

V L A A M S   P A R L E M E N T



Zitting 2005-2006

12 april 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**

**VERSLAG**

**namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie  
uitgebracht door de heer Jos De Meyer**

*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.

## INHOUD

|                                                                                                                                                                                                                                | Blz. |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| I. Vergadering van 14 februari 2006.....                                                                                                                                                                                       | 4    |
| A. Regeling van de werkzaamheden.....                                                                                                                                                                                          | 4    |
| B. Toelichting door mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen .....                                                                                                      | 4    |
| C. Bespreking .....                                                                                                                                                                                                            | 6    |
| 1. Tussenkoms van de heer Frans Peeters.....                                                                                                                                                                                   | 6    |
| 2. Tussenkoms van de heer Joris Vandenbroucke .....                                                                                                                                                                            | 8    |
| 3. Tussenkoms van mevrouw Agnes Bruyninckx .....                                                                                                                                                                               | 9    |
| 4. Tussenkoms van de heer Marc Cordeel.....                                                                                                                                                                                    | 9    |
| 5. Tussenkoms van de heer Bart Martens .....                                                                                                                                                                                   | 10   |
| 6. Tussenkoms van de heer Flor Koninckx .....                                                                                                                                                                                  | 10   |
| 7. Tussenkoms van de heer Jan Peumans .....                                                                                                                                                                                    | 10   |
| 8. Replieken van 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 en de leden ..... | 11   |
| II. Vergadering van 14 maart 2006.....                                                                                                                                                                                         | 13   |
| A. Regeling van de werkzaamheden – vorderen van een lid van de regering .....                                                                                                                                                  | 13   |
| B. Voortzetting van de bespreking: Antwoorden van de ministers Van Brempt en Peeters en repliek van de leden .....                                                                                                             | 13   |
| Bijlage: Aanvullende antwoorden .....                                                                                                                                                                                          | 19   |

DAMES EN HEREN,

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'.

Het eerste deel van deze gedachtewisseling vond plaats op dinsdag 14 februari 2006. Op 14 maart 2006 volgde een tweede bespreking.

## I Vergadering van 14 februari 2006

### A. Regeling van de werkzaamheden

De heer *Frans Peeters* laakt dat de consensusnota pas maandag 13 februari in de late namiddag aan de parlementsleden bezorgd is en nu al besproken wordt. Er was onvoldoende tijd om de consensusnota door te nemen en te toetsen aan andere informatiebronnen. Hij vraagt dan ook om de gedachtewisseling vandaag te beperken tot een toelichting en een eerste vragenronde.

De heer *Jan Peumans* vraagt inzage in de visie van de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG), De Lijn en de administratie Wegen en Verkeer (AWV). Die administratie heeft een aantal kritische opmerkingen gemaakt bij bepaalde modules van de mobiliteitsconvenants. Daarover staat niets in de evaluatienota van beide ministers die nu voorligt.

De *voorzitter* verklaart dat het commissiesecretariaat al deze nota's zal opvragen en aan de leden zal bezorgen.

Minister *Kris Peeters* repliceert dat dit beleidsvoorbereidende nota's zijn.

De heer *Jan Peumans* merkt op dat de administratie met deze modules werkt. Hij vindt dat het parlement over alle elementen moet beschikken om het globale pakket van mobiliteitsconvenants te kunnen beoordelen.

Minister *Kris Peeters* begrijpt dat deze voorbereidende nota's de gedachtewisseling kunnen verrijken. Hij is dan ook bereid om deze nota's aan de leden te bezorgen. Hij wijst erop dat de eindverantwoordelijkheid over dergelijke voorbereidende nota's wel bij de minister rust.

### B. Toelichting door mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen

Minister *Kathleen Van Brempt* wijst erop dat het een tussentijdse evaluatie is. De evaluaties zijn nog volop aan de gang en ook de beleidsaanbevelingen zijn nog niet klaar. Het is dus nog niet mogelijk om de definitieve aanpassingen aan het beleid en de convenants vandaag bekend te maken.

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

De minister somt een aantal belangrijke doelstellingen op: het realiseren van een gestructureerd overleg tussen alle betrokken partners in het mobiliteitsbeleid en het aanzetten van de gemeenten tot een meer planmatige aanpak van hun mobiliteitsproblemen. Dat plan moet passen in het algemeen mobiliteitsbeleid van de Vlaamse Regering, dat gericht is op duurzame ontwikkeling. Het is ook de bedoeling om de infrastructuurprojecten in een ruimer kader te onderzoeken, zodat lokale ingrepen ook passen in een grotere context. Wegens 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-openbaar vervoeraanbod.

In de PAC-infrastructuur worden alle infrastructuurprojecten behandeld, zowel die van AWV als van de VVM. Zowel start- als projectnota's komen aan bod. In de PAC-gemeentelijke mobiliteitsplannen worden alle gemeentelijke mobiliteitsplannen, de voortgangsrapportering en de module 15 behandeld. In de PAC-openbaar vervoer worden ten slotte alle projecten over de verhoging van het openbare vervoeraanbod, de informatieverschaffing en de basismobiliteit behandeld.

Het convenantbeleid is verankerd in het decreet van 20 april 2001 betreffende de mobiliteitsconvenants. Dat is voort uitgewerkt in de ministerieel besluit van 21 december 2001, zoals later gewijzigd. Vanaf 2000 kregen de gemeenten de mogelijkheid om zelf fietspa-

den en daarna schoolomgevingen op de gewestwegen aan te pakken vermits deze zaken volledig (100%) of gedeeltelijk (80%) gesubsidieerd worden.

Het convenantbeleid heeft een positieve bijdrage geleverd aan het overleg en de communicatie tussen de verschillende actoren. Het heeft onmiskenbaar geleid tot een planmatige aanpak op het lokale niveau en een doelgerichte aanwending van de investeringsmiddelen. Na tien jaar is gebleken dat het mobiliteitsconvenant nog steeds het aangewezen instrument is om de bovenstaande doelstellingen te bereiken.

Minister Kathleen Van Brempt vervolgt met een balans na tien jaar. Op 1 januari 2006 hebben 303 van de 308 gemeenten een moederconvenant afgesloten en 87 percent van de steden en gemeenten, waaronder de twee grootstedelijke en de dertien regionaal stedelijke gebieden, bezitten een conform verklaard mobiliteitsplan. Tussen 1996 en begin 2006 werden 1236 modules afgesloten, voornamelijk voor de aanleg van fietspaden, de herinrichting van doortochten en van schoolomgevingen en de verruiming van het aanbod van openbaar vervoer.

De werking van het mobiliteitsconvenant werd mogelijk dankzij de aanwerving, de vorming en de begeleiding van mobiliteitsdeskundigen voor de AWW, de administratie Ruimtelijke Ordening, Huisvesting en Monumenten en Landschappen en de Mobiliteitscel. Ook aan de communicatie werd heel wat aandacht besteed. Het zeer lijvige mobiliteitshandboek werd vanaf 2004 volledig vervangen door een voor iedereen toegankelijke website.

Minister Kathleen Van Brempt heeft het vervolgens over de huidige bijsturing van het mobiliteitsconvenant. Bij de evaluatie van het convenantbeleid zijn alle partijen betrokken: AWW, VVM De Lijn, VVSG, VVP, de Mobiliteitscel. Op basis van de verschillende standpunten formuleerde de administratie beleidsvoorstellen voor beide ministers. Vervolgens werden, in juni 2005, de beleidsvoorstellen besproken in de Task Force Mobiliteitsconvenants. Daar werd beslist om multidisciplinaire werkgroepen in het leven te roepen om per module de problemen voort te ontleden en de meest adequate oplossingen uit te werken.

De minister licht eerst de werking van de werkgroep over module 1 'Gemeentelijke mobiliteitsplannen en de ondersteuning van strategische planningsactiviteiten bij het mobiliteitsconvenant' toe. Het overgrote deel van de steden en gemeenten beschikt over een gemeentelijk mobiliteitsplan. Voor vele gemeenten is

dat plan redelijk recent, maar een aantal gemeenten heeft al vijf jaar een mobiliteitsplan. De circulaire van 2001 legt een jaarlijkse voortgangsrapportering en vijfjaarlijkse bijsturing van de gemeentelijke mobiliteitsplannen op. Het Vlaamse Gewest is bereid om de gemeenten daarbij verder te ondersteunen. Eind 2005 waren er al een 50-tal gemeenten met een mobiliteitsplan dat 5 jaar of meer geleden werd conform verklaard. In 2006 zullen nog eens 41 gemeenten een mobiliteitsplan hebben dat 5 jaar oud is. De wijze waarop de bijsturing moet geschieden, is nog niet vastgelegd. De evaluatie van het mobiliteitsconvenantbeleid wordt aangegrepen om die evaluatie voor te bereiden. In de gemeenten waar er al 5 jaar een mobiliteitsplan is, zal dat plan doorgelicht worden met de optie om ofwel te verdiepen, ofwel te verbreden, ofwel het plan volledig te herzien.

Het is volgens de minister niet de bedoeling om elke vijf jaar een nieuwe fase van mobiliteitsplanning aan te vatten. Er wordt een methodologie ontwikkeld om een screening mogelijk te maken en op basis daarvan wordt de werkwijze bepaald. De Vlaamse overheid zal dat proces via het convenantbeleid voort financieel ondersteunen. Ze zal ook nauw samenwerken met een aantal proefprojecten. De ervaring zal gebruikt worden om de methodologie op punt te stellen. Het spreekt voor zich dat eventuele aanpassingen zullen passen in de beleidslijnen van het Vlaamse Gewest.

De werkgroep module 4 en 17 'Wegverlichting langs gewestwegen, inclusief fietspaden, al dan niet gesubsidieerd' onderzoekt of de plaatsing van verlichting van fietspaden door het gewest wenselijk en haalbaar is.

De modules 7 en 9 'Informatieverhoging en de verhoging van het aanbod van de VVM in het kader van netmanagement' zullen sterk aan belang winnen omdat basismobiliteit niet convenantgebonden is. Basismobiliteit is immers een recht vastgelegd in een decreet. Nochtans werd bij de implementatie van die projecten de werkwijze voor de module 9 gevolgd, inclusief de jaarlijkse evaluatie.

Vanaf 2007 zal het netmanagement gerealiseerd worden. Dat zal gebeuren via het convenantbeleid. Het convenant over de verhoging van het aanbod van het openbaar vervoer zal dus vanaf 2007 belangrijker worden.

Bij de herziening van de teksten had de werkgroep oog voor de toepassing van het stand-stillprincipe

inzake parkeren in het bediende gebied. De werkgroep heeft voorgesteld om die bepaling niet meer in module 9 op te nemen, daar het meer thuishoort in een duurzaam mobiliteitsplan voor de gemeente. Een ander aandachtspunt is dat de projecten vaak gemeentegrensoverschrijdend zijn, terwijl een module slechts met één gemeente wordt afgesloten. Voorts zijn er nog het meerjarige karakter en de afdwingbaarheid van de afspraken.

Tot op heden was module 8 vooral gericht op specifieke projecten voor de aanleg van vrije tram- en busbanen. Een werkgroep onderzocht de mogelijkheid om deze module uit te breiden en ook andere doorstromingsprojecten mee op te nemen. Dat lijkt de minister zinvol en wenselijk. Deze module zal des te meer aandacht krijgen omdat de Vlaamse Regering 18 miljoen euro vrijmaakt, specifiek voor projecten inzake doorstroming.

Dan is er de werkgroep over de fel besproken module 10 en 13, omtrent de aanleg en de ombouw van fietspaden. Sedert 2000 hebben de lokale besturen de mogelijkheid tot het afsluiten van een subsidiemodule voor de aanleg van fietspaden en schoolomgevingen. Het gaat hier om een heel groot aantal projecten. Van 2000 tot 2005 is er voor module 10 meer dan 30 miljoen euro vastgelegd, voor module 13 – fietspaden op gewestwegen – meer dan 202 miljoen euro. Deze projecten werden vanaf 2002 steeds vastgelegd na goedkeuring van de startnota door de PAC. De startnota omvat een probleemanalyse, een overzicht van de oplossingsrichtingen en een voorstel van uit te werken oplossing.

Van de 202 miljoen euro is een tiende uitgevoerd, een tiende is aanbesteed en in uitvoering, en voor drie tienden is de projectnota goedgekeurd. De minister wil de herziening van de module aangrijpen om de lange realisatietijd aan te pakken. Nu kan het immers in totaal 4 tot 5 jaar duren voor een en ander gerealiseerd wordt.

Een werkgroep heeft met betrekking tot het toepassingsdomein voor de toekomstige modules een voorstel ontwikkeld. De doelstelling is het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk, dat in elke provincie is vastgelegd, op een kwalitatieve wijze te realiseren. De missing links op het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk zullen voor 100 percent gesubsidieerd worden. Ook de prioritaire projecten, die door een objectieve behoeftanalyse zijn vastgesteld, krijgen een subsidie van 100 percent. Voor de aanvullende fietsinfrastructuur zal een financiële tussenkomst van 20 percent van de gemeenten gevraagd worden.

In navolging van het Pendelplan zal ook gezocht worden naar een grotere betrokkenheid van de aanliggende bedrijven bij de realisatie en vooral het latere gebruik van fietspaden. In het kader van een globaal mobiliteitsmanagement moet de aanleg van nieuwe fietsinfrastructuur immers gepaard kunnen gaan met positief begeleidende maatregelen. De doelstelling is om ook daar het convenantbeleid als hefboom te gebruiken.

Inzake de onteigeningen wordt er voorgesteld om het Vlaamse Gewest niet enkel het ministerieel besluit inzake de onteigening door het Vlaamse Gewest te laten opstellen maar ook de betaling voor haar rekening te laten nemen. De gemeente blijft wel instaan voor de opmaak van het onteigeningsdossier.

De minister stipt ook aan dat via module 11 uiteraard verder gewerkt wordt aan het aanleggen van prioritaire fietspaden.

Samen met haar collega van Openbare Werken heeft minister Van Brempt beslist om jaarlijks maximum 10 miljoen euro te reserveren, via een Fietsfonds, voor de gedeeltelijke subsidiëring van de aanleg van fietspaden langs gemeente- en provinciewegen. Daarbij is het uitgangspunt ‘één euro voor één euro’: de subsidiëring van het gewest is dus gelijk is aan die van de provincie. Ook dat zal verder worden uitgewerkt in het kader van het convenantbeleid.

Een aantal andere modules krijgen eerder technische aanpassingen. Omtrent de schoolomgeving moet het bijvoorbeeld vooral gaan om kleinschalige projecten. Bij de ontsluitingsinfrastructuur voor de bereikbaarheid van commerciële activiteiten gaat het om de omschrijving van bedrijventerreinen, het verduidelijken van de MOBER en de kostenverdeling daarvan.

De minister besluit dat er nog geen definitieve beslissingen zijn genomen. De discussie in deze commissie zal de uiteindelijke beslissing omtrent de aanpassing van het mobiliteitsconvenantbeleid mee bepalen.

## C. Bespreking

### C 1. Tussenkomst van de heer Frans Peeters

De heer *Frans Peeters* is blij dat de evaluatie van de mobiliteitsconvenants eindelijk op tafel ligt. Die convenants zijn op zich een heel goed instrument, vanwege de goede informatiedoorstroming en het overleg tussen de verschillende actoren die de verkeersveiligheid moeten verhogen. Ze hebben de lokale besturen



ook meer bewust gemaakt van het mobiliteitsprobleem en hen in de materie meer verantwoordelijkheid gegeven. Er is werk gemaakt van een verhoogde instroom van deskundigen op het vlak van mobiliteit, die ook vorming hebben kunnen genieten.

Uit deze evaluatie blijkt echter niet hoe het nu zit met de lokale besturen. De heer Peeters weet dat de Vlaamse Regering destijds subsidies heeft verleend aan die gemeenten die een mobiliteitsambtenaar aanwerven. Hoeveel gemeenten hebben van die subsidies gebruik gemaakt? Hoeveel mobiliteitsambtenaren zijn er nu op het lokale niveau? Hoe duurzaam is het mobiliteitsbeleid op dat niveau?

De heer Frans Peeters stelt vast dat er, na vijf jaar, nog geen richtlijn is voor de lokale besturen over de vijfjaarlijkse evaluatie.

De spreker vindt dat een bezwaarlijk punt. Een aantal gemeenten heeft in zijn begroting voor 2006 al middelen ingeschreven voor deze herziening maar wacht nog op richtlijnen. De gemeenten moeten jaarlijks evalueren en daarvan verslag uitbrengen bij AWV. Volgens de spreker komt er nooit reactie op dat evaluatieverslag. De spreker vraagt hoeveel gemeenten deze jaarlijkse evaluatie indienen en hoeveel dat niet doen. Hij wil ook vernemen of daar al dan niet op wordt gereageerd.

De heer Frans Peeters is het niet eens met het voorstellen om eventuele proefprojecten maar vanaf 1 januari 2007 te starten. Hij vindt dat rijkelijk laat en vreest voor de continuïteit. Een mobiliteitsplan bestaat uit actieplannen op korte, middellange en lange termijn. Heel wat gemeenten hebben al 80 percent van die kortetermijnplannen uitgevoerd, en vragen zich nu af wat hen de komende vijf jaar te doen staat. Gemeenten die plannen opmaken voor de volgende vijf jaar zullen bovendien rekening moeten houden met de streefbeeldstudies, het zwartepuntenprogramma enzovoort. Deze zaken hebben de kortetermijnplannen doorkruist en door elkaar gehaald. Gemeenten weten niet meer waar ze aan toe zijn omdat sommige projecten gecombineerd tot stand moeten komen.

De spreker vindt dat de herziening sneller uitgevoerd moet worden om te vermijden dat de lokale besturen gewoon afwachten. Eind dit jaar komen al een negentigtal gemeenten in aanmerking voor deze herziening. De heer Frans Peeters hoopt dat niet gewerkt zal worden met proefgemeenten omdat de selectie ervan tot bijkomend tijdsverlies zou lijden.

Vervolgens maakt de spreker een algemene opmerking. Er is een aantal keren op aangedrongen om de administratieve procedures te vereenvoudigen. Elke gemeente heeft een mobiliteitsplan of een mobiliteitsconvenant, dat als duurzaam beschouwd mag worden. De Vlaamse overheid vraagt de gemeenten om voor elk project een start- en een projectnota te schrijven, terwijl de startnota impliciet in het mobiliteitsconvenant staat.

Als een gemeente een ruimtelijk structuurplan heeft, dan is dat een volledig ruimtelijk structuurplan op gemeentelijk niveau. In een tweede fase worden ruimtelijke uitvoeringsplannen opgemaakt, waarbij verwezen wordt naar het gemeentelijke ruimtelijke structuurplan. Op het vlak van mobiliteit wordt telkens opnieuw gevraagd om een startplan te schrijven. Hij geeft een voorbeeld van een gecombineerd dossier: op één doortocht kunnen verlichting, een schoolomgeving en fietspaden voorkomen. Voor elk van deze modules moet in principe een startnota opgemaakt worden. Lokale besturen zonder mobiliteitsambtenaar moeten een beroep doen op een studiebureau. Het enige wat dat studiebureau doet, is kopiëren uit het mobiliteitsconvenant.

De spreker is ervan overtuigd dat een kleine inspanning en gezond verstand volstaan om de administratieve procedure te vereenvoudigen zonder kwaliteitsverlies te lijden. Op die manier neemt de tijd tussen de start en de realisatie van een project af.

De spreker stelt vast dat een ernstige inspanning is gedaan op het vlak van de verlichting langs gewestwegen. Module 4 en module 17 zullen gecombineerd worden. Eén kilometer verlichting betalen levert ongeveer 75.000 BEF subsidies op. Dat bedrag is vijf jaar oud en nooit geïndexeerd. Uit informatie van de verlichtingsleverancier blijkt dat dit bedrag enkel de plaatsing denkt. Met die 75.000 BEF moet de verlichting ook onderhouden worden. De spreker heeft enkele offertes waarin 93.000 euro gevraagd wordt voor een doortocht van 600 meter. De heer Frans Peeters ziet twee opties: de subsidies moeten geïndexeerd worden zodat ze mee evolueren met de marktprijs of het Vlaams Gewest plaatst en onderhoudt de verlichting zelf. In dat laatste geval is het duidelijk welke overheid verantwoordelijk is.

De heer Frans Peeters gaat ervan uit dat alles wat getoond is, hard gemaakt kan worden. Onteigeningen vormen dikwijls een heikel punt voor de lokale besturen. Het ontbreekt het federale aankoopcomité

aan medewerkers om onteigeningen binnen de vooropgestelde timing te realiseren. Het Vlaams Gewest zal deze taak overnemen. De spreker noemt dat een stap in de goede richting. Hij vraagt hoe een en ander georganiseerd zal worden. Komt er een Vlaams onteigenings- of aankoopcomité? Is het niet aangewezen om de gemeenten een bemiddelende taak te geven? De gemeenten kennen het terrein immers goed, werken drempelverlagend en zijn het eerste aanspreekpunt van de burger. Gemeenten en Vlaams Gewest moeten samenwerken, maar het Vlaamse Gewest draagt de eindverantwoordelijkheid.

De heer Frans Peeters stelt met genoeg vast dat de rioleringsprojecten afgestemd zullen worden op de bovengrondse innemingen. Hij heeft evenwel enkele vragen bij de praktische toepassing. Waaraan zal de voorkeur gegeven worden? Wordt een doortocht aangelegd omdat er een rioolproject gepland is? Of wordt een rioolproject uitgevoerd omdat er een doortocht gepland is?

Volgens de spreker moeten fietspaden volledig gefinancierd worden. Kleine gemeenten hebben niet altijd voldoende middelen om fietspaden aan te leggen. De huidige financiering schrikt af. Als de Vlaamse overheid meer fietspaden wil, moet ze faciliteren en stimuleren. Nu worden gemeenten eigenlijk gestraft omdat ze zelf een deel van het project moeten betalen. Dat neemt niet weg dat de Vlaamse overheid objectieve criteria moet hanteren en prioriteiten naar voren schuiven.

De spreker vindt het een goede zaak dat de lokale besturen een module kunnen afsluiten over de netheid van de wegen. De prijs die betaald zal worden aan het lokale bestuur, moet marktconform zijn. De spreker gaat ervan uit dat de kosten betaald zullen worden.

Afsluitend vraagt de spreker nogmaals aandacht voor de administratieve procedure die al te vaak vertragend werkt.

## C 2. Tussenkoms van de heer Joris Vandenbroucke

De heer *Joris Vandenbroucke* sluit zich aan bij de algemene opmerkingen van de heer Frans Peeters. Dit instrument is belangrijk en nuttig om mobiliteit op een planmatige en duurzame manier aan te pakken.

De voorbereidende nota en het werkingsverslag 2004-2005 die aan de commissieleden bezorgd werden, roe-

pen bij hem enkele vragen op. Aan minister Peeters vraagt hij waarom geen modules worden afgesloten voor de TV3V-projecten. Voor projecten van meer dan 200.000 euro geldt de convenantprocedure. In deze context vraagt hij een algemene evaluatie van het zwartepuntenprogramma.

Het werkingverslag 2004-2005 vermeldt dat het niet opportuun is om de kosten voor de opmaak van streefbeelden van de gewestwegen gedeeltelijk door te schuiven naar de gemeenten. Waarom is daar geen sprake van in de voorbereidende nota? Moeten gemeenten streefbeelden nog altijd cofinancieren? Wordt een module afgesloten voor alle streefbeelden?

AWV zal blijven fietspaden aanleggen. Volgens de Fietzersbond komt dat in de praktijk niet vaak voor. Welke projecten zijn de voorbije jaren gerealiseerd door middel van module 11? Welke projecten uit module 11 maken deel uit van het fysische programma van AWV?

Op het fietscongres heeft minister Van Brempt gewag gemaakt van een investeringsportefeuille voor fietspaden van ongeveer 60 miljoen euro per jaar. De heer Joris Vandenbroucke wil weten waar deze middelen vandaan komen en waar ze precies voor worden aangewend. In de voorliggende nota wordt dit niet verduidelijkt.

Vele gemeenten moeten binnenkort een vijfjaarlijkse evaluatie opstellen met het oog op een bijsturing van het bestaande mobiliteitsplan, of het opstellen van een nieuw mobiliteitsplan. De spreker vraagt of minister Van Brempt er zicht op heeft over hoe deze nieuwe generatie mobiliteitsplannen er zal uitzien.

De werkgroep voor de modules 4 en 17 onderzoekt de wenselijkheid van subsidies voor fietspadverlichting langs gewestwegen. De heer Joris Vandenbroucke wil weten in welke mate het nog nodig is om deze wenselijkheid te onderzoeken. Het lijkt hem logisch dat er, zeker voor wat betreft een aantal onderdelen van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk, in elk geval subsidies worden uitgetrokken. In het Pendelplan staat vermeld dat het fietsroutenetwerk volwaardig ingeschakeld moet worden in het woonwerkverkeer. Het is dan ook logisch dat er daar gezorgd wordt voor verlichting voor fietspaden.

De module aanleg van vrije tram- en busbanen zal worden omgevormd tot een doorstromingsmodule. De spreker wil weten of dit beperkt wordt tot gewest-



wegen, of dat ook knelpunten op gemeentewegen zullen worden opgenomen.

De heer Joris Vandenbroucke wil ten slotte weten in hoeverre beide ministers akkoord gaan met de voorgestelde wijzigingen van de werkgroep.

#### C 3. Tussenkoms van mevrouw Agnes Bruyninckx

Mevrouw *Agnes Bruyninckx* merkt op dat ze tijdens haar interpellatie van vorig jaar over fietsen langs gewestwegen enkele vragen had gesteld. Ze wenst deze te herhalen. Zijn er voldoende maatregelen genomen om de module 13 te verfijnen? Zijn er genoeg beleidsinitiatieven genomen om de zware en tijdrovende procedure voor de gemeente te verlichten? Werd er een oplossing gevonden om de procedures administratief en technisch te vereenvoudigen?

#### C 4. Tussenkoms van de heer Marc Cordeel

De heer *Marc Cordeel* vindt het mobiliteitsconvenant op zich een goed instrument om gestalte te geven aan het mobiliteitsbeleid van de gemeente, gebaseerd op onderlinge coördinatie en communicatie tussen alle betrokken partijen: het Vlaamse Gewest, de lokale besturen en De Lijn. De VLD vraagt maximale inspraak en betrokkenheid van de lokale beleidsniveaus bij de uitwerking van de mobiliteitsconvenants. De lokale besturen kennen de lokale mobiliteitsbehoeften het best.

De VLD wil dat de overheid zijn volle verantwoordelijkheid zou opnemen als regulator, strateeg en mobiliteitsmanager. Deze rol moet duidelijk gedefinieerd worden. De lokale besturen vervullen een belangrijke rol bij de invulling van de strategie. Zij zijn het best geplaatst om bijvoorbeeld te weten waar en hoeveel stopplaatsen er nodig zijn om de meest optimale frequentie van busverbindingen te bepalen. De spreker vraagt of de inbreng van de lokale besturen niet zal worden overschaduwd door de nog op te richten provinciale mobiliteitswinkels van De Lijn.

De VLD wil een benadering van onderuit bij de invulling van het lokaal beleid inzake openbaar vervoer, in plaats van een top-downbenadering vanuit De Lijn. De gemeenten moeten de stuwende kracht zijn. De inspraak van de gemeenten blijft nu te veel beperkt tot bijsturing. De gemeenten worden bovendien dikwijls geconfronteerd met randvoorwaarden

die contraproductief zijn voor het lokale mobiliteitsbeleid.

Het huidige convenantsbeleid zorgt volgens de heer Cordeel voor polarisatie tussen autoverkeer en openbaar vervoer. Artikel 1 van het moederconvenant bepaalt bijvoorbeeld dat de hoofddoelstelling van een convenantsbeleid erin bestaat om de verkeersveiligheid te verhogen, de verkeersleefbaarheid te verbeteren en de vervoersvraag te beheersen. De middelen hiervoor zijn ruimtelijke herstructureringen en selectieve bereikbaarheid. Dit houdt een beperking in van het autoverkeer, gekoppeld aan een verhoogde bereikbaarheid via de versterking van alternatieve vervoermiddelen. Mobiliteitsconvenant module 9 stelt een verhoging vast van het aanbod van het openbaar vervoer. De partners verhogen in nauw overleg het aandeel van het openbaar vervoer door de uitbreiding of de aanpassing van de bestaande lijnen en de invoering van nieuwe lijnen. De lokale overheid beperkt het totale aanbod van parkeerplaatsen binnen het bedieningsgebied van het openbaar vervoer tot maximaal het bestaande aanbod.

In sommige dunner bevolkte gebieden zijn er volgens de heer Cordeel voldoende parkeermogelijkheden voor en na transport absoluut noodzakelijk om de overstap naar het openbaar vervoer te stimuleren. Voor de VLD moeten de hinderpalen voor de intermodaliteit in het huidige convenantsbeleid module 9 weggewerkt worden. De spreker pleit voor een gebiedsspecifieke aanpak. In vele gemeenten werken de randvoorwaarden eerder contraproductief dan stimulerend voor de uitbouw van het openbaar vervoer.

Sinds 1 september 2005 moeten alle schoolomgevingen verplicht uitgerust worden als zone 30. De zware factuur voor verkeersveiligheidsverhogende infrastructuur wordt echter doorgeschoven naar de gemeenten. Het draagvlak voor deze snelheidsbeperking, en dus de verkeersveiligheid, zal groter zijn, indien ze wordt beperkt tot voor en na de schooluren.

Er bestaat grote verwarring. De federale minister van Mobiliteit heeft al opgeroepen om niet te vervolgen buiten de schooluren. De spreker vindt dat er nood is aan een rechtszekere oplossing. Het Vlaamse Gewest voorziet niet in een specifieke subsidiemogelijkheid voor de gemeenten voor wat betreft de aanschaf en plaatsing van dynamische signalisatie. Enkel de schoolomgevingen langs gewest- en gemeentewegen

komen voor subsidiëring in aanmerking. De spreker wil weten of mobiliteitsconvenants zullen worden aangewend om de patstelling in de schoolomgevingen te doorbreken. De module 10 zal bijgestuurd worden om in de specifieke subsidiëring te voorzien voor de aanschaf en installatie van de dynamische signalisatie in de schoolomgeving.

#### C 5. Tussenkomsst van de heer Bart Martens

De heer *Bart Martens* vraagt aan minister Peeters of er gewerkt zal worden aan een afstemming met de gemeentelijke milieuconvenants. Op een aantal domeinen kan er sprake zijn van overlappingsen. In het kader van de samenwerkingsovereenkomsten worden bijvoorbeeld subsidies verleend voor maatregelen om geluidshinder van vervoersinfrastructuur tegen te gaan. Dit hangt nauw samen met het gemeentelijke mobiliteitsconvenant. In het gemeentelijke milieubeleidsplan moeten bijvoorbeeld maatregelen worden genomen voor regio's met een te hoge concentratie aan fijn stof. Daartoe zijn er onder meer maatregelen nodig op het vlak van verkeer.

De heer Bart Martens wil ten tweede weten of ook derde belanghebbenden, zoals scholen, bedrijven of organisaties van bedrijven, bij de convenants worden betrokken. Wordt dit gestimuleerd? En in welke mate worden gebruikers van de infrastructuur betrokken, zoals de voetgangersbeweging en de bond voor trein, tram- en busgebruikers. Er vindt wel een openbaar onderzoek plaats over de gemeentelijke mobiliteitsplannen, maar de spreker wil weten of hieraan ook kwaliteitseisen worden gesteld. Betreft het een passief openbaar onderzoek, of wordt actief onderzocht wat de meningen zijn van de verschillende infrastructuurgebruikers?

#### C 6. Tussenkomsst van de heer Flor Koninckx

De heer *Flor Koninckx* wijst erop dat op het einde van de nota de procedure wordt beschreven die de komende maanden zal worden gevolgd. De spreker vraagt hoe en wanneer het parlement op de hoogte zal worden gehouden van het verloop van de procedure. Hoe en wanneer zal het parlement kunnen tussenkomen?

#### C 7. Tussenkomsst van de heer Jan Peumans

De heer *Jan Peumans* kreeg de nota pas laat toegesonden, maar hij denkt niet dat er zo veel nieuws in staat in vergelijking met de eerdere nota. Hij wil

wel van de minister weten wanneer het parlement de nieuwe voorstellen te zien krijgt en of zij al getoetst zijn door de cel Wetsmatiging. De evaluatie van sommige modules vereist twee universitaire diploma's. Wanneer zullen eindelijk eens een paar van de ruim 20 modules in elkaar geschoven worden? Welke zullen afgeschaft worden? Op heel wat modules wordt door geen enkele gemeenten ingegaan. Supermarkten halen niet-verkopende producten uit de rekken.

Op pagina 3 van de voorbereidende nota staat dat de administratie haar beleidsvoorstellen heeft overgemaakt aan de ministers voor Mobiliteit en Openbare Werken. Het lid veronderstelt dat ook de commissieleden die zullen krijgen. Hij heeft de algemene indruk dat conform verklaarde mobiliteitsplannen in de lade komen te liggen omdat sommige gemeentebesturen opportunistisch te werk zijn gegaan. Zij hebben alleen een plan laten opmaken omdat zij bang waren anders geen gewestelijke investeringen op hun grondgebied te zullen krijgen. De heer Jan Peumans pleit voor een evaluatie van dat instrument. Hij legt er de nadruk op dat alles administratief en procedureel zo eenvoudig mogelijk gehouden wordt, al moet het werk natuurlijk kwaliteitsvol blijven.

Bij de module vrije tram- en busbanen, waarvoor nu gelukkig 18 miljoen euro wordt uitgetrokken via het Vlaamse Infrastructuurfonds (VIF), wil het lid weten of dit ook zal toegepast worden op gemeentewegen? De bevordering van de doorstroming beperken tot gewestwegen is volgens hem geen goede zaak. Het verheugt hem dat minister Peeters besliste om de subsidiëring van de herinrichting van schoolomgevingen te beperken tot kleinschalige ingrepen. Er zijn honderd projecten ingediend tegen 12 miljoen BEF per project, terwijl er wel 700 schoolomgevingen langs gewestwegen liggen. De minister heeft nog ten minste tien jaar werk voor de boeg. In Scandinavië bestaan voorbeelden van goedkope en even effectieve herinrichtingen. De minister nodigde terecht de studiebureaus uit om hun erop te wijzen dat het goedkoper kan. De heer Jan Peumans vindt het voorts goed dat men voor de zone 30 de verplaatsing wil maken van de strikte schoolomgeving naar de toegangswegen. Wat de netheid van de wegen betreft, is het lid van mening dat gewestwegen door het gewest en niet door de gemeentes moeten onderhouden worden.

Het lid besluit met de opmerking dat hij getroffen was door de formulering in de voorbereidende nota over de aanleg van fietspaden. Hij vindt het woord 'reeds' misplaatst en vraagt zich bovendien af waar de resterende vijf tiende te vinden is.

C 8. Replieken van 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 en de leden

Minister *Kathleen Van Brempt* vindt de vraag over de mobiliteitsambtenaren terecht. Het is de moeite waard om dat een keer te bekijken voor wat de kleinere besturen betreft. Zij heeft ook begrip over de opmerking dat de evaluatie van de mobiliteitsplannen laat komt, maar verdedigt die keuze met het argument dat men haar tegelijk wou laten plaatsvinden met de globale evaluatie. Dat moet grondig gebeuren en een inhoudelijke evaluatie, die meer is dan een formele, vraagt dus tijd. Bovendien wou men de evaluatie politiek linken aan de nieuwe lokale bestuursakkoorden. Niet alle coalities zullen immers dezelfde blijven na de verkiezingen. Zij belooft hoe dan ook dat de richtlijnen voor de evaluatie binnenkort bekend gemaakt zullen worden. Een duidelijke visie omtrent parkeren en alles wat te maken heeft met sluiptverkeer worden zeker onderdelen daarvan, maar ook autoluwe dorpskernen en binnensteden.

De minister neemt ook de opmerking over administratieve vereenvoudiging sterk ter harte. De heer *Frans Peeters* vraagt op dit punt bijzondere aandacht voor de complicaties die het gevolg zijn van de combinatie van modules. Zo kan het dat men geld krijgt voor een doortocht maar niet voor de verlichting ervan. De heer *Jan Peumans* vraagt goede voorbeelden van de toepassing van het stand-stillprincipe in het parkeerbeleid. De minister belooft die voorbeelden te bezorgen.

In verband met het probleem van de onteigeningen voor fietspaden is de minister persoonlijk wel voorstander van de oprichting van een Vlaams Aankoopcomité, maar daarvoor is een staatshervorming nodig. Het bestaande federale comité moet beter en sneller werken. Maar dat kan niet met zo weinig personeel repliceren de heer *Frans Peeters*. Bovendien is de procedure te zwaar, merkt de heer *Marc van den Abeelen* op. Tijdwinst veronderstelt dus wetgevend werk om de termijnen in te korten, concludeert de heer *Frans Peeters*. In elk geval is dit vandaag niet aan de orde, merkt de minister op. Wat wel in de nota wordt voorgesteld, is een aantal taken op dit vlak op gewestelijk niveau in de plaats van lokaal niveau te regelen.

Het is de bedoeling om meer naar financiering voor 100 percent te gaan, maar tegelijk moet men, gegeven

de ambitie om tot meer aanvragen te komen, toch meer durven inzetten op prioritaire projecten, meent de minister. Wat de vrije tram- en busbanen betreft moet het gros van de middelen naar de gewestwegen gaan, want daar liggen de grootste uitdagingen, maar de minister weet wel dat heel wat knelpunten op gemeentewegen liggen en dat de gewestelijke overheid geen hefboomen heeft om de lokale overheden zover te krijgen om bijvoorbeeld aan verkeerslichtenbeïnvloeding te doen.

Het bedrag van 60 miljoen euro is opgesplitst. Maximaal 10 miljoen euro gaat naar het Fietsfonds. De onderhandelingen met de provincies over hun inspanningen moeten wel nog starten. Ook procedure en methodologie moeten nog bekeken worden. Dan is er het convenantsbeleid, meer bepaald module 13 en 11, die samen goed moeten zijn voor 50 miljoen euro.

De heer *Jan Peumans* vraagt of het de bedoeling is dat het Vlaamse Gewest voor het Fietsfonds één euro geeft voor één euro van de provincie. Zullen de gemeenten er een rol in spelen?

Minister *Kathleen Van Brempt* beaamt de financieringswijze en zegt dat de gemeenten ook een rol zullen spelen. Het is echter nog niet duidelijk hoe dat juist zal verlopen. De eerste stap is het gesprek met de provincies die het principieel eens zijn met voornoemd uitgangspunt. De problemen zijn veeleer praktisch van aard. De provincies hebben bijvoorbeeld een andere manier van subsidiëren van de fietspaden. De Vlaamse overheid pleit voor een eenvormige aanpak en ook de provincies zijn overtuigd van het belang daarvan.

De heer *Frans Peeters* vraagt wie het initiatief zal nemen, het Vlaamse Gewest of de provincie.

Minister *Kathleen Van Brempt* zegt dat de overheden samen het initiatief zullen nemen, het debat over de precieze werkwijze moet nog gevoerd worden.

Minister *Kris Peeters* verklaart dat de Vlaamse overheid één euro in het fonds zal stoppen en ervan uitgaat dat de provincie hetzelfde doet. Op het fietscongres heeft de vertegenwoordiger van de provincie gezegd dat hij het initiatief toejuicht en dat het trouwens gevraagd was door de provincies. De minister zegt dat het Vlaamse Gewest het initiatief genomen heeft, het moet nu nog geconcretiseerd worden. Hij gaat er, gezien het enthousiasme van de provincies, vanuit dat een en ander snel gerealiseerd zal worden.

De heer *Frans Peeters* verduidelijkt dat hij het had over de projecten. Hoe zullen de projecten opgestart worden?

Minister *Kathleen Van Brempt* zegt dat de provincies in het kerntakendebat de verantwoordelijkheid over de mobiliteit gekregen hebben. Het ligt in de bedoeling om daarover onderhandelingen te starten die verder gaan dan dit debat. De minister wil in elke provincie een mobiliteitswinkel installeren. Daarvoor zullen De Lijn en de provincies moeten samenwerken. Er zijn nog heel wat discussiepunten, waaronder het Fietsfonds. De minister is een voorstander van een belangrijke rol voor de provincie terzake. De minister wil daar over twee maanden gerust nog eens over debatteren, maar de initiële beslissing ligt bij de regering. Die beslissing moet voor het zomerreces genomen worden zodat de lokale besturen bij het begin van hun nieuwe bestuursperiode, dus op 1 januari 2007, weten waar ze aan toe zijn. Dat moet dan de leidraad zijn voor de komende zes jaar.

De heer *Jan Peumans* vraagt of de gelijkheid tussen de partners het uitgangspunt zal zijn. De minister heeft de geldbuidel en bevindt zich dus in een andere positie. Zal er steeds een consensus tussen alle partijen gezocht worden of zal er iemand uiteindelijk de knoop doorhakken? Voorheen was het immers zo dat een ingenieur van het Vlaamse Gewest de lokale gang van zaken bepaalde, nu is er een en ander gewijzigd en hebben de besturen meer inspraak. De spreker hoopt dat het principe van de gelijkheid gehandhaafd blijft.

Minister *Kathleen Van Brempt* beaamt dat en zegt dat het zelfs nog versterkt kan worden. Dat is een van de redenen waarom ze voorstander is van het convenantbeleid. Ze ziet ook nadelen want de procedure duurt soms langer. Er is echter een breder draagvlak. De minister hoort overwegend positieve reacties over de werking van de PAC's. Bij de PAC's zijn heel wat meer partners betrokken dan voorheen. Ze gaat ervan uit dat een lokaal bestuur de lokale publieke opinie kan vertegenwoordigen, waardoor de lokale betrokkenheid verhoogt. Dat aspect van het convenantbeleid zal versterkt en waar het kan, vereenvoudigd worden.

De heer *Frans Peeters* heeft nog een opmerking over de evaluatie en de herzieningstermijnen van het mobiliteitsconvenant. Volgens de spreker is het niet verstandig om de evaluatie te koppelen aan de bestuursperiode. In praktijk is het niet haalbaar om alle mobiliteitsplannen van alle Vlaamse gemeenten

op een jaar tijd te herzien. Een mobiliteitsbeleid moet continuïteit inhouden en losstaan van bestuursperiodes. In praktijk is het trouwens zo dat de convenants niet allemaal in hetzelfde jaar zijn afgesloten en dus ook niet in hetzelfde jaar moeten geëvalueerd worden.

Minister *Kathleen Van Brempt* verduidelijkt dat het niet de bedoeling is om op 1 januari 2007 alle gemeenten een nieuw mobiliteitsplan te laten opmaken of zelfs maar het bestaande te laten wijzigen. Uiteraard zal er begonnen worden met de plannen die al vijf jaar lopen. Het is wel belangrijk dat de krijtlijnen van het herziene convenantbeleid op 1 januari 2007 duidelijk zijn. De minister vindt het belangrijk dat de nieuwe bestuursakkoorden rekening kunnen houden met de herzieningen, maar ook met de lopende mobiliteitsplannen.

De heer *Frans Peeters* beaamt dat duidelijkheid bij het begin van een bestuursperiode belangrijk is. Regels moeten ook voor een voldoende lange periode gelden.

Minister *Kris Peeters* zegt dat beide ministers zullen trachten hun visies op elkaar af te stemmen. Dat is trouwens nu al aan de gang. Natuurlijk zal daarbij rekening gehouden worden met de opmerkingen en suggesties van het parlement. De vragen over de feiten en de cijfers, onder meer over het aantal mobiliteitsambtenaren, zal de minister bij de voortzetting van deze bespreking beantwoorden. Andere vragen en suggesties hebben betrekking op de aanpak. De minister zal, ook bij de voortzetting van de bespreking, nagaan in hoeverre er met de opmerkingen rekening kan gehouden worden.

Een en ander moet nog bekeken worden. Zo moeten de administratieve verplichtingen zeker tot een minimum beperkt worden. Als het Vlaamse Gewest de fietspaden volledig financiert en ook meer andere taken zoals de verlichting en het onderhoud op zich neemt, is de pot sneller op.

Minister *Kris Peeters* oordeelt dat een nieuwe aanpak zeker moet gelden voor de mobiliteitsplannen die verlopen zijn. Wat moet er dan gebeuren met de lopende mobiliteitsplannen? Het is vervelend als een nieuwe regeerploeg rekening moet houden met plannen die voor een periode van vijf jaar gelden.

Minister *Kris Peeters* denkt dat het fijn stof meer en meer een probleem zal vormen, zeker in het licht van het zogenaamde street-canyoneffect. Het is nodig om



dat probleem verder in kaart te brengen. De vraag hoe dat ingepast wordt in de milieuconvenants is terecht. Ook voor de derdebelanghebbende moet dat trouwens gebeuren. Ook de vraag over de gevaarlijke punten sluit daarbij aan.

Volgens minister Kris Peeters zijn er genoeg, vaak dure, studies, onder meer de streefbeeldstudies. De resultaten zijn vaak mooi, maar het is niet altijd duidelijk hoe daar verder mee moet worden omgegaan. Dat is ook een onderdeel van de evaluatie.

Minister Kris Peeters wil met zijn collega Kathleen Van Brempt tot een duidelijke stellingname komen en een nieuwe richting inslaan.

De heer *Jan Peumans* wil tijdens de volgende vergadering een antwoord op zijn vraag waar de vijf tienden van de fietspadenprojecten naartoe zijn. Hij stelt vast dat er op dit moment maar tien percent van de 202 miljoen euro is uitgevoerd. Zal men de aanleg van de fietspaden nu eindelijk vereenvoudigen? De Vlaams Milieumaatschappij, Aquafin, AWV, de gasmaatschappij en tal van organisaties zijn daar nu bij betrokken en dat vergt enorm veel tijd.

Minister *Kathleen Van Brempt* antwoordt dat ook de resterende vijf tienden van de projecten zijn vastgelegd maar dat die nog in de studiefase zitten. Ze noemt de vraag van de heer Jan Peumans terecht: een aantal van die projecten worden misschien nooit meer uitgevoerd. Dat moet men zeker durven bekijken.

De heer *Jan Peumans* stelt ook vast dat de zeventig convenants van module 11, voor de aanleg van nieuwe verbindende fietspaden, die sinds 1997 zijn afgesloten, niet in het overzicht zitten. Hij wil gewoon een totaaloverzicht van wanneer men nu eens eindelijk veilig zal kunnen fietsen in Vlaanderen. In 2001 is zelfs 48 miljoen euro vastgelegd op FFEU-kredieten maar er is nog altijd maar 10 percent uitgevoerd. Hij pleit voor een vereenvoudiging en de afschaffing van een aantal modules. Een op de drie gemeenten in Vlaanderen heeft niet meer dan tienduizend inwoners; zij zijn niet zo goed uitgerust om dat soort dingen allemaal op te volgen.

Minister *Kris Peeters* bevestigt dat maar een tiende van de projecten effectief is uitgevoerd. De rest is vastgelegd en zit in een studiefase. De beide ministers nemen de effectieve uitvoering daarvan nu ter harte. Over module 11 zullen ze desgevraagd wat meer informatie geven. Er is geld: 60 miljoen euro. Het komt er nu op aan om dat effectief te investeren.

Een van de oplossingen is dat het Vlaamse Gewest, dat het fietspad aanlegt, bijvoorbeeld ook zorgt voor de nodige onteigeningen. De debatten daarover zijn volop aan de gang.

## II. Vergadering van 14 maart 2006

### A. Regeling van de werkzaamheden – vorderen van een lid van de regering

Op verzoek van de heer *Joris Vandenbroucke* die vaststelt dat minister Peeters niet aanwezig is, beslist de commissie om minister Kris Peeters te vorderen. Er was op een vorige vergadering op 14 februari afgesproken dat zowel minister Kathleen Van Brempt als minister Kris Peeters vandaag omstandig zouden antwoorden op de gestelde vragen.

### B. Voortzetting bespreking: Antwoorden van de ministers Van Brempt en Peeters en repliek van de leden

Minister *Kathleen Van Brempt* begint met de antwoorden op de gestelde vragen van de heer Frans Peeters. Van de subsidies voor mobiliteitsambtenaren maakten tot nu toe 27 gemeenten gebruik, voor een totaalbedrag van ruim 896.000 euro. Zij wijst er wel op dat er in Vlaanderen naar schatting 130 gemeentelijke mobiliteitsambtenaren zijn en daarnaast zijn nog andere mensen deeltijds met mobiliteit bezig. Voor de vijfjaarlijkse evaluatie gaat de regering op zoek naar een zo licht mogelijk systeem, waarbij niet telkens een nieuw plan nodig is. Het is de bedoeling de gemeenten een methode aan de hand te doen zodat zij zelf snel kunnen kijken op welke vlakken zij het bestaande mobiliteitsplan kunnen uitbreiden of uitdiepen of indien nodig vervangen door een nieuw. Daar komt ook financiële ondersteuning voor. Parkeerbeleid en de aanpak van sluipverkeer zullen zeker binnen de contouren vallen.

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* heeft een vraag over het screenen van de mobiliteitsplannen na vijf jaar. Blijkbaar zijn er verschillen tussen de Antwerpse en de Limburgse methodologie. Daarom had de verhuizing van een Limburgse mobiliteitsambtenaar naar Antwerpen een negatieve beoordeling van de Antwerpse aanpak tot gevolg. Waarom wordt niet overal dezelfde methode toegepast voor het cijfermateriaal?

De minister belooft dit te bekijken. Er is een algemeen kader maar interpretaties kunnen verschillen.

Voor de quickscan van de bestaande vijf jaar oude mobiliteitsplannen komt er in ieder geval één methodologie.

De heer *Jan Peumans* wijst op de behartenswaardige dingen die in de nota van de administratie Wegen en Verkeer staan. Hoe zal de afstemming gebeuren? Tegen 2007 moeten alle gemeenten een ruimtelijk structuurplan hebben. De administratie vindt dat men daarop moet wachten om de mobiliteitsplannen te herzien. Is de minister van plan met die opmerking rekening te houden, wil het lid weten.

De heer *Frans Peeters* wijst erop dat in heel wat gemeenten het mobiliteitsplan achterhaald is door onder meer initiatieven van het Vlaams Gewest – hij geeft het zwartepuntenprogramma en de streefbeeldstudies als voorbeelden – en door het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan. Moet men de gemeenten niet, op vraag van de gemeenteraad, de mogelijkheid geven al een nieuw mobiliteitsplan op te stellen, om zo weinig mogelijk tijd te verliezen? Zowel de administratie als heel wat gemeenten vragen dat.

De *minister* repliceert dat men moet wachten op de methodologie die men nog aan het ontwikkelen is. Dat laatste moet wel heel snel gebeuren. De heer *Frans Peeters* gaat akkoord, maar meent dat men dat had moeten doen voor de vijf jaar om was. Het is spijtig dat nu de tijd tot begin 2007 verloren gaat. Minister *Kathleen Van Brempt* erkent dat men inderdaad de vijfjaarlijkse herziening los had kunnen koppelen van de evaluatie van het convenantsbeleid. Maar men heeft ervoor geopteerd dat samen te doen en zij staat daar nog steeds achter. De verschillende onderwerpen zijn immers telkens aan elkaar gekoppeld. Zij belooft wel snel te zullen communiceren over de nieuwe methodologie met de 90 betrokken gemeenten. De minister is het ook helemaal eens met de koppeling met het ruimtelijk structuurplan, of dat nu op Vlaams of gemeentelijk niveau is. Daarin worden immers de grote contouren vastgelegd. Het mobiliteitsbeleid is daarvan de uitvoering op mobiliteitsvlak. Er mogen geen tegenstellingen zijn. Zij is wel niet van plan te wachten op de gemeenten die nog geen ruimtelijk structuurplan hebben, hoe betreurenswaardig dat ook is. Afstemming is wel nodig en zij zal ook geen decretale initiatieven nemen die in tegenspraak zijn met die structuurplannen.

De heer *Jan Peumans* pleit voor een modulaire aanpak. De problemen van grote en kleine gemeenten, plattelandsgemeenten of gemeenten langs een sterk

uitgebouwde expresweg, zijn heel uiteenlopend. Hij wijst lineaire vereisten af.

Minister *Kathleen Van Brempt* is het eens met die uitgangspunten. Maar het convenantsbeleid is nu al flexibel genoeg om modulair te werken. Maar zij erkent dat de administratieve vereenvoudiging nog veel verder moet doorgedacht worden.

Vervolgens vermeldt de minister de cijfers met betrekking tot de jaarlijkse evaluatie van de convenants. In Antwerpen waren er in 2005 veertien gemeentelijke voortgangsverslagen, in Limburg vijf, in Oost-Vlaanderen vijftientig, in Vlaams-Brabant tien en in West-Vlaanderen negen, wat in totaal 63 is of twintig procent van het aantal gemeenten. De minister heeft de taskforce gevraagd iets uit te werken om dat te vereenvoudigen. Misschien moet dat verslag iets zijn tussen gemeentebestuur en gemeenteraad en moet het Vlaamse Gewest daar slechts om de vijf jaar zijn licht over laten schijnen, suggereert zij.

Twintig procent komt neer op dode letter, repliceert de heer *Frans Peeters*. Misschien moeten de besturen inderdaad het engagement onderschrijven dat ze dit voor de gemeenteraad brengen en dat er verder geen evaluatierapport bij de administratie nodig is. De *minister* is hiermee akkoord.

De minister gaat vervolgens in op de opmerking dat telkens werken met een start- en een projectnota te complex is. De koepelmodules hebben vanaf 2001 al een deel opgelost, zegt zij. De startnota geldt daarin immers voor alle volgende modules.

Over onteigening is er sinds vorige vergadering niet meer informatie, behalve het idee dat men dit zou moeten durven regionaliseren. Maar dat is voorlopig niet aan de orde, en daarom is het niet onzinnig het initiatief te nemen afspraken te maken met de mensen van het aankoopcomité, meent de minister.

Die conclusie werd al veel eerder gemaakt, merkt de heer *Jan Peumans* op. Hij heeft er twijfels bij dat dit nu echt gaat veranderen, zeker aangezien de regering er niet voor opteert een eigen aankoopdienst op te richten. Een aantal modules komt niet tot uitvoering precies vanwege het probleem van de onteigeningen. Het lid wil een concreet actieplan.

De *minister* antwoordt dat dit voor haar een heel grote bekommernis is. De regionalisering van het aankoopcomité moet mee op de agenda komen van



de eventuele staatshervormingsronde in 2007. Tussentijds moet bekeken worden hoe men het aankoopcomité prioriteiten kan laten stellen. In een aantal specifieke gevallen stelde de Vlaamse overheid trouwens al ambtenaren ter beschikking. De zin en de financiële haalbaarheid daarvan moet bekeken worden. Misschien is dat een goed voorstel om tijd te winnen, meent de heer *Frans Peeters*. De minister belooft dit op de regeringstafel te brengen.

Wat de fietspaden betreft, streeft de regering naar een subsidiëring van 100 procent voor de invulling van missing links op het bovenlokale fietsroutenetwerk. Het is belangrijk dat Vlaanderen prioriteiten stelt. De aanleg van ontbrekende fietspaden gaat voor het herstel van bestaande. Voor de niet-prioritaire fietspaden geldt de 80/20-regeling.

De heer *Jan Peumans* heeft nog een vraag over de vastgelegde modules 12 en 13. Op pagina 3 van haar nota suggereert de administratie volgens het lid om daarmee te stoppen en weer gewoon fietspaden langs gewestwegen te gaan aanleggen zoals vroeger. Dat lijkt ook hem het meest duidelijke. In 2001 werd uit het FFEU een bedrag van ongeveer 50 miljoen euro gehaald voor de aanleg van fietspaden, maar daarvan is slechts 10 procent uitgevoerd op al die tijd. Dat is een fiasco, zelfs al mogen er sommige – na vijf jaar – in de studiefase zitten. Er zijn trouwens nog andere modules waarvoor geen belangstelling bestaat. Wat niet werkt, moet men afschaffen, meent het lid. Hoe gaat de regering omgaan met de opmerkingen van de administratie in dit verband?

De heer *Frans Peeters* denkt dat het inderdaad verstandig kan zijn om de administratie Wegen en Verkeer zelf fietspaden te laten aanleggen langs gewestwegen waar zij zelf het initiatief wil nemen. Diezelfde administratie stelt ook voor in haar rapport om zelf de studies op te starten binnen module 11 waarvoor nog geen start- of projectnota bestaat. Dat is een heel goede suggestie, vindt het lid. De contracten met gemeenten die daarmee niet willen meewerken, moet men stopzetten.

Minister *Kathleen Van Brempt* is het eens met de vaststelling dat veel dossiers slapen. Daar moet men durven zeggen dat ze ofwel niet meer prioritair zijn ofwel dat het gewest er zelf aan begint. Zij is het dan weer niet eens met de totale inzet op module 11 en de afschaffing van module 13. Men kan beide gebruiken. Die afspraak om op kruissnelheid 60 miljoen werkelijk te realiseren, maakte zij al met minister *Peeters*. Dat zal op drie manieren gebeuren. Twintig

miljoen zal gedaan worden door de administratie zelf, dertig miljoen in module 13 en tien miljoen via het Fietsfonds, dat het gewest zal opzetten samen met de provincies met het oog op de missing links op de gemeentewegen. De minister besluit dat zij verschillende instrumenten tegelijk wil activeren. Dat zal het meeste succes opleveren.

De heer *Jan Peumans* blijft wijzen op de problemen in de praktijk met Aquafin en de Vlaamse Milieumaatschappij. Men schuift de verantwoordelijkheid voor de onteigeningen naar elkaar door. Hoe meer tussenpersonen, hoe langzamer het verhaal vooruitgaat.

De heer *Marc van den Abeelen*, merkt op dit punt op dat het probleem van de onteigening niet zozeer ligt aan de onderbemanning van de administratie maar aan de procedure.

Minister *Van Brempt* wijst erop dat er toch schot in de zaak komt. Dit jaar wordt dubbel zo veel gerealiseerd als de laatste vier jaar samen. Er zijn bovendien inmiddels 133 conform verklaarde projectnota's en 33 conform verklaarde startnota's, wat veel is vergeleken met de 17 projecten die tot nu toe gerealiseerd zijn.

De heer *Jan Peumans* repliceert dat een startnota niet volstaat als men bijvoorbeeld niet de garantie heeft dat de VMM een gescheiden riolering snel zal uitvoeren.

Minister *Van Brempt* beweert niet dat er geen problemen meer zijn op het terrein maar benadrukt dat zij toch aangetoond heeft dat een versnelling bezig is.

Minister *Kris Peeters* zegt dat hij het eens is met zijn collega.

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* wijst erop dat 2 percent van de gemeenten nog niet beschikt over een conform verklaard mobiliteitsplan. In deze gemeenten rijzen er een aantal problemen. Er moet een goedgekeurd mobiliteitsplan bestaan vooraleer er subsidies kunnen worden verkregen, behalve voor wat betreft een aantal modules. De administratie Wegen en Verkeer (AWV) heeft aan de spreker per mail laten weten dat enkel de modules 1, 5 en 6 worden uitgesloten uit het pakket dat niet gesubsidieerd wordt indien er geen goedgekeurd mobiliteitsplan voorhanden is.

Module 5 heeft betrekking op de geluidswerende schermen. De minister heeft voor de gemeente Ranst laten weten dat er geen geluidsschermen kunnen

worden geplaatst, omdat er nog geen goedgekeurd mobiliteitsplan voorhanden is. De spreker vraagt duidelijkheid: moet de gemeente beschikken over een goedgekeurd mobiliteitsplan om een geluidswerend scherm te kunnen installeren? De administratie en de minister spreken elkaar tegen.

Minister *Van Brempt* antwoordt dat nagenoeg alle Vlaamse gemeenten een mobiliteitsplan hebben. Dit wijst op het succes van het convenantsbeleid. Het is de verantwoordelijkheid van de gemeente Ranst om een mobiliteitsplan op te stellen.

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* repliceert dat de geluidsoverlast wordt veroorzaakt door een gewestweg. Daarvoor is de gemeente niet verantwoordelijk.

Minister *Peeters* stelt voor om samen te onderzoeken wat precies het probleem is van de gemeente Ranst. Het is niet uitgesloten dat het probleem te maken zou hebben met kredieten.

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* dringt aan op duidelijkheid voor gemeenten die niet over een mobiliteitsplan beschikken. De spreker meent dat door de mobiliteitsconvenants de verantwoordelijkheid te veel wordt afgeschoven naar de gemeenten. Het Vlaamse Gewest is bevoegd voor de geluidsoverlast op gewestwegen. Het Vlaamse Gewest moet het probleem dan ook oplossen, en niet de gemeente.

Minister *Van Brempt* kent het concrete dossier niet, maar onderstreept dat ze van oordeel is dat er in de gemeente een globale visie op mobiliteit moet worden ontwikkeld. Wat houdt bepaalde gemeenten nog tegen om een mobiliteitsplan op te stellen?

Minister *Peeters* belooft dat er zo spoedig mogelijk een duidelijk antwoord zal worden gegeven op de vraag van de spreker of er een geluidsscherm mogelijk is zonder mobiliteitsplan.

De heer *Frans Peeters* heeft nog een vraag bij module 15 over de flankerende maatregelen. Deze maatregelen hebben vooral betrekking op informatie, communicatie en sensibilisering. Er wordt relatief weinig gebruik gemaakt van deze module. De subsidiëring ervan is beperkt tot een derde, met een maximum van 12.500 euro. Niettemin moet er een loodzware procedure worden doorlopen. Er moet goedkeuring worden verleend door twee ministers. De spreker vraagt of dit niet eenvoudiger kan. Zou een advies van een mobiliteitsbegeleider en van de programmatiecoördinatie niet moeten volstaan. Sommige gemeenten wil-

len gebruik maken van deze module om bijvoorbeeld een verkeersluw weekend te organiseren, of om een campagne voor scholen op poten te zetten. Wanneer een dergelijk initiatief voor een bepaald jaar wordt goedgekeurd, dan wordt het het jaar daarop afgekeurd, omdat het te weinig vernieuwend zou zijn. Nochtans is het van groot belang om de boodschap te herhalen. De inspanningen die de gemeenten in dit verband doen worden onvoldoende naar waarde geschat.

Minister *Kris Peeters* erkent dat er relatief weinig gebruik wordt gemaakt van deze procedure. De ingediende projecten zijn inderdaad weinig vernieuwend. De subsidiëring is relatief beperkt. Er moet inderdaad een zeer zware procedure worden doorlopen. De minister is het er helemaal mee eens dat de procedure te zwaar is. De minister onderzoekt of er een andere procedure mogelijk is, waarbij het de gemeenten gemakkelijker wordt gemaakt. Eerst dient er nog verder overleg worden gepleegd met de bevoegde kabinetten en de administraties.

Minister *Peeters* vindt de opmerkingen van de heer *Frans Peeters* zeer waardevol.

De minister heeft begrepen dat de heer *Peumans* voorstelt om module 15 af te schaffen.

De heer *Jan Peumans* verwijst naar de commentaar van de VVSG bij module 15. De VVSG wijst erop dat sommige vervoerskosten wel en andere niet betaald worden. Een bus die wordt ingelegd om autoverkeer te vermijden, wordt niet gesubsidieerd. Het inschakelen van witte fietsen krijgt daarentegen wel subsidies. De spreker vraagt wat hiervan het referentiekader is.

Als er toch geen gebruik wordt gemaakt van bepaalde subsidies als gevolg van de loodzware procedures, dan kunnen ze volgens de heer *Peumans* maar beter afgeschaft worden.

Voor de installatie van een geluidsscherm langs een autosnelweg moet de gemeente beschikken over een mobiliteitsplan. De gemeenten moeten ook nog zelf bijdragen tot het geluidsscherm. Dat is van het goede te veel.

Ook voor de installatie van een rotonde moet er een mobiliteitsplan worden opgesteld.

Voor al kleine gemeenten ondervinden in dit kader zware moeilijkheden, volgens de heer *Peumans*. Sommige kleine gemeentes leggen geen fietspaden aan

omdat er eerst zware procedures moeten worden doorlopen. Dat is de realiteit.

In de ene gemeente worden de wegen veel vaker schoongemaakt dan in de andere. Dat blijkt uit rapporten van de administratie. Het schoonmaken van gewestwegen is een taak van het Vlaams Gewest.

De heer Jan Peumans dringt concluderend aan op administratieve vereenvoudiging.

De heer *Frans Peeters* concludeert dat deze bespreking wel duidelijk een aantal pijnpunten vastgesteld heeft. Hij vraagt of het mogelijk is om op korte termijn een actieplan te krijgen van de ministers Peeters en Van Brempt. Het parlement kan dan de concrete voorstellen toetsen aan de realiteit en nagaan of er effectief werk is gemaakt van vereenvoudiging.

Minister *Kris Peeters* wijst erop dat de commissie reeds tweemaal een inbreng heeft kunnen doen in dit dossier. De Vlaamse Regering heeft nu goed begrepen wat de knelpunten zijn: er wordt gevraagd om vereenvoudiging, om de afschaffing van een aantal modules en een duidelijke hertekening van de rol van gewest en gemeenten. Nu moet er een ei gelegd worden. Er wordt aan gewerkt in een werkgroep. Minister Peeters stelt voor om nu samen met minister Van Brempt een ontwerp voor te leggen dat een antwoord kan bieden op de knelpunten die werden geformuleerd. Hierover kan dan in deze commissie een laatste keer van gedachten worden gewisseld. Dan kunnen definitieve beslissingen worden genomen.

De heer *Jan Peumans* wijst erop dat nu duidelijk moet worden hoe de ministers de politieke invulling zien van de verschillende nota's die voorliggen. De verschillende gebruikers (De Lijn, AWV en VVSG) hebben enkele zeer terechte opmerkingen geformuleerd. Uit een vergelijking van de evaluatienota en de nota's die de verschillende diensten hebben opgesteld, blijkt dat heel wat suggesties niet mee zijn opgenomen. Dezelfde spreker heeft de indruk dat men alle modules boven water wil houden. Hij maakt een vergelijking: een kleine zelfstandige met een buurtwinkel die bepaalde producten niet verkocht krijgt, zal aan zijn leverancier laten weten dat hij deze producten niet meer hoeft.

De nota's van De Lijn, de VVSG en de administratie van minister Peeters moeten volgens de heer Jan Peumans getoetst worden aan de inzichten van de bevoegde ministers.

Minister *Kris Peeters* antwoordt dat de verschillende actoren een waardevolle inbreng hebben gedaan. Daarmee wordt rekening gehouden. Ook met de inbreng van het parlement wordt rekening gehouden. Uiteindelijk moeten er echter beslissingen worden genomen. De minister heeft er geen enkel probleem mee om een ontwerp vooraf aan het parlement voor te leggen en om verantwoording af te leggen over de vraag waarom aan bepaalde opmerkingen niet werd tegemoetgekomen.

De heer *Frans Peeters* vraagt of er in dit kader een tijdslimiet kan worden vooropgesteld.

Op verzoek van de voorzitter van de commissie, beslist de commissie dat de regering voor eind juni 2006 een ontwerp van actieplan aan deze commissie moet voorleggen.

*De verslaggever,*

*De voorzitter,*

Jos DE MEYER

Marc VAN DEN ABELEN



BIJLAGE:  
AANVULLENDE ANTWOORDEN





## BIJLAGE: AANVULLENDE ANTWOORDEN

### **Aanvullende antwoorden op de vragen in de Commissie van Openbare Werken, Mobiliteit en Energie n.a.v. de gedachtewisseling d.d. 14 februari 2006 en 14 maart 2006 over de evaluatie van de mobiliteitsconvenants – minister Peeters**

#### **Worden er modules afgesloten voor TV3V-projecten?**

Momenteel worden geen modules afgesloten (het zou dan meestal moeten gaan om modules 18), maar er wordt uiteraard wel in de geest en volgens de overlegprocedure van de convenants gewerkt:

- de grotere projecten worden besproken in de Provinciale Auditcommissie Mobiliteitsconvenants (de kleinere worden in de provinciale commissie verkeersveiligheid besproken). Deze bespreking draagt bij tot het nastreven van een maximale kwaliteit en een maximale zorg voor de belangen van alle weggebruikers (auto, vrachtwagen, tram- en busvervoer, langzame verkeersmiddelen)
- er worden in het kader van de gevaarlijke punten geen modules afgesloten omdat het gewest de volledige kost van de projecten in het kader van de gevaarlijke punten zelf ten laste neemt. Dit komt niet overeen met de bepalingen in de modules, zodat deze in de feiten niet van toepassing zijn.
- het project gevaarlijke punten is steeds voorgesteld als een project om op zo kort mogelijke termijn een aantal noodzakelijke verkeersveiligheidsmaatregelen te kunnen treffen.

Om deze redenen wordt dus wel de overlegprocedure van de convenants gevolgd, maar niet de formele afsluiting van de modules op zich.

#### **Een overzicht van de afgesloten module 11?**

Dit overzicht wordt aan het commissiesecretariaat overgemaakt.

#### **Hoe werkt de minister aan de doelstelling van administratieve vereenvoudiging?**

Aangaande de administratieve vereenvoudiging is een dubbele benadering aangewezen:

- Het blijft de bedoeling om de bestaande modules in stand te houden. Op zich is dit uiteraard geen administratieve vereenvoudiging. Waar mogelijk zal ik als minister wel het initiatief nemen om bepaalde modules te integreren.
- De administratieve vereenvoudiging wordt nagestreefd bij de aanpassing van de bepalingen van een aantal modules, bepalingen welke in het verleden tot complicaties leidden die in de toekomst best vermeden worden. De beslissing om in het kader van de modules 10 en 13 de onteigeningen langs gewestwegen door het gewest zelf te laten uitvoeren en niet meer door de gemeente, ten laste van het gewest, is daarvan een specifiek voorbeeld.

De convenantenprocedure heeft uiteraard tot doel het overleg tussen de verschillende partners te waarborgen en te structureren en via de bespreking in de Provinciale Auditcommissie (PAC), te komen tot een zo hoog mogelijke kwaliteit van de projecten, en tot een zo sterk mogelijke multimodale benadering, rekening houdend uiteraard met de financiële randvoorwaarden. Dit wordt algemeen aanvaard als een belangrijke meerwaarde van het convenant.

#### **Hoe verhouden deze convenanten zich tot de milieuconvenanten?**

Momenteel is er al een aanzet tot integratie en afstemming tussen de samenwerkingsovereenkomst (de term "milieuconvenant" wordt reeds enkele jaren niet meer gebruikt) en het mobiliteitsconvenant.

Momenteel kunnen de gemeenten voor de cluster mobiliteit van de samenwerkingsovereenkomst inschrijven op niveau 1 (rond de 180 ingeschreven gemeenten) of op niveau 2 (meer dan 30 gemeenten). Voor beide groepen is er reeds een afstemming met het mobiliteitsconvenant voorzien: voor de gemeenten die intekenen op niveau 1 en een conform verklaard mobiliteitsplan hebben is de jaarlijkse voortgangsrapportering die

gemaakt wordt door de mobiliteitsambtenaar het element dat zorgt voor de afstemming. Voor die gemeenten die inschrijven op niveau 2 van de samenwerkingsovereenkomst gaat de integratie dieper en is er ook een 5-jaarlijkse milieutoetsing voorzien van het mobiliteitsplan aan de hand van fiches (10 thema's kunnen getoetst worden nl. versnippering, luchtvervuiling, energieverbruik en emissie van broeikasgassen, lichthinder, geluidshinder en trillingen, ruimtelijke planning, groeninrichting, afval, water en klachtenregistratie). Daarnaast is er ook nog de integratie via module 15 uit het mobiliteitsconvenant waar indien het voorgestelde project voldoet aan een aantal milieucriteria de door AWV voorziene subsidie verhoogd kan worden met een extra subsidie door AMINAL (eveneens in het kader van de samenwerkingsovereenkomst cluster mobiliteit).

Bij de herziening van het mobiliteitsconvenant wordt bij het opstellen van de richtlijnen voor het toetsen van het huidige mobiliteitsplan en het uitwerken van een mobiliteitsplan van de 2e generatie samengewerkt met AMINAL. En daar waar de huidige mobiliteitsplannen steunen op 3 pijlers nl. ruimtelijke maatregelen, maatregelen op het niveau van de verkeersnetwerken en flankerende maatregelen zal de toekomstige toetsing van het huidige mobiliteitsplan evenals het mobiliteitsplan van de 2e generatie zelfsteunen op 4 pijlers waarbij de 4e pijler "milieu maatregelen" zal zijn. De hoger vernoemde fiches die in de samenwerkingsovereenkomst gebruikt worden, zullen aldus hun doorvertaling krijgen in de mobiliteitsplanning van de 2e generatie.

Er is dus reeds een vrij hoge mate van integratie/afstemming tussen beide planningsinstrumenten die naar de toekomst nog zal versterkt worden.

### **Afstemming met rioleringsdossiers - hoe wordt voorkeur bepaald?**

De afstemming tussen rioleringsdossiers en dossiers openbare werken (die in een module vervat zitten) wordt concreet en pragmatisch gerealiseerd door bij de opstelling van de beide programma's (het investeringsprogramma van AWV en de gekende subsidieprojecten in het kader van fietspaden en schoolomgevingen enerzijds, en het voorstel van kwartaalprogramma van de VMM anderzijds) deze naast elkaar te leggen en in de mate van het mogelijke op elkaar af te stemmen. Dit betekent concreet dat een aantal investeringsprojecten prioritair worden in de kwartaalprogramma's van de VMM en dat een aantal rioleringsprojecten prioritair worden in de programmering van AWV. In dit verband stellen zich volgende knelpunten:

- vermits vooral bij subsidiemodules het gewest afhankelijk is van de lokale overheden voor wat het ogenblik van aanbesteding betreft, kan dit niet steeds worden meegenomen bij de opstelling van de kwartaalprogramma's van de VMM. Een goede terugkoppeling tussen gemeenten en gewest kan hier helpen.
- De wijze van prioritisering van projecten bij de VMM enerzijds en bij AWV anderzijds verschilt, dit omdat beide organisaties ook fundamenteel verschillende doelstellingen hebben. Het spreekt voor zich dat de waterzuiveringsdoelstelling niet steeds verzoenbaar is met het beheer van de wegen door de administratie Wegen en Verkeer.

Het eerste knelpunt duidt op het belang van een goed overleg tussen de lokale overheden die de uitvoering van een subsidiemodule plannen en het gewest.

Het tweede knelpunt kan enkel worden ondervangen door, zoals vandaag ook het geval is, op pragmatische wijze de programma's naast elkaar te leggen en aan te passen in functie van de wederzijdse prioriteiten.

### **Kan de gemeente Ranst een module 5 afsluiten zonder een goedgekeurd mobiliteitsplan?**

#### **A. Stand van het gemeentelijk mobiliteitsplan**

Wat het mobiliteitsplan van Ranst betreft kan ik melden dat de synthesesnota ondertussen is besproken door de PAC dd. 17.11.2005. Ranst werkt momenteel het beleidsplan verder af. Het is moeilijk om hier een timing voorop te stellen (Ranst heeft bezwaren tegen een aantal keuzes van de hogere overheid, zoals wegcategorisering e.d. en vraagt meer duidelijkheid betreffende de problematiek van de bedrijventerreinen langs het Albertkanaal. Dit wordt momenteel nog onderzocht; de besluitvorming van het mobiliteitsplan

is voor de gemeente Ranst een moeizaam proces). Er zijn tijdens de bespreking van de synthesesnota hieromtrent wel een aantal afspraken/suggesties gemaakt.

B. Verplichting tot het beschikken over een goedgekeurd mobiliteitsplan alvorens een module 5 te kunnen afsluiten

Wat het beschikken over een goedgekeurd mobiliteitsplan voor de afsluiting van modules betreft, bestaan er uitzonderingen op deze algemene regel.

Volgende modules kunnen worden afgesloten zonder goedgekeurd mobiliteitsplan:

- onder alle voorwaarden : module 1, module 4, module 5, module 6, module 7, module 17 en module 19 ;
- op voorwaarde dat het fietspad een onderdeel is van het prov. funct. fietrouten netwerk : module 11, 12 en 13 ;
- projecten m.b.t. GEN-netwerk rond Brussel.

C. Opname van het project in een investeringsprogramma

Voor dit project is, gelet op de ernstige geluidshinder in de gemeente Ranst, een bedrag van 700.000 € voorzien op het reserve-investeringsprogramma van 2006.

### **Aanvullende antwoorden op de vragen in de Commissie van Openbare Werken, Mobiliteit en Energie n.a.v. de gedachtewisseling d.d. 14 februari 2006 en 14 maart 2006 over de evaluatie van de mobiliteitsconvenants – minister Van Brempt**

#### **Waarom wordt niet overal dezelfde methodologie gebruikt voor de beoordeling van mobiliteitsplannen**

De mobiliteitsplannen worden geëvalueerd door de interne auditoren van de administratie. Zij hebben regelmatig overleg in verband met de te volgen methodologie en de afstemming hiervan. Vandaar lijkt het zeer onwaarschijnlijk dat er een verschillende benadering is tussen de provincies.

#### **Module 15, toepassingsmodaliteiten en procedure**

Deze module dient voor flankerende maatregelen. Vanuit het Gewest willen we de gemeenten ondersteunen die vernieuwend bezig zijn en goede communicatiecampagnes en andere flankerende maatregelen opzetten. Deze module is zeker niet overbodig en het is zelfs de betrachting deze te activeren. De procedure hiervoor is zeker niet “loodzwaar” te noemen. Het is evident dat als we de lokale besturen financieel ondersteunen voor specifieke projecten, dat we hier enige kwaliteitscontrole voorzien. De procedure is als volgt

- Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC) keurt het project goed.
- De lokale overheid stelt een projectnota (of verantwoordingsnota) op en dient het dossier in bij het provinciaal aanspreekpunt van de Administratie Wegen en Verkeer (AWV).
- De projectnota wordt conform verklaard door de Provinciale Auditcommissie (PAC).
- Het project wordt uitgevoerd.
- De lokale overheid dient het betalingsdossier en een evaluatieverslag in zodra het project afgelopen is.

Deze procedure is noodzakelijk om te garanderen dat de ter beschikking gestelde middelen efficiënt gebruikt worden.

## **Wat zal het stramien zijn van de tweede generatie mobiliteitsplannen**

In september 2005 werd in het kader van de evaluatie van het instrument mobiliteitsconvenant een werkgroep opgestart die tot doel heeft een plan van aanpak en de methodologie uit te werken voor de evaluatie en bijsturing van het gemeentelijk mobiliteitsplan.

Zoals aangegeven in de omzendbrief OW 2001/4 van 20 december 2001 betreffende de ‘Jaarlijkse voortgangrapportering en 5-jaarlijkse bijsturing van de gemeentelijke mobiliteitsplannen’ zullen bij de bijsturing van de mobiliteitsplannen zowel formele – procedurele als inhoudelijke elementen aan bod komen. Er moet worden onderzocht hoe het mobiliteitsplan zich verhoudt ten opzichte van andere relevante plannen op de verschillende beleidsniveaus (Europees, federaal, regionaal, provinciaal en lokaal) en in de domeinen milieu, verkeer, ruimtelijke ordening, ... . Op procedureel vlak zal worden voortgebouwd op de toepassing van de jaarlijkse voortgangsrapportage, die op haar beurt zal worden geoptimaliseerd. Er zal ook voldoende rekening moeten worden gehouden met de diversiteit van de gemeenten naar grootteorde maar ook naar kwaliteit van de eerste mobiliteitplannen. Het zal ook voorkomen dat in bepaalde gemeenten de doelstellingen van het gemeentelijk mobiliteitsplan nog steeds actueel zijn, maar dat deze nog onvoldoende bereikt zijn waardoor een bijsturing zich zou kunnen beperken tot het verdiepen van een aantal thema’s en maatregelen.

In het ontwerpconcept dat werd vastgelegd, wordt dan ook uitgegaan van de nood aan een ‘tweetraps-evaluatie’. In een zogenaamde ‘bijzondere voortgangsrapportage’ zal worden uitgemaakt welke soort bijsturing van het gemeentelijk mobiliteitsplan wenselijk wordt geacht. Drie opties zijn daarbij mogelijk:

- verdiepen : de nood aan het verfijnen van bestaande elementen, of het toevoegen van een aantal elementen om het gemeentelijk mobiliteitsplan te vervolledigen
- verbreden : hierbij gaat het om aandacht voor nieuwe thema’s die binnen de vooropgestelde doelstellingen worden uitgewerkt: bv parkeerbeleid, sluipverkeer en autoluwe binnensteden
- herzien : de beleidsdoelstellingen dienen te worden bijgesteld bijv. vanuit de afstemming met andere beleidsplannen, vanwege de sterk gewijzigde planologische context, ...

Bij de herziening van het gemeentelijk mobiliteitsplan zal steeds worden voortgebouwd op het voorgaande waardoor de opmaak van het tweede generatie mobiliteitsplan een aangepaste methodiek vraagt.