

V L A A M S   P A R L E M E N T



Zitting 1999-2000

24 november 1999

**GEDACHTEWISSELING**

**met betrekking tot mobiliteitsconvenanten**

**VERSLAG**

**namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie  
uitgebracht door de heer Koen Helsen**

*Samenstelling van de commissie :*

*Voorzitter :* mevrouw Wivina Demeester-De Meyer.

*Vaste leden :*

de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, mevrouw Wivina Demeester-De Meyer, mevrouw Maria Tyberghien-Vandenbussche ;

de heren Marc Cordeel, André Denys, Patrick Lachaert, Jul Van Aperen ;

de heren Jean Geraerts, Pieter Huybrechts, Jan Penris ;

de heren Jacky Maes, Robert Voorhamme ;

de heer Johan Malcorps ;

de heer Jan Loones.

*Plaatsvervangers :*

de heren Joachim Coens, Jos De Meyer, Bart De Smet, Eddy Schuermans ;

mevrouw Anny De Maght-Aelbrecht, de heren Koen Helsen, Jacques Laverge, Didier Ramoudt ;

mevrouw Marleen Van den Eynde, de heren Roland Van Goethem, Luk Van Nieuwenhuysen ;

de heren André Kenzeler, Bruno Tobback ;

de heer Eloi Glorieux ;

de heer Jos Bex.

## INHOUD

|                                                                                                                                               | Blz. |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| I. TOELICHTING DOOR DE HEER JOHAN VANDERHEYDEN, DIRECTEUR-<br>GENERAAL AWV .....                                                              | 4    |
| 1. Doelstellingen van het convenantenbeleid .....                                                                                             | 4    |
| 2. Resultaten – stand van zaken .....                                                                                                         | 4    |
| 3. Plannings- en programmeringskader .....                                                                                                    | 5    |
| 4. Perspectieven .....                                                                                                                        | 6    |
| 5. Decretale verankering .....                                                                                                                | 8    |
| 6. Besluit .....                                                                                                                              | 8    |
| II. TOELICHTING DOOR DE HEER STEVE STEVAERT, MINISTER VICE-<br>PRESIDENT, VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN EN<br>ENERGIE ..... | 9    |
| III. DISCUSSIE MET DE LEDEN .....                                                                                                             | 10   |

---

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie besliste op 14 oktober 1999 naar aanleiding van de behandeling van een vraag om uitleg een gedachtewisseling te organiseren in verband met de stand van zaken en de evaluatie van mobiliteitsconvenanten.

Deze gedachtewisseling vond plaats op woensdag 10 november 1999. Naast minister Stevaert, bevoegd voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie verstrekten ambtenaren van de Administratie Wegen en Verkeer (AWV) een toelichting omtrent deze problematiek.

De delegatie van de administratie Wegen en Verkeer bestond naast de heer Johan Vanderheyden, directeur-generaal uit de heren Chris Caestecker, afdelingshoofd van de afdeling Wegen en Verkeer Vlaams-Brabant en Paul Cattrysse, afdelingshoofd van de afdeling Personenvervoer en Luchthavens.

Qua methodiek werd in commissie afgesproken dat de fracties voorafgaandelijk vragen zouden bezorgen via het commissiesecretariaat aan de heer Vanderheyden.

Vijf fracties – behalve het Vlaams Blok – hebben effectief vragen ingediend.

In een eerste deel gaf directeur-generaal Johan Vanderheyden een toelichting over de stand van zaken van mobiliteitsconvenanten. De leden van de commissie werden in kennis gesteld van de tekst van de spreker.

Aansluitend verstrekke de minister zijn visie over mobiliteitsconvenanten.

Nadien volgde een discussie tussen de leden en de minister en zijn administratie.

## **I. TOELICHTING DOOR DE HEER JOHAN VANDERHEYDEN, DIRECTEUR-GENERAAL AWV**

### **1. Doelstellingen van het convenantenbeleid**

Het mobiliteitsconvenant werd ingevoerd midden 1996.

Deze aanpak heeft tot doel :

- een meer gestructureerd overleg tussen alle betrokken partners in het mobiliteitsbeleid te realiseren ;
- de gemeenten aan te zetten tot een meer planmatige aanpak van hun mobiliteitsproblemen, via het gemeentelijk mobiliteitsplan ;
- een maximaal positief effect te bereiken met de uitvoering van projecten van het Vlaamse Gewest in een gemeente ;
- de projecten in een ruimer kader te onderzoeken, zodat lokale ingrepen ook passen in een grotere context.

Dit planmatig werken en de samenwerking tussen alle partijen moeten op het terrein uitgetest en aangeleerd en voortdurend verbeterd worden. Een groot aantal mensen zijn hierbij betrokken.

Daarnaast vertoont het convenantbeleid een grote dynamiek, zowel inhoudelijk als naar procedure. Het is de ambitie van alle partijen om die dynamiek positief aan te wenden en de aanpak regelmatig bij te sturen, indien dit blijkt uit een evaluatie.

## **2. Resultaten – stand van zaken**

Het convenantbeleid heeft niet zozeer te maken met bijkomende, nieuwe projecten, dan wel met de wijze waarop voor projecten van het gewoon investeringsprogramma die de mobiliteit beïnvloeden, wordt overlegd tussen alle betrokken partners.

Het is nuttig toch een aantal cijfers te geven.

Thans hebben 246 op 308 gemeenten een moederconvenant afgesloten. Dit houdt in dat bijna alle gemeenten bezig zijn met de opmaak van een gemeentelijk mobiliteitsplan. Dit plan wordt voor 2/3 gefinancierd door de Vlaamse overheid, die ook op een gestructureerde manier meewerkt aan de begeleiding van de opmaak van dit plan.

Wat de Vlaamse Vervoermaatschappij (De Lijn) betreft werd ervoor geopteerd om voor elke wettelijke uitbreiding van het aanbod in het stads- en streekvervoer de convenantprocedure toe te passen.

Hiervoor werden vanaf 1996 belangrijke bijkomende middelen ter beschikking gesteld die aange-

wend worden voor het dekken van de exploitatie-verliezen en voor de promotie van de projecten.

Deze middelen bedragen :

|               |                               |
|---------------|-------------------------------|
| 1996 + 1997 : | 792,2 miljoen                 |
| 1998 :        | 646,0 miljoen                 |
| 1999 :        | 661,9 miljoen                 |
| 2000 :        | 535,8 + 326,1 = 861,9 miljoen |

De bijakten betreffen vooral verruiming aanbod openbaar vervoer, doortochten en fietspaden.

Wat de wegen betreft is voor 1999 39 % van het investeringsprogramma convenantgebonden (een tachtigtal projecten). Zijn o.m. niet convenantgebonden : structureel onderhoud van wegen, alle werken aan het hoofdwegennet en alle projecten waarvoor geen bijakte bestaat.

### 3. Plannings- en programmeringskader

Het convenantbeleid staat niet los van een aantal andere evoluties op het vlak van het mobiliteitsbeleid en van de organisatie en de werking van de betrokken partners.

De belangrijkste daarvan zijn :

#### 3.1. de opmaak van plannen op een hoger niveau

*inzake ruimtelijke ordening :*

Het enige vaststaand hoger planningskader is thans het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Hierin is een categorisering van het primaire wegennet opgenomen. De provinciale ruimtelijke plannen zijn in uitwerking, en een aantal gemeenten zijn ook bezig met de opmaak van een gemeentelijk ruimtelijk structuurplan. De ervaring leert dat, daar waar het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan eerst is opgemaakt, of beter nog gelijktijdig loopt met het mobiliteitsplan, dit de kwaliteit van het mobiliteitsplan ten goede komt.

*inzake mobiliteit :*

Het Mobiliteitsplan Vlaanderen is in opmaak en zal tegen de lente van 2001 voorgelegd worden. Daarnaast zijn ook de provincies bezig met een categorisering van het secundaire wegennet en met het uitwerken van fietsroutenetwerken, beide in overleg met de administratie Wegen en Verkeer. Voor de grote agglomeraties Antwerpen en Gent

zijn er thans specifieke overlegstructuren voor de opmaak van een mobiliteitsplan voor het volledige stedelijk gebied. Deze projecten zullen toelaten om in de toekomst het bovengemeentelijk kader van tal van projecten beter te definiëren.

#### 3.2. de meerjarenplanning voor de investeringsprojecten

In het recente verleden, en tot op heden, werkte de administratie op basis van een indicatief driejarenprogramma en van een goedgekeurd investeringsprogramma voor het betrokken jaar, gebaseerd op de goedgekeurde begroting. Mede uit oogpunt van de goede werking van het convenantbeleid en om reden van de complexiteit in de uitvoering van tal van projecten is een indicatief programma op langere termijn van vijf jaar aangewezen.

Om deze reden zal worden gewerkt op basis van een goedgekeurd driejarenprogramma, dat zal dienen als referentiebasis om nieuwe projecten voor te bereiden, en het overleg met de gemeenten te starten. Dit programma zal echter indicatief blijven omdat het uitgaat van begrotingsvooruitzichten die niet zijn goedgekeurd, en het zal met de nodige soepelheid moeten gehanteerd worden, o.m. afhankelijk van de evolutie van elk project.

De investeringsprogramma's op korte en langere termijn blijven echter opgemaakt op basis van een objectieve behoeftenanalyse.

De koppeling tussen de realisatie van een project en de opmaak van een gemeentelijk mobiliteitsplan is een belangrijke spelregel in de convenantwerking. AWV blijft voorstander van het behoud van deze koppeling, als stimulans om de gemeentelijke mobiliteitsplanning voort te zetten, en omdat dit plan de waarborg biedt dat het project ruimer wordt gekaderd, m.a.w. dat de ingreep van het gewest een grotere effectiviteit heeft. AWV is het wel eens dat de gemeenten voldoende op voorhand de projecten moeten kennen, zodat zij de nodige tijd krijgen om een mobiliteitsplan op te maken. In de context van een meerjarenprogramma en dank zij de acties van de mobiliteitscoördinatoren binnen elke afdeling van AWV naar de gemeenten toe, zal deze koppeling in de toekomst ook geen probleem meer vormen.

Met het oog op de continuïteit van het investeringsprogramma en om de gemeenten de nodige tijd te geven om een mobiliteitsplan op te maken werden bij deze verplichting tot het opmaken van een gemeentelijk mobiliteitsplan voor 1997, 1998

en 1999 specifieke overgangsmaatregelen toegepast.

Aldus volstond voor de projecten 1997 de goedkeuring van de eerste fase van het mobiliteitsplan (de oriëntatienota), voor projecten 1998 de afwerking van de tweede fase (synthesenota) en voor 1999 het volledige mobiliteitsplan. Voor fietspaden en verruiming van het openbaar vervoer blijft ook voor 1999 de synthesenota volstaan.

Dit betekent ook dat de gemeenten reeds een ruime tijd kregen om hun mobiliteitsplan voor te bereiden.

Een belangrijk aspect is de wijze waarop het investeringsprogramma tot stand komt. Dit wordt opgebouwd op basis van een objectieve behoefteanalyse. Deze laat toe de projecten te realiseren daar waar de nood het hoogst is, rekening houdend met de budgettaire mogelijkheden. De som van de projecten uit de gemeentelijke mobiliteitsplannen zal echter hoger zijn dan wat budgettair haalbaar is voor het gewest. De selectie moet bovengemeentelijk gebeuren.

### 3.3. evaluatie van de uitgevoerde projecten

Dergelijke evaluatiestructuur is thans uitgewerkt voor de projecten aanbodverruiming openbaar vervoer. Hieraan is trouwens de subsidieverlening aan de Lijn gekoppeld.

Deze evaluatie betreft o.a. de evolutie van het aantal reizigers, het exploitatieresultaat, de maatschappelijke meerwaarde van het project en de naleving van de verbintenissen van alle betrokkenen zoals die zijn opgenomen in de bijakte 9.

Voor de wegenprojecten is er nog geen systematische evaluatie. Dit houdt ook verband met het feit dat nog weinig convenantprojecten reeds volledig uitgevoerd zijn en dat na de uitvoering steeds een periode van gewinning moet in acht genomen worden.

AWV bereidt thans een evaluatiemethodiek voor die in 2000 op een tiental projecten zal uitgetest worden. Deze evaluatie moet niet alleen doen blijken of een project aan de verwachtingen beantwoordt en of de betrokken partners hun verbinte-

nissen zijn nagekomen. Zij zal ook inzichten bezorgen voor de uitvoering van nieuwe projecten.

### 3.4. Verwerven van deskundigheid en verschaffen van informatie

Het convenantbeleid is gepaard gegaan met het verwerven van bijkomende deskundigheid, via uiteenlopende initiatieven :

- tijdelijke inschakeling van 10 externe experts om het systeem te ontwikkelen en te begeleiden ;
- aanwerving van 20 jongeren, met de graad van adjunct van de directeur, voor de administraties AWV en AROHM ; aanwervingen bij de provinciebesturen en de VVM ;
- vormingscyclus van 16 lesdagen rond mobiliteitsplanning, gericht naar eigen ambtenaren, VVM, gemeenten en studiebureaus (driemaal georganiseerd) ;
- mobiliteitshandboek, mobiliteitsbrief, studiedagen, allerhande publicaties afzonderlijke acties van o.m. de VVSG (die in het geheel een belangrijke rol te spelen heeft) ;
- subsidiëring van een gemeentelijke mobiliteitsambtenaar (statutair of contractueel) voor de periode van 1 jaar (mits voldaan wordt aan bepaalde kwalificaties).

Het blijkt nodig op dit vlak ook in de toekomst grote inspanningen te leveren.

## 4. Perspectieven

### – samenwerking met de gemeenten

In de opstartfase liep de samenwerking met de gemeenten zeker nog niet naar behoren. Momenteel beschikt elke buitenafdeling van AWV over twee mobiliteitsexperts die tot taak hebben de gemeentelijke mobiliteitsplannen op te volgen. Het is echter duidelijk dat niet alleen bij de administratie, maar ook bij de gemeenten bijkomende kennis nodig is.

– *vereenvoudiging van de administratieve procedures*

In de voorbije periode werden het mobiliteitsconvenant en de bijakten reeds tweemaal geëvalueerd, o.m. met het oog op het bijschaven en vereenvoudigen van de procedures.

Niettemin blijft gesteld dat een goede samenwerking tussen diverse partners, die moet leiden tot projecten met een hoge kwaliteit en effectiviteit, degelijke afspraken noodzakelijk maakt.

Hiervoor zijn bepaalde procedures onvermijdelijk. Momenteel is een nieuwe evaluatie van de samenwerking in voorbereiding. Binnen dit kader worden in de task force (dit is het coördinerend orgaan dat de convenant aanpak stuurt en begeleidt, en waarin alle betrokken partners vertegenwoordigd zijn) nieuwe voorstellen voorbereid.

– *evaluatie van de bijaktes*

Een werkgroep van de task force overloopt thans alle bijakten uit oogpunt van hun opportuniteit en van de opgelegde voorwaarden, vooral met het doel de convenantprocedure te verlichten. Op basis hiervan zal een aanpassing voor goedkeuring aan de Vlaamse regering voorgelegd worden. Daarnaast worden ook voorstellen bekeken voor nieuwe bijakten, m.b.t. de aanleg door gemeenten van fietspaden langs gewestwegen, op basis van een gedeeltelijke subsidiëring door het gewest, en m.b.t. de schoolomgevingen aan of in de nabijheid van gewestwegen.

Tevens zal gestreefd worden naar een integratie van sommige bijakten die op eenzelfde project betrekking hebben.

– *van mobiliteitsplan naar mobiliteitsplanning*

Het is de zorg van AWV dat de gemeenten ernstig werk maken van hun mobiliteitsplan, en ook in de toekomst dit mobiliteitsplan blijven opvolgen. Daarnaast is het ook belangrijk dat de gemeenten zorgen voor een voldoende communicatie rond dit plan en voor een verbreding van het draagvlak met het oog op de uitvoering van het plan.

Op dit punt zijn de verschillen tussen de gemeenten echter heel groot.

Het ligt echter in de dynamiek van het convenantbeleid dat de samenwerking met de gemeenten steeds intenser zal worden, en dat de gemeentelijke begeleidingscommissies, die door het convenant in

het leven geroepen worden, een steeds belangrijker rol toegewezen krijgen. Het zou te betreuren zijn dat de gemeenten de opmaak van het mobiliteitsplan enkel beschouwen als een technocratische oefening die nu eenmaal nodig is om van het gewest een project te "krijgen". Integendeel, de gemeenten moeten deze kans benutten om de mobiliteitsproblemen op het eigen wegennet te onderzoeken, en ook buiten het gewestwegennet doordachte maatregelen te nemen in het belang van de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid en van de verschillende vervoerswijzen.

– *intergemeentelijke samenwerking*

Het convenantbeleid is gebaat bij een intergemeentelijke samenwerking.

Hiervan zijn reeds een aantal goede voorbeelden: Rupelgemeenten, Maasland, Noorderkempen. De bijakte 1 die de opmaak van het gemeentelijk mobiliteitsplan regelt, maakt ook intergemeentelijke mobiliteitsplannen mogelijk. Daarnaast is er een specifieke bijakte 19 die kan onderschreven worden met het oog op de studie van een gewestweg met bovenlokale of regionale verbindingsfunctie, met als doel het uitwerken van een geïntegreerd concept van duurzame mobiliteit over het hele traject van deze gewestweg. Concreet gebeurt dit door de opmaak van een streefbeeld. Dit streefbeeld wordt dan in de afzonderlijke gemeentelijke mobiliteitsplannen opgenomen.

AWV zal zich inzetten om deze intergemeentelijke samenwerking te bevorderen.

– *planning en projectmanagement*

De convenant aanpak AWV stimuleert de planning en het projectmanagement.

Deze steunen op een nauwe samenwerking met de andere administraties binnen het departement Leefmilieu en Infrastructuur.

Op die manier wordt ook de interdisciplinaire benadering van de projecten bevorderd.

Op basis van de categorisering van het gewestwegennet dient de visie op de inrichting van deze wegen in hun geheel ontwikkeld worden, om te komen tot afzonderlijke projecten op gemeentelijk niveau die uiteindelijk ook één geheel zullen vormen.

Hiertoe worden systematisch voor elke grote wegverbinding die het voorwerp zal vormen van investeringswerken, een streefbeeld opgemaakt.

Daarnaast dient het lokale ruimtelijke kader waarin deze weg zich situeert, goed te worden geanalyseerd, om op deze wijze een goede ruimtelijke kwaliteit van de projecten na te streven.

De procedure tot beoordeling van de ontwerpen voor projecten is aan evaluatie toe.

Momenteel dienen alle convenantgebonden projecten in het eindstadium van de voorbereiding goedgekeurd door de provinciale auditcommissie. Deze werkwijze laat toe om na te gaan of de projecten in een ruimer kader werden onderzocht en de nodige kwaliteit bezitten.

In een aantal gevallen, wanneer de auditcommissie in een eerder laat stadium van voorbereiding, nog aanpassingen vroeg, leidde deze procedure tot een zekere wrevel bij de gemeenten en de eigen ambtenaren. Het is echter beter de oriëntaties met betrekking tot de uitvoering formeel vast te leggen in het begin, eerder dan deze op het einde van de voorbereiding te beoordelen, met het risico van niet-goedkeuring.

AWV is dan ook voorstander van een begin-audit van een project, waarbij alle partijen zich uitspreken over een startnota die de belangrijke elementen weergeeft welke een rol zullen spelen bij een project, hetgeen dan bijna automatisch zal leiden tot een goede conceptie. Hieromtrent zullen vanaf begin 2000 proefprojecten worden opgestart.

Deze audit zal toelaten meer kwaliteitsgaranties in te bouwen, en een betere toepassing van de methodologie zoals beschreven in het vademecum stedelijke verkeersvoorzieningen mogelijk maken.

Deze aanpak brengt zich mee dat, meer nog dan vroeger de projectleider de rol krijgt toegewezen van projectmanager, die zorgt dat de verschillende betrokkenen hun inbreng doen, en de verschillende stappen volgt die nodig zijn om tot een kwalitatief goed project te komen.

## 5. Decretale verankering

De administratie is voorstander van een decretale verankering van het convenantbeleid. In de eerste helft van 1999 heeft de Vlaamse Stichting Verkeerskunde hieromtrent enig vooronderzoek uitge-

voerd, waaruit bleek dat zowat alle betrokken actoren een decretale regeling gunstig gezind zijn.

Hierin moet worden opgenomen :

- de verplichting tot het opmaken van een gemeentelijk mobiliteitsplan en het bevorderen van intergemeentelijke samenwerking hieromtrent ;
- de koppeling van de realisatie van projecten aan het gemeentelijk mobiliteitsplan, met het oog op een maximale effectiviteit van het project ;
- de organisatie van het overleg, resulterend in een bijakte.

De procedures zelf worden best niet decretaal geregeld. Zij moeten inspelen op de dynamiek van het systeem en steeds aangepast kunnen worden.

## 6. Besluit

De administratie blijft het mobiliteitsconvenant beschouwen als een zeer belangrijk instrument om het voor Vlaanderen gewenste mobiliteitsbeleid samen met alle betrokken partners te realiseren, en de investeringsprojecten en de verbetering van het openbaar vervoer op een zo planmatig en doorzacht mogelijke wijze uit te voeren, met het oog op een maximale effectiviteit.

Zij wil inspelen op de zeer grote dynamiek van deze aanpak.

Zij is ook overtuigd van de meerwaarde van dergelijke aanpak tegenover de vroegere manier van werken die veel meer gefragmenteerd was.

De administratie heeft tal van argumenten om met het convenantbeleid door te gaan :

- er gebeurt een gestructureerd overleg dat een meerwaarde geeft aan de projecten ;
- het subsidiariteitsbeginsel komt meer tot zijn recht : elk bestuursniveau neemt verantwoordelijkheden op eigen aan het niveau ;
- mogelijkheden tot samenwerking over gemeentegrenzen heen. Deze mogelijkheden kunnen nog meer worden uitgediept ;

- vernieuwde aandacht voor auto-alternatieven : voetgangersverkeer, fietsgebruik, openbaar vervoer ;
- aanwerving en opleiding van nieuwe mobiliteitsambtenaren bij de Vlaamse administratie, de provincies en de gemeenten ;
- algemene kennisverruiming over mobiliteit, ook op het lokale niveau ;
- meer aandacht voor de bovengemeentelijke mobiliteitsproblematiek en voor de plannen op en hoger niveau, waarin het gemeentelijk plan dient gekaderd ;
- de gemeenten hebben dankzij het mobiliteitsconvenant, gekoppeld aan het ruimtelijk structuurplan, een integraal beleidsinstrument met betrekking tot de mobiliteit.

## **II. TOELICHTING DOOR DE HEER STEVE STEVAERT, MINISTER VICE-PRESIDENT, VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN EN ENERGIE**

De administratie werkt aan een evaluatie van het mobiliteitsconvenant als beleidsinstrument.

Er zal vooral aandacht besteed worden aan een vereenvoudiging van de procedures en beter overleg tussen de verschillende partners : de lokale overheid, het Vlaamse Gewest, De Lijn en de provincies.

In het verleden moest een aantal projecten laattijdig bijgestuurd worden om de juiste mobiliteitseffecten te bereiken. Dit gebeurde niet altijd even tactvol. De gemeenten hadden soms de indruk dat de audit alleen maar de bijl zette in hun projecten en bevolkt werd door een aantal theoretici. Ik begrijp dat zij ontgoocheld de vergadering verlieten. Om dit in de toekomst te vermijden, wil ik het auditsysteem grondig aanpassen. Door een jaarlijkse audit van het fysische programma van het volgend werkingsjaar kan in een vroeg stadium een juiste oriëntatie aan infrastructuurprojecten gegeven worden. Bij de selectie van projecten dient het knelpunt in al zijn aspecten te worden geanalyseerd : ruimtelijke, verkeerskundige, ook de pro's en de contra's moeten tegen mekaar afgewogen worden. In deze analyse moeten de krijtlijnen van een ontwerp vastgelegd worden. De verdere uitwerking via uitvoeringsplannen gebeurt dan in de gemeentelijke begeleidingscommissie, waarin alle

partners vertegenwoordigd zijn. Het project kan slecht uitgevoerd worden als er een consensus bestaat in deze begeleidingscommissie. Het project wordt daarna aan een interne auditcommissie voorgelegd en beoordeeld. Indien consensus onmogelijk blijkt, kan het afdelingshoofd van de buitendienst een advies vragen aan externe experts.

Ik wens twee nieuwe bijaktes in te voeren.

Een eerste heeft tot doel de omgeving van scholen langs gewestwegen opnieuw in te richten om de verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers te verbeteren en de alternatieve vervoermiddelen in het kader van woon-schoolverkeer te bevorderen, door de snelheid te beperken, meer oversteekplaatsen aan te leggen, de fietsers te beschermen en de ouders meer gelegenheid te geven om hun kinderen veilig af te zetten aan de schoolpoort.

De tweede bijakte heeft tot doel het fietspadennet sneller uit te bouwen. Op de begroting van het Vlaams Infrastructuurfonds voor het jaar 2000 is een budget van 1 miljard frank gereserveerd om de investeringen van lokale overheden voor fietspaden en meer veiligheid in de omgeving van scholen te subsidiëren. Dit krediet heeft tot doel de administratie Wegen en Verkeer te steunen en biedt aan de gemeenten de mogelijkheid om bepaalde investeringsdossiers van de administratie zelf uit te werken, waarbij het Vlaamse Gewest 80 percent van de kosten draagt.

De toepassing van deze werkwijze vergt de goedkeuring van de begroting door het Vlaams Parlement.

De subsidies kunnen gebruikt worden voor fietspaden die door de gemeente als prioritair beschouwd worden, ook als zij nog niet voorkomen in het zogenaamd indicatief meerjarenprogramma van het Vlaamse Gewest. Indien de prioriteit blijkt uit het gemeentelijke mobiliteitsplan, wordt de studie en de uitvoering van het project door de gemeente geleid, maar gesubsidieerd door het Vlaamse Gewest voor 80 percent van de geïnvesteerde som.

De subsidies kunnen ook gebruikt worden voor de uitvoering van projecten die zijn opgenomen in het meerjarenprogramma van de administratie Wegen en Verkeer. Dit programma is opgesteld na een analyse van de behoeften. De manier waarop de projecten worden gefinancierd of uitgewerkt, beïnvloedt de analyse niet. Het Vlaamse Gewest draagt de volledige kosten. De gemeente treedt dus op in plaats van het gewest. Voor projecten opgenomen in het indicatief meerjarenprogramma zal de nieu-

we subsidiëringsregeling echter veeleer uitzonderlijk toegepast worden. Kerntaken van het Vlaamse Gewest mogen immers niet systematisch uitbesteed worden aan een lagere overheid.

### III. DISCUSSIE MET DE LEDEN

**De heer Patrick Lachaert :** Ik heb een aantal vragen :

1. Hoeveel mobiliteitsconvenants werden er intussen afgesloten per provincie in Vlaanderen. Is de grootte van de stad of gemeente daarbij relevant ?

2. Bij hoeveel van deze convenants werd een bijak- te inzake tarief-tussenschotten opgenomen ?

In hoeveel gemeenten is er gratis openbaar vervoer ? In hoeveel gemeenten geldt een verminderd tarief dankzij subsidiëring door de gemeente ?

3. Worden de resultaten van de mobiliteitsconvenants geëvalueerd in het licht van effecten op verkeersveiligheid en verschuiving van de vervoersmodi ? Welke criteria worden bij deze evaluatie gehanteerd ?

4. Zijn er voorlopige resultaten beschikbaar met betrekking tot de impact van convenants op de mobiliteitsproblematiek ? Is het nu al duidelijk of meer van het openbaar vervoer gebruik wordt gemaakt in gemeenten waar een convenant werd afgesloten ?

**De heer Jul Van Aperen, voorzitter :** De meeste vragen die u stelt, zijn al beantwoord in de nota van de administratie. Kunt u zich beperken tot nieuwe vragen ?

**De heer Carl Decaluwe :** Wanneer zal de minister werk maken van de plannen om de convenants een decretale basis te geven ? Of is de minister daarvan geen voorstander ?

Daarnaast zijn er een aantal concrete vragen over de mobiliteitsconvenanten zelf.

1. De minister stelt de strijd tegen de verkeersarmoede als prioriteit. Dat probleem is vooral groot in bepaalde landelijke gebieden. Daarmee moet voldoende rekening worden gehouden. Zijn er daar geen extra-stimulansen nodig ?

2. Het is de bedoeling om duurzame mobiliteit te ondersteunen. Wat betekent dat precies ?

3. Een Vlaams mobiliteitsplan zal pas klaar zijn in het jaar 2001. Intussen ontbreekt echter een kader voor het beleid dat het lokale niveau overstijgt. De auditcommissie geeft soms de indruk op arbitraire wijze uitspraken te doen over de projecten van de gemeenten. Hoe werkt de controle op de auditcommissie ? Gebeurt deze onafhankelijk van het kabinet ?

4. Welke maatregelen worden genomen om de NMBS meer bij het mobiliteitsbeleid te betrekken ? Over welke instrumenten beschikt men om de NMBS bij het convenantenbeleid te betrekken ?

5. De mobiliteitsplannen spitsen zich vooral toe op verkeersveiligheid en leefbaarheid. Een bredere visie over algemene mobiliteitsproblematiek ontbreekt echter, door het ontbreken van een kader dat de gemeentes overstijgt.

6. De beleidsplannen leggen een aantal zware verplichtingen op die niet aangepast zijn aan de problematiek van kleinere en landelijke gemeenten. Deze gemeenten hebben bijvoorbeeld meestal geen behoefte aan parkingonderzoek. De verplichtingen zijn teveel gericht op mobiliteitsproblemen die men niet kent. Is er geen nood aan meer differentiatie om het werk te verlichten ?

**De heer Johan Malcorps :** Er is een consensus dat bij de planningsverplichtingen – die te gestandaardiseerd zijn – onvoldoende rekening wordt gehouden met de specificiteit van de gemeente. Studiebu- reaus zijn bijvoorbeeld te duur voor kleinere ge- meenten. De procedures zijn te log.

Op basis van het overzicht van de stand van zaken van de mobiliteitsconvenanten in Vlaanderen, blijkt dat er weinig gemeenten tot op de eindstreep zijn geraakt.

Zijn er gevallen bekend van noodzakelijke werken die vertraging hebben opgelopen door de verplich- tingen die voortvloeien uit de mobiliteitsconven- ants ?

Ook de bijakten moeten geëvalueerd worden. Er kunnen een aantal vaststellingen gedaan worden. Zo heeft geen enkele gemeente ingetekend op Bij- akte 8 (vrijliggende bus/tram- banen), ook Bijakte 5 (geluidsschermen) heeft slechts 2 ondertekenende gemeenten. Blijkbaar liggen de grenzen voor de gemeenten te hoog om op bepaalde bijakten in te

tekenen, bijvoorbeeld op het vlak van geluidsoverlast. Een evaluatie dringt zich op.

Hoe zal de bovengemeentelijke mobiliteitsplanning geregeld worden ? Iedereen is voor een decretale verankering. Maar wat houdt een decretale verankering in ?

Zal het decreet enkel een algemeen kader uittekenen, of zal een hiërarchie van mobiliteitsplannen tot stand worden gebracht, op Vlaams, provinciaal, stedelijk en gemeentelijk niveau, naar analogie van het Ruimtelijk Structuurplan ?

**De heer Bart De Smet :** Hoe zullen de criteria worden geselecteerd in verband met de twee bijaktes op het vlak van een verbetering van de schoolomgeving en de uitbreiding van de fietspaden ?

**De heer Jos Bex :** Dankzij het convenantsbeleid is er al heel wat op gang gekomen in sommige gemeenten. Dat is positief. Toch is er een gebrek aan coördinatie en samenwerking. Zo besliste de NMBS bijvoorbeeld om in mijn gemeente (Herent) de toegang tot een voetgangersbrug vlakbij een belangrijke verkeersader te vestigen. Ons mobiliteitsbeleid was er echter op afgestemd om deze verkeersader te ontlasten.

In de gemeente Herent worden op verschillende plaatsen bruggen afgebroken en onderdoorgangen aangelegd. Als reactie daarop volgt De Lijn andere trajecten en verplaatst ze haltes zonder de gemeente of de burgers daarvan vooraf op de hoogte te brengen. Dat zet alle theoretische benaderingen en alle goodwill weer op de helling.

Wanneer men het heeft over een veilige omgeving van scholen (de twee nieuwe bijakten), dan gaat het enkel over de scholen die langs gewestwegen gelegen zijn. In mijn streek worden er echter veel niet-gewestwegen gebruikt als sluiptwegen. Ook daar liggen scholen en het veiligheidsprobleem is er minstens even groot.

Ten slotte wil ik aanstippen dat door de voetpaden opnieuw beter te gebruiken, zeer goede fietspaden kunnen aangelegd worden en dit zonder onteigeningen.

**De heer Jan Loones :** Hoe beter we de administratie AWV leren kennen, hoe beter de samenwerking is. Ik denk daarbij in de eerste plaats aan de ingenieurs. De auditcommissie kennen we het slechtst en daarmee hebben we de meeste problemen.

Wat is de rol van de provincie in dit alles ? Ons wegennet kent een andere indeling in categorieën naargelang we met de AWV te maken hebben of met de provincie. Kan er hierover geen voorafgaandelijk overleg plaatsvinden met de provincie ? Zo niet, wordt de coördinatie met alle betrokkenen voor de gemeenten wel heel zwaar.

Er moet ook een onderscheid gemaakt worden tussen grote en kleine gemeenten. De kustgemeenten hebben andere noden naargelang het zomer of winter is : in de zomer zijn het grote gemeenten en in de winter kleine. Ik pleit voor een bijakte voor basismobiliteit en minder bureaucratie.

Het gebeurt geregeld dat verschillende mensen van de auditcommissie, elk met hun eigen visie, moeten oordelen over een en hetzelfde project. Daarom doe ik een oproep om meer overleg binnen de administratie te organiseren of één persoon verantwoordelijk te maken voor het hele dossier.

Ik zou ook bijzondere aandacht willen vragen voor dossiers die geblokkeerd zijn om louter formele redenen. Zo is het dossier van de doortocht van Koksijde-Bad klaar om aanbesteed te worden. Dit werd echter met een jaar uitgesteld omdat ons mobiliteitsplan niet af is. De minister wil het systeem van de convenants evalueren om bureaucratische rompslomp te vermijden. In dergelijke gevallen, wanneer een dossier ten onrechte geblokkeerd is, zou er een oplossing mogelijk moeten zijn.

**De heer Jacky Maes :** Er zijn gewestelijke, provinciale en gemeentelijke wegen. Zou het niet beter zijn om in de toekomst van alle provinciewegen gewestwegen te maken ? Dat zou veel problemen oplossen.

**Minister Steve Stevaert :** De heer Jan Loones heeft terecht de bureaucratische rompslomp aangeklaagd en gepleit voor eenvoudige procedures. We mogen echter geen verkeerde verwachtingen creëren. Het instrument mag niet in vraag gesteld worden. We mogen niet de indruk wekken dat alles kan. Sommige zaken zijn geblokkeerd omdat men zich binnen de gemeenten niet wil uitspreken over gevoelige kwesties. Door de mobiliteitsconvenants wordt men verplicht knopen door te hakken.

De contacten met de administratie verlopen blijkbaar beter dan die met de auditcommissie. Onbekend is nog altijd onbemind. Dat zal dan ook verbeteren. Sommige zaken lijken onlogisch, maar als men er dieper op ingaat blijken ze niet zo onlogisch te zijn. Tien jaar geleden meende men dat er overall nieuwe wegen moesten aangelegd worden.

Twintig jaar geleden leefde de idee dat het openbaar vervoer moest afgeschaft worden. Al bij al heeft de administratie dus een grote openheid aan de dag gelegd en een omvangrijk veranderingsproces tot een goed einde gebracht. Nu wordt er in de gemeenteraden gediscussieerd over mobiliteit en verwerven de gemeenten deskundigheid inzake mobiliteit. Soepelheid is zeker nodig, maar het is onjuist te beweren dat bepaalde beslissingen geblokkeerd worden door de hogere overheid.

Met betrekking tot de rol van de provincies zou ik willen antwoorden dat de provincie Limburg niet meer beschikt over provinciale wegen. Men moet echter beseffen dat de provincies op dit vlak wel een positieve rol kunnen spelen. Dat er goede fietspaden zijn in sommige provincies is te danken aan het initiatief en dynamisme van provinciebesturen. Bovendien hebben de provincies geld, terwijl het gewest niet zoveel geld ter beschikking heeft.

Ik ben voorstander van minder gewestwegen. Het overhevelen ervan naar steden en gemeenten zou een aantal problemen kunnen oplossen.

Er moet nog veel werk gebeuren aan de gemeentewegen, bijvoorbeeld om de schoolomgeving veiliger te maken (bijakte veilige schoolomgeving). Als volwaardige partner dienen de gemeenten hier hun financiële verantwoordelijkheid op te nemen.

Verder moeten we over de NMBS een harde discussie voeren. Via onderhandelingen over het beheerscontract moeten we een voet tussen de deur krijgen. Dat is een breekijzer om een einde te maken aan de ongehoorde toestanden.

Ik ben minder kritisch over De Lijn. Als de mensen niet correct ingelicht worden, moet daaraan aandacht besteed worden en dient de regionale directeur op de hoogte gebracht te worden. Daarnaast zijn er herschikkingen nodig – waar de minister meer invloed over moet krijgen – en die moeten plaatsvinden in het kader van de netnormering.

Wat de vraag van de heer De Smet betreft kan ik stellen dat de grote richtingen van de (nieuwe twee) bijakten aangegeven zijn. Deze akten zijn erg vernieuwend. Ik dank de administratie daarvoor.

Aan de heer Malcorps wil ik zeggen dat de werken niet tot vertraging geleid hebben. Het plan moet niet volledig af zijn, we hebben dat soepel toegepast. De bijakte over de geluidsoverlast is al eens aangepast, maar er is nog altijd veel hinder.

Ik ben een grote voorstander van de decretale verankering van de hoofdlijnen van het huidige systeem, niet van de procedures : dat zou tot een nieuwe bureaucratisering leiden.

De timing zal in een verzameldecreet geregeld worden. Ik vraag dit al jaren en ik hoop dat het vlug zal gebeuren.

Wat de landelijke gemeenten betreft : vervoersarmoede is niet alleen een probleem van de mobiliteitsconvenants maar vooral van basismobiliteit.

De omschrijving van het begrip duurzame mobiliteit laat ik graag over aan de administratie.

Er bestaan veel misvattingen over het parkeeronderzoek. Het bestaande systeem is wel haalbaar voor de kleine gemeenten. Die kunnen perfect alle plannen opmaken. Sommige kleine gemeenten, Wijnegem bijvoorbeeld, hebben wel bijzonder grote problemen. We moeten niet lineair zeggen dat bepaalde zaken niet moeten opgenomen worden.

**De heer Johan Vanderheyden :** De provincies zijn bezig met de categorisering van de secundaire wegen. Pas na overleg tussen gewest en provincie kan vastgesteld worden wie de beheerder is van welke wegen.

Verder is er in een procedure voorzien voor het geval zich een blokkering voordoet. Er bestaat hierover een omzendbrief.

**De heer Paul Cattrysse :** Het begrip duurzame mobiliteit past in het algemene kader van de duurzame ontwikkeling. Dat laatste betekent dat men moet voorzien in de behoeften van de huidige generatie zonder dat dat een gevaar inhoudt voor de toekomstige generaties. Met betrekking tot mobiliteit dient men dus te werken met een langetermijnvisie. Dat houdt in : een goede planning (planmatig werken) en een kwaliteitsvolle ontwikkeling. Een ander aspect is het evenwicht tussen welzijn en welvaart, tussen leefbaarheid en bereikbaarheid. Mobiliteit mag geen overdreven beslag leggen op de schaarse ruimte.

Duurzame mobiliteit is dus het opzetten van een vervoerssysteem dat zo goed mogelijk voorziet in de toekomstige mobiliteitsbehoeften en dat daarbij zo weinig mogelijk negatieve invloed uitoefent op het ruimtelijk systeem en de vervoersongelijkheid tegengaat. Ten slotte houdt duurzame mobiliteit ook in dat men verplicht aandacht besteedt aan alle vervoerswijzen.

In de werkgroep over de mobiliteitsconvenants is de vraag om een aparte structuur uit te werken voor de verschillende soorten gemeenten (kleine, grote, in de Vlaamse ruit, ...) inzake de mobiliteitsplannen eveneens gesteld. Dat leverde ons 308 verschillende structuren op, wat totaal onwerkzaam was. We hebben daarom gekozen voor één structuur die een checklist is van alle aandachtspunten in een mobiliteitsplan. De concrete invulling moet voorgelegd worden aan het studie bureau ; de gemeentelijke begeleidingscommissie en de auditcommissie. Die moeten het plan met het nodige gezond verstand beoordelen, rekening houdend met de situatie in kleine gemeenten.

We hebben heel vroeg al een oriëntatienota en een beleidsplan van een kleine gemeente als voorbeeld gepubliceerd in een mobiliteitshandboek.

**De heer Carl Decaluwe :** Voor wat de definitie van duurzame mobiliteit betreft, zou het goed zijn de kleine gemeenten een aantal praktische voorbeelden ter beschikking te stellen. Ik merk immers dat veel mobiliteitsplannen van kleine gemeenten sneuvelen in de auditcommissie.

Minister Stevaert wil de mobiliteitsconvenants decretaal regelen via een verzameldecreet. Wij vinden dat geen goede werkwijze. Ze zijn te belangrijk en verdienen een afzonderlijk decreet.

Ik heb niet gepleit voor lineaire maatregelen voor kleine gemeenten, wel voor een kader dat voldoende ruim is en voorziet in vrijstellingen voor concrete situaties.

Er bestaat een lijst van alle gemeenten die de convenant nog niet ondertekend hebben. Als die gemeenten dat niet doen, zal dit gevolgen hebben voor aanpalende gemeenten, die misschien wel een convenant ondertekend hebben. Hoe en wanneer zal u, bijvoorbeeld inzake verkeersonveiligheid, ingrijpen in het belang van de burger ?

Ik hoop dat we naar aanleiding van de begrotingsbespreking al zicht hebben op de manier waarop (de criteria) de nieuwe middelen, 1 miljard frank, verdeeld zullen worden. Dat mag niet arbitrair gebeuren.

De provincies zijn in het kader van het RSV bezig met de categorisering van de wegen. Pas als ze daarmee klaar zijn, zullen we een idee krijgen van het wegenbeheer. Dit zal uiteraard gevolgen hebben voor de manier waarop de middelen verdeeld moeten worden. Hoe zal dat gaan ? De categorisering bepaalt immers de inrichting en die inrichting

brenkt bepaalde niet onbelangrijke investeringen met zich mee (structureel onderhoud). Concreet moet dus niet alleen de oefening van de categorisering maar ook de oefening van het middenplaatje gebeuren.

**De heer Bart De Smet :** Binnen het investeringsprogramma waren voor de opmaak van het gemeentelijk mobiliteitsplan overgangsmatregelen mogelijk gemaakt : voor 1997 volstond een oriëntatienota, in 1998 was een synthesesnota vereist en in 1999 een volledig mobiliteitsplan. Tot nog toe hebben nog maar 10 gemeenten ook de bijakten ondertekend. Hoe zal dat concreet beoordeeld worden ?

**De heer Johan Vanderheyden :** De bijakte Schoolomgeving wordt nog voorbereid. Voor elke bijakte wordt voorzien dat de gemeenten een mobiliteitsconvenant afsluiten.

**De heer Jan Loones :** De categorisering van de wegen brengt tegengestelde visies met zich mee. Ik vind niet dat we de gemeenten mogen belasten met de keuze tussen het provinciale of het gewestelijke voorstel. De voorkeur van de gemeenten zal immers altijd uitgaan naar wie helpt betalen. Dat is ongezonder als principe.

Ook op vlak van investeringen merken we duidelijk een gebrek aan coördinatie. Gemeente, provincie en gewest houden er al te vaak een verschillende visie op na over hetzelfde ontwerp.

Ik ben het volledig met de minister eens dat het de gemeenten soms aan politieke moed ontbreekt. Ook gemeenten zonder parkeerprobleem moeten een parkeervisie ontwikkelen. Al te vaak zwichten schepencolleges voor plaatselijke drukkingsgroepen. Daarom is het soms comfortabel te kunnen terugvallen op een hoger gezag om beslissingen door te voeren : een strenger beleid van bovenaf zou welkom zijn.

**De heer Mark Van der Poorten :** Politieke moed vergt ook kennis. Het schepencollege stelt, samen met experts, plannen op in een vakjargon dat de raadsleden en de bevolking niet meer begrijpen. De raadsleden praten de bevolking dan maar naar de mond. Beide groepen hebben meer informatie nodig. Ik pleit voor een planmatige aanpak maar ook voor voorzichtigheid omdat die planmatige aanpak vaak boven de hoofden van de bevolking gaat. Inspraak zonder inzicht leidt tot uitspraken zonder uitzicht.

Zo heeft de vorige minister de regel afgeschaft dat één parkeerplaats vereist is per 50 vierkante meter handelsoppervlakte. Deze regel is gemaakt op maat van Antwerpen en voor ons nefast.

Ook de verplichting dat voetpaden bij de heraanleg van wegen een vrije loopweg van minimum 1 meter moeten bieden, stelt de gemeenten voor moeilijkheden.

De selectie van projecten op bovengemeentelijk vlak dreigt het antipolitieke sentiment te bevorderen.

**De heer Jos Bex :** Waarom rept de bijakte met betrekking tot de schoolomgeving alleen over gewestwegen en niet over andere wegen ?

De herwaardering van bestaande voetwegen biedt een waardevol alternatief voor de lange procedurele weg van de onteigening van gronden langs gewestwegen. Maar de verouderde wetgeving verhindert dit.

**De heer Johan Malcorps :** Als de mobiliteitsconvenants decretaal worden geregeld, is er een apart decreet nodig. De doelstellingen van verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid vereisen een gelede opbouw van het bestuur. Wat is de precieze plaats van de provincies daarin ? In Nederland heeft men inmiddels vastgesteld dat het werken met vervoersregio's niet functioneert. Ook bij ons roept een mobiliteitsplan als dat voor de Rupselstreek meteen de vraag op waarom Kontich niet wordt opgenomen.

Is voor de projecten in 2000 telkens een goedgekeurd mobiliteitsplan als voorwaarde vereist ? Geldt dat ook voor de twee nieuwe bijakten m.b.t. de schoolomgeving en de tachtig-percentregeling voor de fietspaden ? Moeten er geen concrete afspraken zijn i.v.m. mobiliteitsplannen.

**Minister Steve Stevaert :** Men vraagt om een decreetale verankering van de mobiliteitsconvenants. Dat waardeer ik, maar dan moet het wel snel gaan. Maar dit vormt geen probleem aangezien er hierover een consensus bestaat over alle fracties heen.

De bijakten zijn aan verfijning toe, maar ook dat mag niet leiden tot vertraging of bureaucratisering.

Het is inderdaad niet altijd zo dat een fietspad best langs een gewestweg loopt. Vaak zijn er betere alternatieven voor een goede verkeersafwikkeling, maar dan moet de gemeente haar bevolking daar wel over informeren. Dat is niet de taak van de Vlaamse overheid maar wel van de lokale overheid, die zelf van ons alle informatie ter beschikking krijgt. Anders zit men met een probleem van democratisch deficit.

Wat de provincies betreft, die spelen een rol als ze een convenant mee ondertekenen. De problemen variëren van provincie tot provincie. Zo ligt onder meer de kustzone moeilijk.

**De heer Johan Vanderheyden :** De gemeenten en de VVSG hebben inderdaad een belangrijke rol te spelen in het informeren van de burgers. Overigens zijn bepaalde beperkte ingrepen, bijvoorbeeld voor de verhoging van de verkeersveiligheid op kruispunten, ook zonder convenant mogelijk.

**De heer Jan Loones :** Ik doelde niet zozeer op het rechtstreeks informeren van de burgers dan wel op het gedwongen opnemen van voorschriften. Daarbij gebruiken wij de dwang vanwege de administratie wel eens als argument om de kritiek van burgers te pareren.

**Minister Steve Stevaert :** Met betrekking tot de bouwverordeningen over parkeerplaatsen heeft de lokale overheid – een al te weinig bekend – initiatiefrecht buiten de gewestregeling om regelend op te treden. De lokale overheid heeft nog heel wat mogelijkheden op dat vlak.

Het feit dat een aantal gemeenten de convenant niet ondertekend hebben, betekent niet dat de Vlaamse overheid haar verantwoordelijkheid inzake verkeersveiligheid niet zal opnemen. Door de nieuwe bijakten die op stapel staan, denk ik dat veel gemeenten de convenant alsnog zullen ondertekenen. Het is echter geen verplichting.

Voor de overheveling van wegen moeten belangrijke financiële middelen ter beschikking gesteld worden, dit is dus geen besparing voor de Vlaamse overheid. Zij moet enkel tussenkomen als dit noodzakelijk is. In sommige gemeenten is de Vlaamse overheid ten onrechte voor heel veel verantwoordelijk, in andere draagt de gemeente zelf, evenzeer ten onrechte, grote verantwoordelijkheid.

den. Dat is een historisch gegroeide onrechtvaardigheid, een historisch passief dat men niet meer kan oplossen.

*De verslaggever,*

*De voorzitter,*

Koen  
HELSEN

Wivina  
DEMEESTER-DE MEYER

---