degelijk beslissingen willen nemen. Met een grotere bevoegdheid voor de GBC en het feit dat het niet langer vanzelfsprekend zou zijn dat een dossier naar de PAC gaat, hoopt de minister dat probleem op te lossen. De PAC zou dan meer zijn eigenlijke taak uitoefenen, namelijk knelpunten oplossen als ze zich voordoen. Het lijkt de minister logisch dat projectpartners zowel in de GBC als de PAC dezelfde houding aannemen. De vereenvoudigingsstap volgt die logica.

De vereenvoudiging moet nog in reglementering worden omgezet. Ook onteigeningsprocedures vormen een knelpunt en meteen ook een potentieel voor tijdswinst. De mogelijkheid om landmeters in te schakelen kan daarin een rol spelen en zou op korte termijn ingang kunnen vinden.

Sinds de inwerkingtreding van het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid en in verhouding tot het decreet van 2001 betreffende de mobiliteitsconvenants zijn er juridisch-technische hiaten ontstaan, stelt de minister. Zo zijn in het decreet van 2009 de inhoudelijke vereisten van de afgesloten moederconvenant verstrengd door een aantal nieuwigheden. Er was niet voorzien in een overgangstermijn met de moederconvenants. Daardoor is een vertraging in de werking van het mobiliteitsconvenant merkbaar. Het decreetaal en reglementair kader dient in die zin aangepast. De beide decreten moeten op elkaar worden afgestemd om tijdsverlies te vermijden. Tegen de zomer 2011 wil minister Crevits de decretale en de procedurele aanpassingen afgerond zien. In het najaar kan dan met de nieuwe procedure gestart worden.

Na integratie van de beide decreten moet er nog een besluit volgen van de Vlaamse Regering. Daarbij zou minister Crevits zelf gemachtigd worden om de bepalingen verder uit te werken.

Nog een pijnpunt is dat de machtiging van het decreet voor de uitwerking in een MB er vooralsnog niet is. Dat maakt dat er in bepaalde dossiers problemen zijn met de inspectie Financiën. Dat geldt vooral voor de modules 1 en 15.

Het decreet van 2001 moet op een aantal punten technisch aangepast worden. Het bepaalt onder meer dat de Vlaamse Regering de types moederconvenants en modules vaststelt. Die zijn vastgelegd bij MB in 2001 en aangepast in 2007. Ook daar is afstemming nodig en moet in de juiste delegatie voorzien worden.

In een laatste onderdeel van de hervorming kunnen de details van de procedure en de randvoorwaarden ingebed worden in een gewijzigde omzendbrief en huishoudelijk reglement.

De minister is van plan in de volgende weken en maanden de inhoudelijke evaluatie te maken van de convenants. Ze belooft de commissie meteen op de hoogte te stellen als die fase voorbij is en alles is doorgesproken met het VVSG. Dat kan meegenomen worden in de voorstellen tot wijziging van het reglementair kader, stelt minister Crevits.

II. BESPREKING

1. Vragen en opmerkingen van de leden

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* stelt dat iedereen het erover eens kan zijn dat de convenants nodig zijn om een mobiliteitsbeleid te kunnen voeren, omdat die in grote mate ook de financieringsmodaliteiten regelen tussen de overheid en lokale besturen.

De voorgestelde wijzigingen spitsen zich toe op een versnelling van de procedures en dat juicht het lid toe. Het voorstel van decreet van mevrouw Van den Eynde (*Parl. St.* VI. Parl. 2009-10, nr. 379/1) strekt er vooral toe iets aan module 5 van het mobiliteitsconvenant te doen, die de financiering van geluidsschermen regelt. Onder meer daaraan zouden in 2008 en 2009 aanpassingen gebeuren, maar daarvan heeft het lid nog niets gemerkt. Het probleem zelf van geluidsoverlast blijft echter een zwaar knelpunt en vele gemeenten die ermee geconfronteerd worden, kunnen de financiële last niet dragen. Veel gewestwegen zijn er gekomen na de huizen en woonwijken die ze doorkruisen of passeren, stelt mevrouw Van den Eynde. Ze betreurt dat de Vlaamse overheid zo weinig onderneemt om die situatie aan te pakken. Daarbij wijst ze op de grote nadruk die Europa wel legt in de richtlijn omgevingslawaaï.

Mevrouw Van den Eynde verwijst naar de vele gemeenten die met geluidsoverlast kampen. Sommige zijn kapitaalkrchtig genoeg om erin te investeren, andere helemaal niet. Soms moet er jarenlang op de begroting bespaard worden om uiteindelijk de rekening te kunnen dragen. In kleine districten van een grootstad als Antwerpen die met het probleem zitten, wordt dan weer minder geïnvesteerd dan in andere. Het lid vraagt expliciet om aanpassing van module 5, zodat de lasten voor geluidschermen niet langer worden doorgeschoven naar de lokale besturen. Ze meent dat de Vlaamse overheid haar volle verantwoordelijkheid ter zake moet nemen.

Mevrouw *Karin Brouwers* stelt dat haar fractie graag meewerkt aan de aanpassingen die de minister heeft geschetst. Ze gaan over vereenvoudigingen in de procedures zoals al veel eerder gevraagd, stelt het lid.

Mevrouw Brouwers kreeg informatie in handen van een studiebureau dat in diverse provincies heeft gewerkt en met ervaring in mobiliteitsplannen. Daaruit blijkt dat in Antwerpen en Oost-Vlaanderen de PAC vrij soepel omgaat met het bekijken van de inhoudelijke dossiers die van de GBC afkomstig zijn. Er wordt getoetst op resterende knelpunten, maar indien blijkt dat die er niet zijn, wordt een dossier gewoon conform verklaard. Daarentegen vernam het lid dat het in Vlaams-Brabant en in Limburg niet zo vlot verloopt. Buiten de kwaliteitscontrole op inhoud zou men zeer vormelijk bekijken of alles conform de richtlijnen op de website www.mobielvlaanderen.be is. Het gaat zo ver dat in Limburg de hoofdstukverdeling overgenomen moet worden. Ook dergelijke vormcontrole vertraagt het hele proces, stelt het lid. Het duurde vier maanden langer in de ene dan in de andere provincie vooraleer het mobiliteitsplan op de agenda kwam.

In Limburg stelt de PAC bovendien de vraag waarom de operationele doelstellingen van het vorige plan niet zijn gehaald. Andere provincies doen dat niet. Voor de desbetreffende gemeenten maakt het een groot verschil.

Kan de minister ervoor zorgen dat bij advisering de PAC's eenvormig hun werk doen bij de audits? Ook voor studiebureaus is dat een complex gegeven, aangezien ze voor de diverse provincies telkens anders te werk moeten gaan.

Mevrouw Brouwers steunt absoluut de keuze voor een grotere rol van de GBC's, die in de loop der jaren steeds meer geprofessionaliseerd zijn. De mobiliteitsbegeleider doet zeer goed werk, oppert ze, maar vreemd is wel dat eenmaal het dossier dan toch op een PAC komt, de audit nu eens door een intern persoon en dan weer door een extern persoon gebeurt. Het lid vraagt zich af of het niet aangewezen is dat volledig door externen te laten doen. Zo niet moet de ene Vlaamse ambtenaar de andere beoordelen. Het Vlaamse Gewest is sowieso al altijd aanwezig in het werkveld.

Mevrouw *Griet Smaers* is blij dat er werk wordt gemaakt van betere en snellere procedures en vooral verbetering in diverse modules en mobiliteitsconvenants. Het lid pleit echter nog voor een aantal inhoudelijke verbeteringen aan modules.

Ze refereert aan onder meer de modules 11 en 13 met betrekking tot het aanleggen van fietspaden. Er worden heel wat verbeterpunten voorgesteld, maar toch zijn er nog steeds knelpunten, merkt het lid, met name om ze op korte termijn te kunnen aanleggen. Wat gebeurt nu met dat probleem? Worden alle knelpunten en voorstellen die gesuggereerd werden of aangebracht in de voorbije maanden jaren ook echt inhoudelijk verbeterd en gebruikt? Het gaat dan niet alleen om procedure, stelt mevrouw Smaers. Ze haalt bij wijze van voorbeeld het probleem aan dat bij heraanleg van fietspaden de inhoudelijke discussie rijst of dat onder de noemer budgetten van structureel onderhoud thuishoort of onder de titel verbetering of uitbreiding van het fietspad die dan valt onder module 13. Ook die interpretatiemogelijkheden zorgen voor vertraging, vindt mevrouw Smaers.

Welk traject denkt de minister daarmee te volgen? Wordt er advies gevraagd van de VVSG, van de MORA? Wat is de timing? Kan de minister nog een oplistings bezorgen van alle inhoudelijke knelpunten bij de modules? Ook daarop wil het lid toezicht kunnen houden.

De heer *Jan Roegiers* en zijn fractie steunen de voorstellen van de minister, net als het convenantsbeleid op zichzelf. Het heeft een kader van processen, procedures, rollen en verantwoordelijkheden vastgelegd. Hij begrijpt dat er een aantal aspecten het geheel verzaard hebben waardoor het netto-resultaat niet altijd in verhouding is tot de zwaarte van de procedures. Het lid vindt het goed dat daaraan wordt geschaafd.

Het gaat nog niet om beslist beleid en de heer Roegiers heeft begrepen dat de minister haar voorstellen bij de commissie toetst. Ook de voorstellen inzake voor de hand liggende oplossingen en die dossiers waar een snelle consensus mogelijk is, keurt het lid goed. Niet alles per definitie op de PAC afwentelen, vindt hij eveneens prima. Daarbij beaamt hij dat wie naar de GBC gaat, daar met volle bevoegdheid moet zitten. Het kan niet dat derderangsfiguren uit de administratie die bijwonen om nadien van de hiërarchisch hogere ambtenaar te moeten horen dat het niet de bedoeling was om akkoord te gaan met een en ander.

Bij het laatste voorstel merkt het lid nog op dat dan ook iedereen die op de GBC verwacht wordt, aanwezig moet zijn. Het kan niet de bedoeling zijn met half bezette GBC's te werken die dan wel aanleiding zijn om dossiers niet meer naar de PAC te sturen.

De VVSG zit in de taskforce en in de MORA. Minister Crevits stelt met de VVSG nog in overleg te zijn. De evaluatie van de taskforce is een decretaal vastgelegde evaluatie, de evaluatie van de MORA een andere. In 2008 had de MORA voor het eerst dergelijke evaluatie moeten maken om die dan na drie jaar, in 2010, over te doen. Geen van beide zijn gemaakt. De heer Roegiers stelt dat om het beleid bij te sturen, ook die evaluatie beschikbaar zou moeten zijn, al was het omdat ze decretaal verplicht is en de VVSG in beide vermelde organen zitting heeft.

Wacht men nog op het advies van de MORA? Wat heeft ertoe geleid dat het orgaan al twee keer niet heeft voldaan aan zijn decretale verplichtingen?

De minister wil tegen het zomerreces rond zijn met de decretale en procedurele aanpassingen. Dan moet er een nieuw decreet voorliggen of een decreetaanpassing, veronderstelt het lid. Voor de procedures gaat het dan om een omzendbrief. Kan de minister dat bevestigen? Wanneer denkt ze met haar voorstel naar de Vlaamse Regering te gaan?

Mevrouw *Lies Jans* ondersteunt met haar fractie de voorstellen van de minister en beaamt uitdrukkelijk dat de GBC's het juiste niveau zijn om beslissingen te nemen.

Het lid legt tevens de nadruk op de globale evaluatie van het mobiliteitsconvenantsbeleid. Ook zij haalt de evaluatieopdracht van de MORA aan en verwijst de minister naar

de resolutie uit vorige legislatuur² waarin de aanzet werd gegeven inzake de modules die grondiger evaluatie vergden. Mevrouw Jans beseft dat de minister niet verplicht is die resolutie te volgen. Een van de aandachtspunten was daarin de administratieve vereenvoudiging die de minister intussen aanpakt. Tegelijk werden opmerkingen geformuleerd bij onder meer module 5, waarvan het nut in vraag is gesteld, module 6, module 17, met de vraag of die afgeschaft moet worden. Het al dan niet behoud en de mogelijke verfijning van andere modules werd aangekaart. N-VA wil daarnaar verwijzen en vragen dat de minister die aandachtspunten meeneemt en op korte termijn afwerkt.

De heer *Sas van Rouveroj* waardeert de vereenvoudigingsinspanning van de minister. Hij vindt de poging echter te bescheiden, zeker waar het de PAC's betreft. Open Vld heeft zich eerder al uitgesproken over het bestaansnut van de PAC's. De partij vindt het een zinloos onderdeel van het besluitvormingsproces en vraagt de minister nogmaals te overwegen of ze hoe dan ook een toegevoegde waarde hebben in het proces.

Het lid vindt het fijn dat de minister zo snel na haar mededeling desbetreffend aan de Vlaamse Regering ook melding maakt van de voorstellen in de commissie. Hij meent dat haar evaluatie de afweging over de afschaffing van de PAC's ondersteunt. Bij het punt 1.2, Duidelijke Overlegstructuur (zie bijlage, p. 18), meldt ze wat de gemeentelijke begeleidingscommissie doet: voorbereidende besprekingen, probleemanalyse, zoeken naar de beste oplossingen, bereiken van een consensus en creatie van draagvlak voor een project. Dat lijkt het lid allesomvattend.

De PAC zou dan volgens de voorstellen moeten waken over de gelijkwaardige betrokkenheid van alle partners bij de projectvoorbereiding. Waarom zou dat niet binnen de GBC kunnen? Ook waken over de kwaliteit van plannen en ontwerpen kan volgens de heer van Rouveroj perfect in het kader van de GBC. Zo niet zou dat suggereren dat men daar met kwaliteitsloze plannen kan werken tot de PAC die terugfluit.

Voorts moet de PAC dan nog de inhoudelijke conformiteit nagaan van projecten met de eigen voorschriften van de Vlaamse overheid, vastgelegd in richtlijnen, omzendbrieven en vademecums. Het lijkt het lid evident dat van bij de eerste stap van de procedure die aspecten niet vergeten mogen worden, ook niet in een GBC.

Dat er een formele inbreng zou zijn van de PAC's, zoals in de volgende paragraaf gesteld wordt, betwist het lid. Die inbreng kan net zo goed vanuit de GBC, al moet men daarvoor uit de ivoren toren afdalen, oppert hij.

Het beleidsdomein RWO kan zeker bij de GBC betrokken worden, merkt de heer van Rouveroj nog op. Dat kan ook indien nodig gelden voor het Agentschap Natuur en Bos.

Van de zeven vermelde stappen, hebben slechts twee betrekking op de PAC's, telt de heer van Rouveroj. Met de voorstellen van de minister erbij geteld, komt men op drie of vier stappen in de hele procesarchitectuur.

In de evaluatie leest de heer van Rouveroj nog (zie bijlage, p. 20) dat de integratie van een duurzaam parkeerbeleidsplan een specifieke randvoorwaarde is om in aanmerking te komen voor subsidiëring via module 1. Het lid meent dat de voorwaarde van een standstill in de parkeerbeleidsplannen zit, en ook al een voorwaarde is bij de modules over openbaar vervoer. Hij verheugt zich over het feit dat de minister kiest voor een en-en-verhaal

² Resolutie betreffende de evaluatie van de mobiliteitsconvenants. Tekst aangenomen door de plenaire vergadering (*Parl. St.* VI. Parl. 2005-06, nr. 921/3).

en niet voor of-of. Ze kiest voor alle modi, in de veronderstelling dat het STOP-principe gerespecteerd wordt. In welke mate is het opleggen van een standstill inzake parkeren een redelijke houding ter zake, vraagt het lid zich nog af. Is het niet zinvol of noodzakelijk om het al dan niet verbieden van meer parkeerplaatsen in een stedelijke omgeving niet afhankelijk te maken van de evolutie ter plaatse in tijd en ruimte? Het lid vraagt in feite om meer soepelheid inzake het parkeerbeleid.

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* komt nog terug op de VVSG, die mee is opgenomen in de taskforce. Er wordt gewacht op de evaluatie en bevindingen van de VVSG in verband met de modules zelf. Bij contact met de VVSG, kreeg het lid sterk de indruk dat de VVSG precies wacht op de minister. Hoe zit het daarmee? Mevrouw Van den Eynde wil vooral voorkomen dat er niets gebeurt. Ze refereert daarbij aan voormelde resolutie, en stelt dat het geduld van de parlementsleden stilaan op mag raken. Ze ziet daarom graag actie vanwege de minister en wel op zo kort mogelijke termijn.

2. Antwoorden van de minister

Minister *Hilde Crevits* legt uit dat er niemand aan het wachten is. Ze stelt dat ze al meer doet dan eerder is gebeurd door de voorstellen al bekend te maken. Die voorstellen zijn volledig doorgepraat met VVSG.

Inhoudelijk zijn er heel wat suggesties gedaan en vragen gesteld bij de 19 modules. Die neemt ze allemaal mee. De inhoudelijke evaluatie loopt en de bevindingen zijn al genoteerd voor bepaalde modules en voor andere niet. De minister wil alles als geheel voorleggen, ook de opgelijste knelpunten. Ze meldt meteen dat die lijst korter is dan die van de VVSG. Indien nodig wil ze de lijst wel ter beschikking stellen, met dien verstande dat ze nog onvolledig is. Er zijn een aantal vrij moeilijke aspecten te beoordelen, verklaart ze.

De timing die de minister absoluut wil aanhouden, is voor het zomerreces zowel het procedurele als het inhoudelijke af te ronden, en zelfs de voorstellen al door de Vlaamse Regering goedgekeurd te hebben. Het is nog niet zeker of over alles al in de plenaire vergadering kan worden gestemd. Op 6 januari 2011 vergaderen de juristen om af te punten hoe de teksten moeten worden bijgesteld. Daarna kan afgewogen worden hoeveel tijd nog nodig is om alles klaar te krijgen, stelt de minister.

Eind maart zouden de inhoudelijke wijzigingsvoorstellen klaar zijn. De minister is bereid ook die voor te stellen in de commissie.

De MORA heeft in 2008 nagelaten een evaluatie op te stellen omdat men niet vertrouwd was met de materie. Het lijkt de minister vooral belangrijk ook aan de MORA een volledig dossier te bezorgen, waarop een globaal advies kan worden gestoeld. Dat kan dan toegelicht worden. Eerst moet de inhoudelijke en procedurele evaluatie rond zijn.

De minister staat net als de heer Roegiers volledig achter een beleid met convenants. Het baart haar wel zorgen dat de interpretatie inderdaad niet overal gelijk gebeurt. Overdreven formalisme vindt minister Crevits hoe dan ook een zwakte. Doelstelling moet zijn dossiers te realiseren.

Auditeurs zijn niet altijd extern, geeft minister Crevits toe. Voor openbaar vervoer en mobiliteitsplannen zijn het interne personen, voor fietspaden extern. Die keuze voor altijd intern of extern is nog niet gemaakt. Voor de minister gaat het erom dat het werk goed gebeurt.

Voor de PAC heeft op zeker ogenblik wel het punt van de afschaffing gespeeld. Dan is nagegaan welke toegevoegde waarde het orgaan dan wel kon hebben. De rol van de PAC spitst zich toe op die dossiers waarover in de GBC geen consensus bereikt wordt. De

externe auditeur is dan aanwezig, stelt de minister, en vanuit de andere administraties zijn er ook mensen die wel degelijk een toegevoegde waarde kunnen leveren. Die kunnen niet noodzakelijk bij elke GBC aanwezig zijn. De minister onderstreept dat vooralsnog alle dossiers, ook de goede die geen problemen geven, aan bod komen op de PAC's. Door gaans is het niet nodig dat dossiers naar de PAC gaan, maar in moeilijke gevallen kan daar uitsluitel gegeven worden, herhaalt minister Crevits.

De minister meent dat iedereen in de eigen provincie met positieve en minder positieve ervaringen kan aankomen. De oplijsting daarvan moet gevolgd worden. De inhoud moet versoepeld worden, bevestigt de minister nogmaals.

De inhoudelijke verbetervoorstellen voor de 19 modules worden mee besproken en zullen nog voorgesteld worden, belooft de minister. Ze waarschuwt dat er ook heel technische aanpassingen zijn. Dat de reglementen nageleefd worden, is heel normaal, beaamt minister Crevits, maar het gaat erom de interpretatieproblemen onder de loop te nemen. Daarvoor is de PAC niet echt nodig, vindt ze. Die heeft vooral waarde in het geval een consensus ontbreekt. Conclusie luidt: geen PAC als er consensus bereikt wordt. De rol die de minister de PAC wil toebedelen steunt niet op het interpreteren van regels, maar op toegevoegde waarde.

De resolutie van de vorige legislatuur is ingecalculeerd, laat de minister weten. De evaluatie loopt module per module. Elke module wordt integraal in vraag gesteld.

De minister stelt dat ze zelf op niemand wacht voor verdere stappen en verwacht dat dit geldt voor alle betrokkenen.

Op 23 juli 2010 is het actieplan Wegverkeerslawaaï Fase 1 goedgekeurd. Er loopt een kosten-batenonderzoek om te onderzoeken welke de juiste geluidswerende ingreep is voor specifieke plaatsen. Het gaat niet alleen om geluidsschermen, maar ook om soorten asfalt, en dies meer, stelt de minister. Het actieplan wordt in 2011 met extra maatregelen uitgebreid. In de loop van de volgende maanden moet daaromtrent uitsluitel zijn. Dat impliceert dat het actieplan geënt moet worden op de geluidskaarten die in de vorige legislatuur zijn opgemaakt. Eenmaal al die gegevens afgewogen zijn, kan beoordeeld worden in hoeverre en hoeveel een gemeente moet bijdragen, oppert de minister. Ook de mate waarin de decibelnormen aangepast moeten worden aan de Europese richtlijn Omgevingslawaaï, kan pas als het actieplan duidelijk maakt welke maatregel waar en wanneer nodig is. Zo wordt ook duidelijk of het probleem niet met wegbedekking kan worden opgevangen en of iets al dan niet in het structureel onderhoud kan worden opgenomen.

Er zal een wetenschappelijk onderzoek voorhanden zijn, stelt de minister. Daarvan hangt ook de toekomst van module 5 af.

Er loopt een discussie over het parkeren, meldt de minister nog. Ze neemt de opmerkingen van het lid mee.

Met de vereenvoudiging moet ook het probleem van structureel onderhoud en vernieuwing van fietspaden opgelost raken. Verbeteren is verbeteren en daar houdt het op, vindt ook de minister. Er is dus versoepeling op komst, meldt minister Crevits.

Ze herhaalt dat ze de inhoudelijke voorstellen voorlegt zodra die klaar zijn. Eind januari kan ze een meer precieze timing geven.

3. Bijkomende vragen en antwoorden

De heer *Sas van Rouveroi*j staat positief tegenover de vooropgestelde rol van de PAC. Hij begrijpt dat de PAC alleen betrokken wordt als er geen consensus is. Wie kan dan nog een

dossier op de agenda van de PAC plaatsen? Alleen wie aanwezig was op de GBC? Als ook wie er niet bij was dat kan, dan verandert er de facto niets, voorspelt het lid.

Inzake het parkeren stemt de bereidwilligheid van de minister het lid tevreden. Hij geeft ter zake één voorbeeld. Voor Gent werd in het kader van de eerste convenants in de jaren negentig een boekhouding gevoerd voor het parkeren. De standstill is het gevolg van een boekhouding. Daarin staat dan hoeveel parkeerplaatsen er zijn binnen een bepaalde perimeter, hoeveel er aan rotatie, bewoners, gehandicapten en dergelijke toegewezen zijn. De standstill houdt in dat die boekhouding niet meer mag wijzigen. Ettelijke jaren later en 25.000 inwoners en 15.000 studenten extra verder, verandert de situatie toch, oppert de heer van Rouveroy. Als de standstill in stand wordt gehouden voor de toekenning van modules inzake openbaar vervoer volgens de boekhouding van toen, dan wordt de realiteit volkomen genegeerd, meent hij. Wie een verrottingsstrategie voert ten aanzien van autoverkeer wil koste wat het kost aan die boekhouding vasthouden, maar de minister behoort volgens het lid niet tot die groep. Dat is strijdig met het en-en-principe van het verhaal.

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* verheugt zich over het feit dat er een wetenschappelijke studie wordt gemaakt en kan begrijpen dat geluidsschermen niet de facto altijd de beste oplossing zijn. Ze stelt echter dat de afschaffing van module 5 des te belangrijker wordt. Haar doel is vooral dat de lasten voor iedereen gelijk zijn, want ze verwacht dat ook de kost van fluisterasfalt aan de gemeente wordt doorgerekend. Zal het wetenschappelijk onderzoek afgerond zijn voor de minister de wijzigingsvoorstellen aan het parlement voorlegt? Ze houdt haar voorstel van decreet aan.

De heer *Jan Roegiers* vindt het voorstel van de minister inzake de MORA zeer constructief. Er is niet zozeer nog een evaluatie nodig van het beleid van de afgelopen jaren nodig, maar een advies over de voorstellen van de minister lijkt het lid bijzonder zinvol. Het komt ook tegemoet aan de decretale verplichting.

Het lid is het eens met het vereenvoudigingsvoorstellen. De PAC kan volgens hem een goede rol spelen in de gemeenten waar men niet tot een consensus komt, herhaalt de heer Roegiers. Dan is het ook belangrijk dat er objectieve beoordeling mogelijk is. Het is inderdaad niet de bedoeling scherprechter te spelen voor de stoelen die om strategische redenen leeg blijven. Ook kleine administraties waarvoor het zeer moeilijk blijkt om al de GBC's te volgen, moeten ten volle bij de besluitvorming van de GBC betrokken worden, onderstreept de heer Roegiers.

Mevrouw *Tine Eerlingen* sluit aan bij de bezorgdheid van mevrouw Van den Eynde die vreest dat de kosten-batenanalyse niet tijdig klaar zou zijn. Het lijkt het lid wel noodzakelijk alle modules als geheel te bekijken en niet eentje eruit te lichten.

Minister *Hilde Crevits* besluit dat ze niet alles bij het oude wil zien blijven. Dat zou voor haar falen betekenen. De minister is uitgegaan van de idee van afschaffing van de PAC, maar dan is de toegevoegde waarde ervan ontdekt in sommige situaties. Het is in elk geval nooit bedoeld om gemakzucht in de hand te werken, benadrukt ze. De GBC's moeten een actief forum zijn. Ze wil ook in de omzendbrief rekening houden met de kleine administraties die niet op elke GBC aanwezig kunnen zijn. Daarvoor moet men nagaan in welke mate vooroverleg mogelijk is. Dat wordt geregeld en alles moet constructief werken.

Ook de minister hoopt op een snelle afwerking van het onderzoek. Hoe sneller hoe beter, oppert ze. Alles moet gelijke tred houden. De timing zou aangehouden worden. Mocht

dat een probleem zijn, zal de aanpak nader onderzocht worden. Het is de bedoeling een nieuwe modulestart te nemen in 2011.

Jan PEUMANS,
voorzitter

Steve D'HULSTER,
verslaggever

Gebruikte afkortingen

AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
GBC	Gemeentelijke Begeleidingscommissie
LNE	Leefmilieu, Natuur en Energie
MB	ministerieel besluit
MORA	Mobiliteitsraad van Vlaanderen
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken
PAC	Provinciale Auditcommissie
RWO	Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed
STOP	prioriteit aan Stappers, Trappers, Openbaar vervoer en Privaat (auto-)vervoer
VVSG	Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten

BIJLAGE:

Mededeling aan de leden van de Vlaamse Regering
betreffende de evaluatie van het instrument Mobiliteitconvenant



VLAAMSE REGERING
De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken

MEDEDELING AAN DE LEDEN VAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: Evaluatie van het instrument “Mobiliteitsconvenant”- 2010

In toepassing van artikel 7 van het decreet van 20 april 2001 betreffende de mobiliteitsconvenants, volgt hierna het jaarlijkse evaluatieverslag 2010.

In het vorige evaluatieverslag werden de resultaten van het bijsturingsproces dat in 2006 en 2007 plaatsvond besproken. Dit evaluatieverslag werd eveneens overgemaakt aan de Mobiliteitsraad Vlaanderen (MORA). In de Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2009-2014 wordt aangegeven dat tijdens deze legislatuur de werking van het instrument mobiliteitsconvenant zal worden geoptimaliseerd.

In dit evaluatieverslag – opgesteld door de Task Force Mobiliteitsconvenant – worden in hoofdstuk 1 de belangrijkste principes en eigenschappen van de werking van het mobiliteitsconvenant overlopen en een meer algemene evaluatie gegeven. In hoofdstuk 2 wordt meer in detail ingegaan op de werking gedurende de afgelopen 2 jaar. In hoofdstuk 3 worden algemene aandachtspunten voor een optimalisatie en verbetering van het instrument opgesomd.

1. HISTORIEK/SITUERING

1.1 Algemeen kader

Sinds midden 1996 gebruikt het Vlaams Gewest het mobiliteitsconvenant als structurerend instrument in het kader van het lokale mobiliteitsbeleid en bij de uitwerking van projecten en maatregelen door het Agentschap Wegen en Verkeer en De Lijn.

Het convenantbeleid expliciteert het mobiliteits- en infrastructuurbeleid dat is gebaseerd op:

- (1) het betrekken van de lokale overheid in het Vlaamse mobiliteitsbeleid,
- (2) het nastreven van een globale en gecoördineerde visie op mobiliteit,
- (3) een gestructureerd overlegmodel met gelijke partners,
- (4) een sterke aandacht voor inhoudelijke en procesmatige kwaliteitscontrole.

Het mobiliteitsconvenant is tot op heden een contractuele overeenkomst tussen drie partijen: de lokale overheid, het Vlaams Gewest en De Lijn. Het convenant legt enerzijds de afspraken vast rond de opmaak van een gemeentelijk mobiliteitsplan en regelt anderzijds wederzijdse rechten en plichten in verband met concrete investeringen in wegeninfrastructuur of openbaar vervoer.

Het convenantbeleid is verankerd bij decreet van 20 april 2001 betreffende de mobiliteitsconvenants, aangevuld met omzendbrieven en voorbeelden van goede praktijk. De

modules die in het kader van het convenantbeleid uitgewerkt zijn, zijn te beschouwen als typeovereenkomsten waarvan de tekst vastgesteld werd door de Vlaamse minister bevoegd voor Mobiliteit en Openbare Werken. De huidige teksten zijn vastgelegd bij MB van 22 februari 2007. Het gemeentelijk mobiliteitsplan en zijn relatie met het Mobiliteitsplan Vlaanderen zijn verankerd in het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid. Het Mobiliteitsplan Vlaanderen wordt uiterlijk op 31 december 2012 voor het eerst vastgesteld en bekendgemaakt.

1.2 Duidelijke overlegstructuur

Het convenantbeleid heeft in eerste instantie geleid tot een formalisering van de overlegstructuren tussen de instanties die bij het lokale mobiliteitsbeleid en de voorbereiding van concrete projecten betrokken zijn. De voorbereidende besprekingen, de probleemanalyse, het zoeken naar de beste oplossing, het bereiken van een consensus daaromtrent en de creatie van het draagvlak voor het project gebeurt in de Gemeentelijke Begeleidingscommissie of GBC. Deze commissie komt samen op vraag van de initiatiefnemer en wordt voorgezeten door de vertegenwoordiger van de lokale overheid, meestal de burgemeester of de bevoegde schepen.

In tweede lijn heeft het convenantbeleid gezorgd voor een formele proces- en kwaliteitscontrole. Hiervoor werd per provincie een Provinciale Auditcommissie of PAC opgericht. Voor aanbodprojecten openbaar vervoer spreken we van de Openbaar Vervoercommissie of OVC. De taken van de PAC en OVC zijn beschreven in omzendbrief MOW/2009/01¹.

De **PAC** waakt over:

- (1) de gelijkwaardige betrokkenheid van alle partners in de projectvoorbereiding,
- (2) de kwaliteit van de plannen en ontwerpen,
- (3) de inhoudelijke conformiteit van het project met de eigen voorschriften van de Vlaamse overheid, vastgelegd in omzendbrieven, richtlijnen en vademeca.

Daarnaast is de PAC een officieel forum waar andere diensten, agentschappen en departementen – die vaak later in het proces optreden als vergunningverleners – kennis krijgen van op stapel staande projecten. Zo is er een formele inbreng van de provincies, het beleidsdomein RWO en in voorkomend geval het Agentschap voor Natuur en Bos. Hun tijdige en structurele betrokkenheid is al dikwijls nuttig gebleken. Zeker in het licht van de nieuwe wetgeving op de ruimtelijke ordening kan deze tijdige overlegvorm zijn nut (blijven) bewijzen. In de vergunningsprocedure is de voorziene adviestertermijn bij de vergunningsaanvraag kort en bovendien geldt dat bij ontstentenis van een beslissing binnen de vervaltermijn de aanvraag wordt afgewezen.

De niet-infrastructuurgebonden openbaar vervoersprojecten en acties van De Lijn worden behandeld in de **OVC**. Het betreft hier projecten rond de informatieverstrekking over en promotie van het geregeld vervoer, niet-infrastructurele doorstromingsmaatregelen voor het geregeld vervoer, projecten basismobiliteit en netmanagement en wijzigingen aan het bestaande aanbod. De evaluaties zijn gericht op de projecten rond basismobiliteit, de optimalisering van het openbaar vervoeraanbod bij recente projecten of in een gebied en op de acties die de communicatie over het aanbod tot doel hebben.

De projecten en acties worden getoetst op hun inhoudelijke conformiteit met de algemeen aanvaarde mobiliteitsvisie van het convenant en de beleidslijnen van het gemeentelijk mobiliteitsplan, de normen en richtlijnen van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en de bijbehorende besluiten van de Vlaamse Regering. Aanvullend worden ze beoordeeld op hun onderlinge samenhang, wederzijdse versterking en consistentie. Specifiek voor de convenantprojecten zal de OVC

¹ Omzendbrief betreffende de gewestelijke ondersteuning van het lokale mobiliteits- en verkeersveiligheidsbeleid: organisatiestructuur van en taakverdeling tussen de Gemeentelijke Begeleidingscommissie, de Provinciale Auditcommissie en de Taskforce Mobiliteitsconvenant. Relaties met de Provinciale Commissie voor Verkeersveiligheid en de Adviesgroep voor Verkeersveiligheid op Vlaamse Gewestwegen

waken over de invulling en de naleving van de wederzijdse verbintenissen zoals omschreven in de modules.

Doorheen de jaren heeft de werking van OVC en PAC een traditie opgebouwd en werden deze commissies ook erkend en ingezet voor de audit van niet-convenantgebonden projecten: de herinrichting van stationsomgevingen, de aanpak van gevaarlijke punten in het kader van TV3V, projecten in het kader van masterplans, Fietsfondsprojecten, enz. Deze ervaring en know how kan nog verder ingezet worden in toekomstige projecten, programma's of bij thematische audits in relatie tot mobiliteit en verkeersveiligheid.

Deze overlegstructuur kan een voorbeeld zijn van overleg (met een permanent karakter) waarin de verschillende departementen, agentschappen en administraties worden samengebracht die later ook nog in de vergunningsfase betrokken worden. Hier wordt een belangrijke stap gezet in het zoeken naar een geïntegreerde visie en in het bundelen van adviezen die het vervolgtraject moeten bespoedigen.

Belangrijk is dat goed wordt onderzocht dat elk dossier met zijn specifieke finaliteit op het juiste niveau in het gepaste forum wordt besproken.

1.3 Inzetten op kwaliteit

De bespreking van de mobiliteitsplannen, projecten en maatregelen binnen de PAC en OVC worden inhoudelijk geleid door een auditor. De voorgelegde dossiers worden beoordeeld op vlak van conformiteit, consistentie en specificiteit. Bij de planaudits wordt het planningsproces doorgelicht en de verschillende onderdelen van het mobiliteitsplan beoordeeld. Ook de latere evaluaties en aanpassingen in het kader van de sneltoets komen aan bod. Er wordt nagegaan of het voorgestelde conform is met de principes en doelstellingen zoals bepaald in het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid.

De projecten en acties worden getoetst op hun inhoudelijke conformiteit met de algemeen aanvaarde mobiliteitsvisie van het mobiliteitsconvenant, de beleidslijnen van het gemeentelijk mobiliteitsplan en de toepasselijke normen en richtlijnen. De richtlijnen uit de vademeca zijn richtinggevend, afwijkingen dienen te worden gemotiveerd. Aanvullend worden de projecten beoordeeld op onderlinge samenhang, wederzijdse versterking en consistentie. Infrastructuurprojecten worden daarenboven beoordeeld op hun oplossingsgerichtheid, integratie in het ruimtelijk kader en budgettaire haalbaarheid.

In de OVC wordt naast de openbaar vervoerprojecten heel wat aandacht besteed aan evaluaties. Hier wordt ingezet op een continue kwaliteitsbewaking van het openbaar vervoeraanbod, niet enkel per project maar ook in functie van de organisatie en samenhang in een gebied. Dit gebeurt door diverse evaluaties nadat een nieuwe of aangepaste exploitatie is opgestart.

De **auditor** gaat na of in de voorbereiding van het dossier alle partners op gelijke basis zijn aan bod gekomen en hun standpunten/adviezen op een correcte manier zijn meegenomen. Tenslotte geeft hij/zij een eindbeoordeling waarbij de auditor in de meeste gevallen nog extra aandachtspunten en verbetervoorstellen formuleert die de kwaliteit en efficiëntie van het plan, project of maatregel nog verbeteren. Deze adviezen zijn zeker waardevol in de voorbereidende en verkennende fases.

De convenantprocedure hecht dan ook belang aan de **onafhankelijkheid** van de auditor ten aanzien van de voorgelegde dossiers:

- omdat deze niet heeft deelgenomen aan het procesverloop is het voor hem/haar makkelijker tekorten en/of bijkomende kwaliteiten te detecteren;
- deze maakt dat elk van de betrokken partijen in GBC en PAC/OVC op gelijke voet staan;
- deze garandeert een onpartijdige beoordeling van projecten van diverse initiatiefnemers (gemeente, Agentschap Wegen en Verkeer, de Lijn, provincie,...);

- deze hanteert ook een meer globaal en objectief kader mede dankzij het grotere werkgebied waarin hij/zij actief is waardoor hij/zij werkt vanuit een vogelperspectief.

Om de onafhankelijkheid te verzekeren wordt er voor planaudits beroep gedaan op personeelsleden van het departement MOW, afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid die in een andere provincie aan de slag zijn als mobiliteitsbegeleider of -coördinator. De auditoren voor de projectaudits zijn externe consultants die via een open offerteaanvraag zijn aangesteld voor 2, maximum 3 jaar. De auditoren van de OVC zijn personeelsleden van het departement MOW, afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid.

De beoordeling die door de onafhankelijke auditor gebeurt, wordt uitgebracht in de vorm van een advies. Het betreft een formeel advies aan de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken waarbij de auditor het voorgestelde plan of project beoordeelt en de minister adviseert. Tegen het advies van de auditor is beroep mogelijk. In de praktijk komt dit zelden voor, wat er op wijst dat de adviezen in ruime mate geaccepteerd worden door de betrokken actoren.

1.4 Het gemeentelijk mobiliteitsplan als hefboom voor duurzame mobiliteit

Een goed gemeentelijk mobiliteitsplan is cruciaal voor de uitbouw van het gemeentelijk mobiliteitsbeleid waarvoor de gemeente autonoom bevoegd is. Bijvoorbeeld om een gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid uit te tekenen langs de gemeentelijke straten en pleinen, om schoolomgevingen verkeersveiliger te maken, om een lokaal fietsroutenetwerk uit te bouwen, enz. Het mobiliteitsplan vormt voor de gemeente ook een kader waarmee ze haar beleid kan duiden, communiceren en verdedigen naar de bevolking.

De integratie van een duurzaam parkeerbeleidsplan is een specifieke randvoorwaarde om in aanmerking te komen voor de subsidiëring via module 1. Duurzaam parkeerbeleid houdt in dat gebieden en functies multimodaal bereikbaar moeten zijn en overbodig en ongewenst autogebruik daarbij wordt ontmoedigd, maakt parkeren ondergeschikt aan het STOP-principe en streeft naar meervoudig gebruik van parkeerruimte.

Het mobiliteitsconvenant erkent het gemeentelijk mobiliteitsplan verder ook als het kader voor de projecten en acties die in samenwerking met andere actoren (Agentschap Wegen en Verkeer, De Lijn, de provincies...) via de modules van het mobiliteitsconvenant of het Fietsfonds gerealiseerd kunnen worden. Door het mobiliteitsconvenant (het zogenaamde moederconvenant) te ondertekenen, verbindt de lokale overheid er zich toe een mobiliteitsplan te maken. Het mobiliteitsconvenant is o.a. hierdoor het basisinstrument voor het voeren van een duurzaam mobiliteitsbeleid in Vlaanderen.

De doelstellingen van het gemeentelijk mobiliteitsbeleid, de beginselen die hierbij dienen te worden gehanteerd en de relatie met het mobiliteitsbeleid op Vlaams niveau zijn vastgelegd in het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid. Volgens het decreet kan elke gemeenteraad *"om de vijf jaar een gemeentelijk mobiliteitsplan vaststellen. Het plan heeft een tijdshorizon van tien jaar en kan een doorkijkperiode van dertig jaar omvatten. Het gemeentelijk mobiliteitsplan richt zich naar het Mobiliteitsplan Vlaanderen, waarvan het de bepalingen aanvult op gemeentelijk niveau."* Het gemeentelijk mobiliteitsplan bestaat uit een informatief en richtinggevend deel. Het gemeentelijk mobiliteitsplan kan op elk moment geheel of gedeeltelijk worden herzien. Het wordt ten minste om de vijf jaar geëvalueerd, waarbij gebruik wordt gemaakt van de sneltoets. Afhankelijk van het besluit dat bij de sneltoets wordt genomen wordt het mobiliteitsplan geheel of gedeeltelijk herzien. De evaluatie en bijsturing van het gemeentelijk mobiliteitsplan is vastgelegd in omzendbrief MOW/2009/03. Deze omzendbrief werd in 2009 gewijzigd om de termijnen voor de verschillende fasen in het planningsproces te verlengen. De 3 mogelijke sporen na de sneltoets zijn : spoor 1 vernieuwen, spoor 2 verbreden en verdiepen, spoor 3 bevestigen en actualiseren.

Het vernieuwen of verbreden/verdiepen van het mobiliteitsplan wordt via de ondertekening van module 1 voor 2/3 gefinancierd door het Vlaamse gewest (tot een bepaald maximumbedrag).

Net als bij het eerste mobiliteitsplan begeleidt de Vlaamse overheid op een gestructureerde manier de opmaak van dit plan. Voor de subsidiëring kunnen zowel de kosten voor een studiebureau als de personeelsinzet van de eigen mobiliteitsambtenaar worden ingebracht. Gemeenten die enkel hun actieprogramma actualiseren, komen niet in aanmerking voor deze subsidiëring.

Het decreet voert als algemeen geldend principe binnen het mobiliteitsbeleid naast het STOP-principe ook het participatiebeginsel in. Op grond hiervan wordt "aan burgers vroeg, tijdig en doeltreffend inspraak verleend bij het voorbereiden, het vaststellen, het uitvoeren, het volgen en het evalueren van het mobiliteitsbeleid." Concreet betekent dit dat het college van burgemeester en schepenen een besluit neemt over een voorstel van participatietraject en dit voor goedkeuring voorlegt aan de gemeenteraad. Het spreekt voor zich dat een dergelijk participatietraject zo vroeg mogelijk in de procedure wordt opgemaakt en vastgesteld. Dat gebeurt dan ook het best op het moment dat de beslissing tot de opmaak/bijsturing van het mobiliteitsplan wordt genomen. Het decreet geeft gemeenten de volledige autonomie om zelf een participatietraject op maat op te zetten. Hoofdstuk III van het genoemde decreet beschrijft de procedure voor de vaststelling van het gemeentelijk mobiliteitsplan en legt regels vast voor de inhoud van het gemeentelijk mobiliteitsplan.

Het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid dient verder te worden aangevuld met uitvoeringsbesluiten die de procedures voor de opmaak en bijsturing van de gemeentelijke mobiliteitsplannen, de modaliteiten m.b.t. het participatietraject en het openbaar onderzoek en de afstemming met het Mobiliteitsplan Vlaanderen verder uitwerken. In de marge van deze werkzaamheden moet aandacht worden besteed aan de permanente evaluatie en bijsturing van het werken met sneltoets en methodieken voor vernieuwen – verbreden/verdiepen – bevestigen en actualiseren. Om te vermijden dat het formalisme de bovenhand haalt, kunnen methodieken en processen moeten worden aangepast.

1.5 Duidelijk projectverloop bij investeringsprojecten

Het convenantbeleid heeft eveneens geleid tot een formalisering van het projectverloop bij de opmaak van een mobiliteitsplan, een infrastructuurproject of een aanbodproject openbaar vervoer.

Voor de infrastructuurprojecten werd op basis van de terreinervaring in de vijf provincies in 2002 het concept "startnota" geïntroduceerd en uitgewerkt. De startnota bevat een neerslag van het vooronderzoek, legt de oriëntaties bij de uitwerking van het infrastructuurproject vast en integreert het project in het gemeentelijke mobiliteitsplan of in een planning op hoger niveau. De conform verklaarde startnota geeft de ontwerper groen licht om het gekozen en goedgekeurde concept uit te werken als (voor)ontwerp in een projectnota.

Er mag ook worden gewerkt met een geïntegreerde start- en projectnota. Het gebruik, de vorm en inhoud van een geïntegreerde start- en projectnota worden samen met de andere nota's gedefiniëerd in het nieuwe reglementair kader. In de praktijk kan een geïntegreerde start- en projectnota dienen voor projecten waarvoor:

- o er een voor de hand liggende oplossing voor de gestelde problematiek/doelstelling is; alternatieven zijn in feite niet relevant of niet realistisch;
- o de voorgestelde oplossing conform de richtlijnen is (van de vademeca en omzendbrieven), d.w.z. er doen zich geen knelpunten voor in het projectgebied die aanleiding zijn om een oplossing op maat uit te werken die afwijkt van de richtlijnen;
- o de voorgestelde oplossing geen procedures in andere beleidsdomeinen vergt (MER, RUP, ...);
- o er over de voorgestelde oplossing een consensus bestaat tussen de GBC-partners.

De initiatiefnemer van een project is doorheen het hele ontwerpproces de eindverantwoordelijke. Hij zorgt voor het opstellen van de verschillende plannen en documenten die aan de diverse overlegfora voorgelegd worden. De initiatiefnemer zorgt er ook voor dat deze voldoende kwaliteitsvol zijn en tijdig bezorgd worden. Indien de gemeente optreedt als initiatiefnemer voor een project, kan deze rekenen op de steun en assistentie van de mobiliteitsbegeleiders van de Vlaamse overheid. Ook kunnen gemeenten zich laten bijstaan door een studie bureau. In de modules wordt vastgelegd hoe en in welke mate deze kosten worden terugbetaald.

Het typische procesverloop van een auditgebonden project valt uiteen in vier stappen, waarvan er thans drie op het terrein geïmplementeerd zijn. De vier deelfasen zijn:

- (1) De conceptfase
- (2) De voorontwerpfase
- (3) De uitvoeringsfase
- (4) De evaluatiefase

De stappen die doorlopen worden in de fasen 1 tot en met 3 zijn uitvoerig beschreven in diverse omzendbrieven en procedures. De evaluatiefase werd voor infrastructuurprojecten ingevoerd door de omzendbrief MOW/2009/02², de precieze modaliteiten worden thans door een ruime werkgroep, overkoepeld door de Task Force Mobiliteitsconvenant, voorbereid.

De praktijkervaring heeft geleerd dat het werken met een startnota soms een meerwaarde biedt. Door een duidelijke scheiding te maken tussen onderzoek en conceptuele voorbereiding enerzijds en projectuitwerking en voorontwerp anderzijds, worden de inrichtingsprincipes en ontwerp mogelijkheden op een zuivere manier tegen elkaar afgewogen. Er wordt pas met de uitwerking van het project gestart, na een gedegen keuze die door alle partijen is bevestigd. Bij de beoordeling van de startnota wordt er ook over gewaakt dat het project en de voorgestelde oplossingen voldoende worden ingekaderd in de geldende richtlijnen van de Vlaamse overheid. Bij eenvoudige projecten en de niet-infrastructuurgebonden projecten en maatregelen kan er uiteraard wel worden gewerkt met één geïntegreerde start- en projectnota.

Binnen de OVC wordt er gewerkt met project- en evaluatienota's. De projectnota's hebben betrekking op nieuwe openbaar vervoerprojecten, aanpassingen in het aanbod of communicatie. De evaluatienota's vloeien voort uit de vaste evaluatiecycli die binnen de OVC worden gehanteerd: een eerste evaluatie na 12 maanden exploitatie, een tweede evaluatie na 24 maanden exploitatie en de regelmatig weerkerende gebiedsevaluaties.

1.6 Basisprincipes

Het convenantbeleid is uitgegroeid tot een duidelijk kader waarin de processen en procedures, de rollen en verantwoordelijkheden herkenbaar vastgelegd zijn. Het convenantenbeleid is van begin af aan onderworpen aan veelvuldige en opeenvolgende evaluaties en bijstellingen³. Bij elk van deze evaluaties werd bevestigd dat het mobiliteitsconvenant het aangewezen instrument is om de doelstellingen van het mobiliteitsbeleid⁴ te bereiken, en als dusdanig ook nog altijd door alle partijen ondersteund wordt. Het convenantbeleid heeft een positieve bijdrage geleverd op het vlak van overleg en draagvlakverwerving tussen de verschillende actoren. Het heeft onmiskenbaar geleid tot een meer planmatige aanpak en een kwaliteitsverbetering van de projecten en maatregelen en bijgevolg tot een meer doelgerichte aanwending van de financiële middelen. Daarnaast werd gekomen tot een meer integrale benadering van de

² Omzendbrief betreffende de invoering en stroomlijning van de werking met startnota's, projectnota's en evaluatienota's voor infrastructuurprojecten op gewestwegen, voor investeringsprojecten van de VMM, voor de projecten stationsomgevingen en de projecten van het Fletsfonds.

³ Het onderzoek naar de convenantwerking in het kader van het mobiliteitsbeleid van het Rekenhof (december 2001), de decretaal verplichte jaarlijkse evaluaties die worden voorgelegd aan het Vlaams Parlement (laatste dateert van 2008), de grondige herziening van het mobiliteitsconvenant naar aanleiding van de BBB-hervorming (conclusies voorgelegd aan de Beleidsraad in februari 2007) en diverse onderzoeken van het Steunpunt Bestuurlijke Organisatie Vlaanderen.

⁴ Op vandaag vastgelegd in het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid.

mobiliiteitsproblemen op lokaal vlak, verankerd in de gewestelijke visie, en tot een sterke verruiming van de kennis inzake mobiliteit bij alle partners. Deze positieve waardering werd ook bevestigd in de doorlichtingen en analyses gemaakt door het Steunpunt Bestuurlijke Organisatie Vlaanderen, waarbij het partnerschap dat centraal staat in het mobiliteitsconvenant naar voor werd geschoven als vernieuwend in de Vlaamse centrale-lokale bestuursverhoudingen.

Daarnaast is het van belang dat het mobiliteitsconvenant zich verder inpast en tegemoetkomt aan de aanbevelingen die recent werden geformuleerd in de Commissie 'Versnelling van maatschappelijke belangrijke infrastructuurprojecten' geleid door de heer Sauwens en de Commissie Investeringsprojecten geleid door mevrouw Berx.

De commissies dringen aan op goed samengestelde overlegfora waarbinnen een politiek, ambtelijk en maatschappelijk draagvlak kan worden gerealiseerd. Dit draagvlak dient ook bij te dragen tot een daadwerkelijk gedeeld eigenaarschap in het plan of project en moet de betrokken actoren overtuigen over de noodzaak van de engagementen die zij dienen te nemen.

2. STAND VAN ZAKEN 2008-2009

2.1 Gemeentelijke mobiliteitsplannen: toepassing van de sneltoets en het vervolgtraject.

Begin oktober 2010 hadden 305 (=99%) op 308 gemeenten een moederconvenant afgesloten en 299 (= 98%) steden en gemeenten bezitten een eerste conform verklaard mobiliteitsplan. Voor 265 gemeenten van deze gemeenten (= 89%) is dat mobiliteitsplan vijf jaar of ouder.

229 gemeenten ronden al de sneltoets af. Hierbij kwamen tot nu de meeste gemeenten (72%) uit op spoor 2: verbreden en verdiepen van het bestaande mobiliteitsplan. Een minderheid (17 gemeenten) begint met een volledige procedure voor de vernieuwing van het mobiliteitsplan gebaseerd op een te vernieuwen beleidsscenario. 47 gemeenten bevestigden hun mobiliteitsplan en beperkten zich tot de actualisatie van het actieprogramma.

47 gemeenten beschikken reeds over een tweede generatie mobiliteitsplan.

Zie overzichtskaart in bijlage 1.

2.2 Overzicht van afgesloten modules

In totaal zijn er gedurende de 14 jaar werking van het convenant 1723 modules afgesloten (zie overzicht in bijlage 2). Globaal gezien kende het afsluiten van het aantal modules in 2006 en 2007 een terugval dat uiteraard samenhangt met het aflopen van de gemeentelijke legislatuur. Deze tendens was ook terug te vinden in de jaren 1999 en 2000. De tabel geeft aan dat er inderdaad in 2008 en 2009 opnieuw meer modules worden afgesloten.

Het grootste aandeel van de modules gaat naar fietspaden (21%), waarvan ruim drie vierden betrekking heeft op de module 13. De (her-)inrichting van weginfrastructuur (modules 2, 3, 16 en 18) is goed voor 14% van de modules.

16% van de afgesloten modules hebben betrekking op openbaar vervoer. Sinds de wijzigingen van de moduleteksten in 2007 is het standaard dat de diverse openbare vervoersmodules worden gecombineerd.

Voor het overige nemen nog de verlichtingmodules (13%) en de herinrichting van schoolomgevingen (9%) een belangrijk aandeel in het aantal afgesloten modules.

In 2008 en 2009 komen ook de modules 1 opnieuw in beeld dankzij de opmaak van de tweede generatie mobiliteitsplannen. De gemeenten kunnen de module 1 afsluiten in de periode na de sneltoets tot de afwerking van het nieuwe mobiliteitsplan. Rekeninghoudend met het hoge aantal gemeenten dat momenteel een planningsproces heeft lopen (zie 2.1), zal de module 1 ook dit en volgend jaar pieken.

2.3 Bijsturingen en aanpassingen in 2008 en 2009

- Implementatie van de omzendbrieven MOW/2009/01, MOW/2009/02 en MOW/2009/03;
- De termijnen voor het bijsturingsproces van het gemeentelijk mobiliteitsplan werden verlengd (omzendbrief MOW/2009/03);
- Evaluatie en bijsturing van het document 'sneltoets' en het stappenplan 'verbreden-verdiepen' van het gemeentelijk mobiliteitsplan;
- Actualiseren van de website Mobiel Vlaanderen naar aanleiding van de nieuwe omzendbrieven, de invoering van de sneltoets en de aangepaste methodieken voor de bijsturing van het mobiliteitsplan;
- Opvolgen van de werkzaamheden van LNE m.b.t. omzetting van de Europese Richtlijn 2002/49/EG inzake de evaluatie en beheersing van omgevingslawaai, waaruit eventuele verbetervoorstellen voor de modules 5 en 2 kunnen volgen (loopt nog);
- Inwerkingtreding van het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid waarbij het gemeentelijk mobiliteitsplan decretaal werd verankerd;
- Actualisatie van de huishoudelijke reglementen PAC, OVC en AVVG in relatie tot de omzendbrief MOW/2009/01 (loopt nog);
- Voorbereiden van richtlijnen voor het invoeren van de evaluatienota bij infrastructuurprojecten (loopt nog).

3. AANDACHTSPUNTEN VOOR DE BIJSTELLING VAN HET INSTRUMENT MOBILITEITSCONVENANT

Sinds het in werking treden van het decreet van 20 maart 2009 zijn, in relatie tot het decreet van 20 april 2001 betreffende de mobiliteitsconvenants, een aantal technisch-juridische hiaten ontstaan betreffende het wettelijk en reglementair kader. Dit zorgt op vandaag voor een vertragende factor in de werking van het mobiliteitsconvenant.

Het decretaal en reglementair kader zal in die zin worden aangepast dat beide decreten juridisch op elkaar worden afstemd en geïntegreerd.

De uitgangspunten voor de procedurele bijsturing zijn:

- het maximaal terugdringen van de administratieve lasten, gericht o.a. op de bijsturing van de stoeve procedures in het gemeentelijk mobiliteitsplanningsproces en het terugbrengen van het gebruik en de inhoud van de startnota naar de essentie;
- meer bevoegdheid en verantwoordelijkheid voor de Gemeentelijke Begeleidingscommissie, met specifieke aandacht voor het mandaat van de leden van deze GBC;
- voldoende aandacht voor de interactie tussen de projecten en acties en de intergemeentelijke, bovenlokale mobiliteitsproblemen.

BIJLAGE 1: Status Mobiliteitsplannen – kaart oktober 2010

BIJLAGE 2: Overzichtstabel ondertekende modules – stand op 31 december 2009

A handwritten signature in black ink, consisting of a large loop on the left and a series of vertical strokes on the right.

Hilde CREVITS
Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken

Bijlage 1

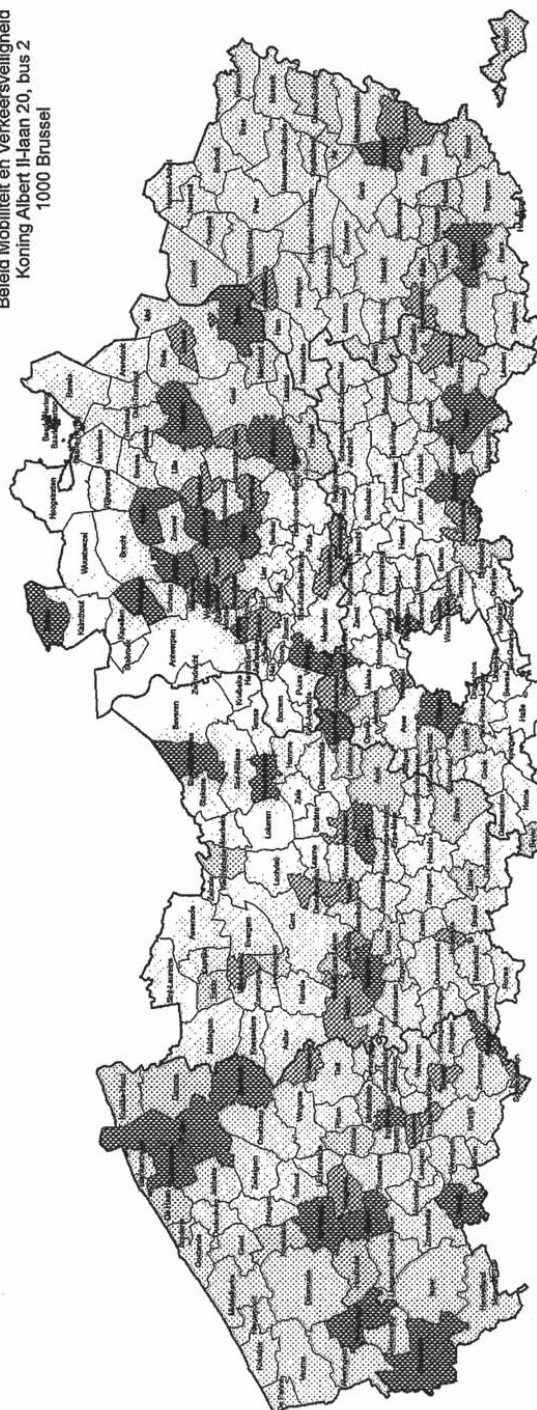
Status Mobiliteitsplannen

8 oktober 2010



Openbare Werken
Mobiliteit en
Verkeersveiligheid

Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid
Koning Albert II-laan 20, bus 2
1000 Brussel



Legende

- gemeenten die nog geen moederconvenant hebben
- gemeenten met een mobiliteitsplan dat vijf jaar of ouder is, zijn aan de slag met de sneltoets (of in voorbereiding ervan)
- gemeenten die bezig zijn met de uitwerking van hun eerste of tweede generatie mobiliteitsplan
- gemeenten met een eerste mobiliteitsplan dat nog geen vijf jaar oud is en dus nog geldig
- gemeenten met een tweede generatie mobiliteitsplan

Date: aBMV
Lay-out: Kelly Van Wijnenbaele
Datum: 14 oktober 2010

Bijlage 2

Overzicht ondertekende modules - stand op 31/12/2009															
Module	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Totalen
1	2	102	85	39	19	9	3	5	8	3	4		18	26	323
Aanleg rondweg en/of andere nieuwe verbindende/ontsluitende gewestweg															
2															
3	8	18	11	7	11	11	4	10	7	6	9	3	7	7	119
Herinrichting van een doortocht															
4			2	2											4
4					5	15	20	13	18	20	19	7	17	19	153
5															
5			2	1	2	1	3	1	4	1	1		1	3	20
6			6	5	3	3	4	3	1	2	3		6	6	42
6															
7		11	12	10	7	2	3	1	1	1		10	25	12	95
7															
8					1	1	1		3	1		10	25	12	54
8															
9		23	33	8	4	4	3	1				10	25	12	111
9															
10		2	2	1											5
10															
10					1	1	18	25	24	31	26	12	5	6	149
11		4	10	13	7	13	8	7	4	4	1	2		2	75
11															
12	1		1	1											3
12															
12															
12															
12															
12															
12															
12															
12															
12															
12															
12															
12															
12															
12															
12															
12															
12															
12															
12															
12															
12															
12															
12															
12															
12															
12															
12															
12															
12															
12															
12															
12															
12															
12															
12															
12															
12															
12															
12															
12															
12															
12															
12															
12															
12															
12															
12															
12															
12															
12															
12															
12															

*cursief: modules die niet meer kunnen worden afgesloten.