



Vlaams
Parlement

stuk **1275** (2011-2012) – Nr. 3
ingediend op 13 december 2011 (2011-2012)

Ontwerp van decreet

houdende wijziging van het decreet van 20 maart 2009
betreffende het mobiliteitsbeleid en
opheffing van het decreet van 20 april 2001
betreffende de mobiliteitsconvenants

Voorstel van decreet

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

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

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door de heren Jan Roegiers en Luckas Van Der Taelen

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Jan Peumans.

Vaste leden:

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

Plaatsvervangers:

de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, Ward Kennes, Johan Sauwens;
mevrouw Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt, de heer Johan Deckmyn, mevrouw Katleen Martens;
de dames Annick De Ridder, Lydia Peeters;
mevrouw Michèle Hostekint, de heer Bart Martens;
de heer Bart De Wever, mevrouw Tine Eerlingen;
de heer Lode Vereeck;
de heer Luckas Van Der Taelen.

Stukken in het dossier:

1275 (2011-2012) – Nr. 1: Ontwerp van decreet
– Nr. 2: Amendementen

379 (2009-2010) – Nr. 1: Voorstel van decreet
– Nr. 2: Verslag over gedachtewisseling

INHOUD

1. Toelichting van het voorstel van decreet	4
2. Bespreking van het voorstel van decreet	5
3. Toelichting van het ontwerp van decreet	7
3.1. Inleiding	7
3.2. Huidig convenantenbeleid	8
3.3. Knelpunten	8
3.3.1. Evaluatie Rekenhof (2002).....	8
3.3.2. Resolutie Vlaams Parlement (2006).....	8
3.3.3. Evaluatie Task Force Mobiliteitsconvenants	9
3.4. Ontwerp van decreet.....	9
3.4.1. Gemeentelijke mobiliteitsplanning	9
3.4.2. Organisatiestructuur en taakverdeling.....	10
3.4.3. Projectmethodologie	10
3.4.4. Kwaliteitszorg	10
3.4.5. Subsidies en samenwerkingsovereenkomsten.....	11
3.5. Geluidswering.....	12
4. Algemene bespreking van het ontwerp van decreet	12
5. Artikelsgewijze bespreking van het ontwerp van decreet	21
6. Eindstemming	24
Gebruikte afkortingen	25
Tekst aangenomen door de commissie	26
Bijlage: Evaluatie en bijstelling van het instrument Mobiliteitsconvenant – 2011 van de Task Force Mobiliteitsconvenants	37

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken behandelde op 27 oktober en 1 december 2011 het ontwerp van decreet houdende wijziging van het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid en opheffing van het decreet van 20 april 2001 betreffende de mobiliteitsconvenants.

Het ontwerp van decreet werd behandeld in samenhang met het voorstel van decreet van de dames Marleen Van den Eynde, Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt en An Michiels en de heren Pieter Huybrechts, Jan Penris en Johan Deckmyn houdende wijziging van het decreet van 20 april 2001 betreffende de mobiliteitsconvenants (*Parl. St. VI. Parl. 2009-10, nr. 379/1*). Dit voorstel werd in de commissie reeds toegelicht op 9 december 2010. Op 16 december 2010 werd in het kader van de behandeling van dit voorstel van decreet een gedachtewisseling gehouden over de stand van zaken van de grondige evaluatie van de mobiliteitsconvenants en over de laatst uitgevoerde evaluatie zoals het decreet het voorschrijft, met mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken¹.

Conform artikel 55,4, van het Reglement werd voor de artikelsgewijze bespreking het ontwerp van decreet als basis genomen. Bij die bespreking werden vier amendementen op het ontwerp van decreet ingediend (*Parl. St. VI. Parl. 2011-12, nr. 1275/2*).

Het rapport ‘Evaluatie en bijstelling van het instrument ‘Mobiliteitsconvenant’ – 2011’ van de Task Force Mobiliteitsconvenants is als bijlage bij dit verslag opgenomen.

1. Toelichting van het voorstel van decreet

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* licht het voorstel van decreet toe. Het heeft vooral tot doel de minister een aanzet te geven om zeker de module 5 ter herziening voor te leggen.

Geluidshinder is een ernstige bron van hinder. Minstens een op drie Vlamingen beweert enorme last te ondervinden van het omgevingslawaai. Dat is in grote mate afkomstig van industriële activiteiten. De laatste jaren blijkt ook verkeer een aanzienlijke veroorzaker te zijn. Het verkeer op de gewestwegen is enorm toegenomen, stelt mevrouw Van den Eynde, en rechtevenredig daarmee ook de lawaaihinder. Ze wijst op de massa vragen ter zake. Het aantal schriftelijke vragen over geluidsschermen is in het laatste jaar verdubbeld, weet het lid. Dat wijst op de ernst van de situatie.

Het Europees Parlement heeft dat ook erkend en stelde de richtlijn Omgevingslawaai op. Die moet de lidstaten ertoe aanzetten het probleem ook echt aan te pakken. In eerste instantie dient het omgevingslawaai in kaart gebracht te worden, wat dan als basis moet dienen om actieplannen op te stellen. Daarmee moet de lawaaihinder ten gevolge van verkeer ingedijkt worden.

In 1996 werd met betrekking tot lawaaihinder door het verkeer het intussen beruchte mobiliteitsconvenant in het leven geroepen, dat een samenwerkingsverband veronderstelt tussen de diverse overheden die bij een bepaald project verantwoordelijkheid dragen: gemeente, provincie, Vlaamse overheid en De Lijn. Het convenant zou een instrument moeten zijn om afspraken tussen die instanties te regelen. De negentien modules ervan staan voor bepaalde projecten, legt mevrouw Van den Eynde uit, onder meer inzake stimuli voor het uitbouwen van openbaar vervoer, regelen van het fietsbeleid en dergelijke meer.

Het lid spitst zich enkel toe op module 5 die de financiering van geluidsschermen regelt. Het mobiliteitsconvenant wordt jaarlijks geëvalueerd. Op 14 februari 2006 vond in de

¹ Gedachtewisseling over de stand van zaken van de grondige evaluatie van de mobiliteitsconvenants en over de laatst uitgevoerde evaluatie zoals het decreet het voorschrijft, met mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken. Verslag namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken uitgebracht door de heer Steve D’Hulster (*Parl. St. VI. Parl. 2009-10, nr. 379/2*).

commissie volgens het lid de enige vergadering plaats over de evaluatie van de modules². Iedereen was het erover eens dat bepaalde modules van het mobiliteitsconvenant absoluut bijsturing behoeften. De meerderheid diende een voorstel van resolutie³ in die erop aanstuurde module 5 grondig te evalueren en, op basis van een gefundeerde argumentatie, om de bewuste module af te schaffen. Het voorstel werd eenparig goedgekeurd. Dat impliceert volgens mevrouw Van den Eynde dat alle parlementsleden het erover eens waren dat de financiering van geluidsschermen in Vlaanderen niet correct was geregeld.

Vijf jaar later is de module nog niet bijgestuurd of afgeschaft, moet het lid vaststellen. De gemeentebesturen lijden onder de zware financiële last van het plaatsen van dergelijke geluidsschermen, want die wordt naar hen doorgeschoven, benadrukt ze. Ze is ervan overtuigd dat ook in 2010 geen enkele fractie durft beweren dat module 5 goed is met het oog op een remedie voor de geluidsoverlast in Vlaanderen. Zelfs CD&V, die de minister van Mobiliteit levert, pleit voor de afschaffing. Een persbericht van vier jaar na de bespreking van het mobiliteitsconvenant stelde dat de heer Dirk de Kort bij minister Hilde Crevits de financiering van de geluidsschermen had aangekaart. Er werden oplossingen beloofd die nog altijd uitblijven.

Mevrouw Van den Eynde heeft nagegaan welke gemeenten om financiële redenen geen geluidsschermen kunnen plaatsen. Soms haalt men volgens de module net niet voldoende decibel om een grotere financiering te bekomen. Wie in een district van de stad Antwerpen woont waar men niet in geluidsschermen investeert, heeft pech. Het lid meent dat men de koe eindelijk bij de horens moet vatten. Ze wil dat het parlement gezamenlijk aangeeft dat gemeenten niet verantwoordelijk kunnen worden gesteld voor geluidsoverlast van gewestwegen. Het doorschuiven van de financiële kost van het plaatsen van geluidsschermen naar de gemeenten, is desastreus voor vele Vlamingen, onderstreept mevrouw Van den Eynde.

Het voorstel van decreet moet een wijziging aanbrengen aan het decreet van 20 april 2001 betreffende de mobiliteitsconvenants door toevoeging aan artikel 5 van een zin die het lid citeert: “De module kan geen overeenkomst inhouden die kosten, voortvloeiende uit gewesttaken, ten laste legt van lokale besturen.”. Dat moet de minister de kans geven werk te maken van de bijsturing van module 5 van het mobiliteitsconvenant. De resolutie was te vrijblijvend, herhaalt ze.

Het lid is zich ervan bewust dat de minister aan de herziening van bepaalde modules werkt. In het voorjaar van 2011 zou ze samen met de VVSG aan de tafel gaan zitten. Het lid wil met het voorstel van decreet het aanpakken van module 5 bespoedigen en meent dat de parlementsleden die mee die stap zetten dat ook met trots aan hun gemeente kunnen melden.

2. Bespreking van het voorstel van decreet

De heer *Jan Roegiers* vindt het enerzijds voorbarig een voorstel van decreet goed te keuren op een moment dat de evaluatie van het instrument mobiliteitsconvenant nog bezig is. Hij begrijpt evenwel de reden van indiening van het voorstel van decreet en erkent de problemen. Hij wil zich echter aan de gemaakte afspraak houden. Die impliceert een grondige evaluatie van het convenantsbeleid, zoals de minister heeft aangekondigd.

² 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 (*Parl. St. Vl. Parl. 2005-06*, nr. 802/1 en 2).

³ *Parl. St. Vl. Parl. 2005-06*, nr. 921/1-3.

Van de minister zou het lid graag horen wat de stand van zaken is van die evaluatie. Het decreet bepaalt dat die jaarlijks voor 30 juni bezorgd moest zijn, maar ze is er nog niet. De heer Roegiers wil echter wel de grondige evaluatie afwachten. Het lijkt hem weinig zinvol al een voorafname te doen op de resultaten. Hij stelt daarom aan Vlaams Belang voor het voorstel van decreet niet ter stemming voor te leggen maar het mee te nemen naar het moment waarop met de minister een bespreking ter zake wordt gehouden. Indien het toch ter stemming wordt voorgelegd, zal sp.a het niet goedkeuren.

Mevrouw *Lies Jans* sluit zich aan bij de heer Roegiers. Ze erkent de redenen voor indiening van het voorstel, en het feit dat de evaluatie al lang op zich laat wachten. Ook haar fractie wil dat er snel werk van wordt gemaakt. Ze wil dat de minister alsnog wordt aangespoord, als ze verneemt dat de VVSG van een evaluatie geen weet blijkt te hebben. De inhoud van het voorstel van decreet is zeker niet slecht, stelt het lid, maar toch vindt ze het geen goed idee om het goed te keuren. Er zijn nog heel wat andere knelpunten in diverse modules, oppert mevrouw Jans, en het lijkt haar beter de grondige evaluatie voor alle modules af te wachten. Dat moet dan leiden tot een degelijk uitgewerkt voorstel of ontwerp van decreet. Er kunnen wel aanbevelingen gedaan worden intussen, stelt ze. De N-VA vraagt aan Vlaams Belang om het voorstel nog niet ter stemming te brengen en mee de kar te trekken. Ook N-VA stemt tegen als het wel ter stemming wordt gebracht.

De heer *Sas van Rouveroy* sluit zich in naam van Open Vld aan bij het standpunt van de heer Roegiers.

Mevrouw *Griet Smaers* sluit zich eveneens aan bij de opinie van de heer Roegiers en mevrouw Jans. Ook zij wil eerst een evaluatie zien van de mobiliteitsconvenants. De minister heeft dat toegezegd. Het lijkt haar onverstandig een voorstel van decreet goed te keuren dat zich richt op slechts één module. Het lid ziet nog andere aspecten die prioriteit verdienen.

De heer *Jan Roegiers* vult nog aan dat het wel mogelijk moet zijn om de evaluatie te bespoedigen in het licht van het voorstel van decreet dat voorligt. Het lid heeft zelf een tweetal maanden geleden een expliciete vraag om uitleg ingediend inzake de evaluatie, omdat hij het lang vond duren. De vraag is toen onontvankelijk verklaard, omdat de evaluatie wel al door de minister was aangekondigd. Dat maakt de discussie steriel, vindt het lid. Hoe kan dan de minister nog ter verantwoording geroepen worden voor een timing, wil hij weten.

De heer *Jan Peumans* vindt de vraag terecht. Hij leest in het overzicht dat de Vlaamse overheid al sinds 1996 het instrument van het mobiliteitsconvenant hanteert. Het decreet betreffende mobiliteitsconvenants werd van kracht, en het Mobiliteitsdecreet bevestigde die aanpak nog. Minister Crevits meldde dat een evaluatie van de convenants lopende is in samenwerking met de VVSG. Zodra de studie afgewerkt is, kunnen de resultaten besproken worden in de commissie. Op basis daarvan stelt de voorzitter voor tegen de volgende week van de minister uitsluitel te vragen over de timing van de evaluatie⁴.

De heer *Jan Roegiers* stelt voor zijn vraag om uitleg van twee maanden geleden alsnog te agenderen en zo een officiële vraag in een parlementaire discussie aan de minister te stellen. De heer *Jan Peumans* is van oordeel dat een uitnodiging van de commissievoorzitter aan de minister om de nodige uitleg te komen verschaffen, minstens evenwaardig is.

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* begrijpt de opinies van de andere leden en stelt dat het Vlaams Belang niet de bedoeling had het voorstel ter stemming voor te leggen. Ze is het

⁴ Op 16 december 2010 heeft de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken dan inderdaad een gedachtewisseling gehouden over de stand van zaken van de evaluatie van het convenantenbeleid. Zie verslag (*Parl. St. VI. Parl. 2009-10, nr. 379/2*).

ermee eens dat er nog andere dringende knelpunten zijn in diverse modules, maar wil het schrijnende karakter van module 5 nogmaals onderstrepen. Zij vond het dan ook zinvol in een apart voorstel van decreet daarvoor te voorzien en verwijst nogmaals naar het aantal gemeenten dat zich geen geluidsschermen kan veroorloven: Kortrijk, Waasmunster, Alken, Roeselare, Bekkevoort, Asse, Wilsele enzovoort. Mevrouw Van den Eynde maakt nogmaals een punt van de omvang van het probleem van de geluidshinder. Ze dringt erop aan na te denken over een juiste aanpak van het probleem met geluidsschermen en met geluidsarm asfalt.

Van de minister verwacht ze op zijn minst duidelijkheid over de evaluatie en eventuele herziening. Ze herhaalt dat de VVSG nog van geen wijzigingen of evaluatie weet had. Haar voorstel van decreet was voornamelijk bedoeld als voorzet, om aan te klagen dat een resolutie van vijf jaar geleden nog geen resultaat voortbracht.

De *voorzitter* vat samen dat het voorstel van decreet aldus wordt aangehouden en dat voor de agenda voor de volgende werkweek de stand van zaken inzake de evaluatie mobiliteitsconvenant wordt opgenomen. Het kabinet wordt meteen verwittigd, stelt de voorzitter. Conform het decreet moet de Vlaamse Regering jaarlijks een evaluatie neerleggen. De laatste dateert van vrij lang geleden. Ook dat wordt ingecalculeerd.

3. Toelichting van het ontwerp van decreet

Minister *Hilde Crevits* verduidelijkt dat het ontwerp van decreet in de eerste plaats wil tegemoetkomen aan een aantal juridische, procedurele en administratieve knelpunten. De basisfilosofie van het Mobiliteitsdecreet blijft behouden.

3.1. Inleiding

Ze overloopt de hoofdlijnen van het voorliggende ontwerp van decreet. Het moederconvenant wordt geschrapt. Het mobiliteitsplan volstaat immers als basis voor de uit te voeren projecten. De klemtoon wordt gelegd op de besluitvorming in de gemeentelijke begeleidingscommissie (GBC). Als daar een consensus wordt bereikt en de kwaliteitsadviseur geeft een gunstig advies, dan kan het project worden uitgevoerd. De openbaarvervoerscommissie (OVC) en de Provinciale Auditcommissie (PAC) worden geïntegreerd in een regionale mobiliteitscommissie (RMC) die alleen vergadert over een project als er geen consensus wordt gevonden in de GBC of als de kwaliteitsadviseur daar uitdrukkelijk om verzoekt. De analyse en het voorontwerp – vroeger waren dat de start- en projectnota – worden waar mogelijk geïntegreerd in een eenmalige nota. De inhoud van de nota's wordt zoveel mogelijk gereduceerd tot de essentie. De huidige investeringsmodules en de ad-hoc-samenwerkingsovereenkomsten worden geïntegreerd in een enkele overeenkomst.

De gemeenten krijgen meer inspraak en de administratieve lasten verminderen. Het is belangrijk dat het standpunt van de GBC in een latere fase niet meer plots kan worden gewijzigd. Hierover bestaat op vandaag namelijk grote frustratie bij de gemeenten. Er moet ook meer duidelijkheid komen over wat al dan niet wordt gesubsidieerd.

Daarom krijgt de werkwijze van het huidige convenantenbeleid een decretale basis. Daarmee wordt tegemoet gekomen aan de wensen van het Rekenhof en van de Inspectie Financiën. De bestaande verspreide regelgeving wordt geïntegreerd in één decreet en één besluit. De sterke kanten van de huidige werkwijze worden behouden: het overlegmodel dat moet zorgen voor een meer efficiënte besluitvorming en een groter draagvlak, het delen van de verantwoordelijkheden en de kwalitatieve toetsing van de projecten aan mobiliteitsplannen en aan technische vademecums.

Het uitvoeringsbesluit moet voorzien in een aantal regels voor de organisatie, de samenstelling, de werking en de opdracht van de GBC en de RMC. Het moet de taken en de aanstellingswijze van de kwaliteitsadviseur bepalen. Het moet omschrijven hoe de pro-

jecten moeten worden aangepakt, rekening houdend met de resolutie van het Vlaams Parlement, de audit van het Rekenhof, de evaluatie binnen de Task Force Mobiliteitsconvenants en de adviezen van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA). Het decreet moet bepalen op welke basis de financiering zal gebeuren. Het uitvoeringsbesluit moet omschrijven waaraan de middelen worden besteed en hoe de concrete subsidieregelingen eruitziet. Het gewest zal de prioritaire investeringen op zich nemen. Het initiatiefrecht van de gemeenten wordt echter behouden, ook voor investeringsprojecten op gewestwegen. In dat laatste geval dient er echter wel een cofinanciering te zijn.

3.2. *Huidig convenantenbeleid*

Sinds 1996 wordt het mobiliteitsconvenant gehanteerd als structurerend element van het lokale mobiliteitsbeleid. Veel mobiliteitsactoren hebben projecten en maatregelen uitgewerkt. De inpassing van alle projecten en maatregelen binnen een mobiliteitsplan dat gericht was op duurzaamheid, moest leiden tot een efficiëntieverhoging. Door het 'partnership' binnen het mobiliteitsconvenant werd het mobiliteitsbeleid een gedeelde verantwoordelijkheid, waarbij men probeert de partners op gelijke voet te zetten.

De gemeenten behielden echter altijd de vrijheid om al of niet een mobiliteitsconvenant af te sluiten. Als ze dat wel deden, moesten ze een mobiliteitsplan opmaken en een GBC oprichten, dat een forum moest worden voor gestructureerd overleg. De auditcommissies PAC en OVC moesten de kwaliteit van de projecten beoordelen. De auditor formuleert een advies. Binnen het mobiliteitsconvenant worden doelstellingen en afspraken voor elk van de partijen vastgelegd, met een aantal voorwaarden. Sinds 1996 werden er bijna tweeduizend projecten gedefinieerd volgens een van de negentien modules die kunnen worden beschouwd als typeprojecten. Het is belangrijk dat gestructureerde model in de toekomst te bewaken.

3.3. *Knelpunten*

3.3.1. *Evaluatie Rekenhof (2002)*

Voor de knelpunten verwijst de minister naar de evaluatie van het Rekenhof (2002)⁵. Doorheen de jaren werd er aan de mobiliteitsconvenants gesleuteld. Een aantal knelpunten maakt een grondige herziening noodzakelijk. Er was bijvoorbeeld geen correcte decretales onderbouwing van de moduleteksten. Er is ook geen garantie dat de maatregelen in alle gemeenten gelijk worden aangepakt omdat de principes van het convenant alleen gelden als er een moederconvenant of een module is getekend. Het moederconvenant werd door de gemeenten op de meest diverse momenten afgesloten, meestal als een belangrijk investeringsproject in zicht kwam. In dergelijke gevallen kunnen vaak vragen worden gesteld bij de uitvoering van het mobiliteitsplan.

3.3.2. *Resolutie Vlaams Parlement (2006)*

De resolutie die in 2006 door het Vlaams Parlement werd aangenomen⁶ stelde dat er meer geïntegreerd moest worden gewerkt, dat het mobiliteitsplan en het ruimtelijk structuurplan op elkaar moeten worden afgestemd en dat bepaalde modules moeten worden geëvalueerd.

⁵ Verslag van het Rekenhof over het gebruik van convenants in de Vlaamse Gemeenschap (*Parl. St. Vl. Parl.* 2002-03, nr. 38).

⁶ Resolutie betreffende de evaluatie van de mobiliteitsconvenants (*Parl. St. Vl. Parl.* 2005-06, nr. 921/3).

3.3.3. *Evaluatie Task Force Mobiliteitsconvenants*

Ook de evaluatie door de Task Force Mobiliteitsconvenants⁷ heeft een aantal knelpunten in beeld gebracht⁸. Vandaag is de regelgeving verspreid over twee decreten, een ministerieel besluit en diverse omzendbrieven. Voor de opmaak en de uitvoering van een lokaal mobiliteitsplan is een afstemming met de gemeentelijke legislatuur wenselijk. Modules worden beschouwd als ad-hocovereenkomsten. Een reglementaire subsidie zou meer garanties bieden dat men de gevraagde middelen ook zal krijgen.

De procedure waarbij er op twee fora overleg wordt gepleegd over het project, namelijk de GBC en in een latere fase de PAC of de OVC, leidt soms tot het gevoel dat er dubbel werk wordt gedaan. Hetzelfde geldt voor de samenstelling van de dossiers. Een aantal stukken die in de bijlagen moeten worden opgenomen, zijn eigenlijk al ter beschikking van de administratie. De taskforce vraagt ook dat er veel aandacht wordt besteed aan de bovenlokale problematieken.

De typemodules werden in de taskforce gescreend op hun link met duurzaam mobiliteitsbeleid. Er werd ook nagegaan of de toepassingscriteria wel voldoende duidelijk zijn en of de werk- en financieringslast redelijk en correct is. Bij module 10 en 13 neemt de gemeente bijvoorbeeld de projectleiding en de werfleiding op zich. Uit de evaluatie blijkt nu dat dit voor sommige gemeenten te hoog gegrepen is.

3.4. *Ontwerp van decreet*

Het ontwerp van decreet heeft tot doel een aantal elementen die op decretaal niveau te bepalen zijn, te integreren in het Mobiliteitsdecreet van 2009 waarin het gemeentelijk mobiliteitsbeleid is verankerd. Door die integratie kan het Convenantendecreet zelf worden opgeheven. Vervolgens is het de bedoeling om het geheel van bepalingen die nu verspreid zitten over het decreet, een ministerieel besluit en diverse rondzendbrieven, op een gelaagde manier te regelen, met een decreet, een uitvoeringsbesluit en een ministerieel besluit. Een aantal organisatorische afspraken moet dan nog geregeld worden in een huiselijk reglement. De juridische en reglementaire aftoetsing was een van de belangrijkste bekommernissen van het Rekenhof.

3.4.1. *Gemeentelijke mobiliteitsplanning*

Voor het gemeentelijk mobiliteitsplan stapt men over naar een verplichting. Iedere gemeente moet dus een mobiliteitsplan hebben. Het effect van die verplichting is beperkt. Bijna alle gemeenten beschikken immers nu reeds over een mobiliteitsplan. De planperiode wordt afgestemd op de gemeentelijke legislatuur. Het Gemeentelijk Mobiliteitsdecreet maakt geen deel uit van het Planlastendecreet omdat men niet in elke legislatuur een nieuw plan hoeft te maken. De sneltoets is voldoende. Het mobiliteitsplan wordt het afspraakmoment bij uitstek voor de verdere uitvoering van het mobiliteitsbeleid.

De noodzaak van een moederconvenant verdwijnt. Het moederconvenant wordt daarom geschrapt als document. Het gemeentelijke mobiliteitsplan heeft niet alleen betrekking op gemeentelijke projecten, maar geeft de grote lijnen van de toekomstvisie voor het mobiliteitsbeleid.

De minister meldt dat momenteel 175 gemeenten bezig zijn met de herziening of de bijsturing van hun mobiliteitsplan. 105 gemeenten hebben een conform mobiliteitsplan van de eerste of de tweede generatie. Drie gemeenten hebben op dit ogenblik nog geen moederconvenant. 25 gemeenten hebben een mobiliteitsplan dat vijf jaar of ouder is en zijn bezig met de sneltoets. Twintig gemeenten hebben een eerste mobiliteitsplan dat nog geen vijf

⁷ De Task Force Mobiliteitsconvenants is samengesteld uit vertegenwoordigers van MOW, AWV, De Lijn, VVSG, VVP, RWO, LNE.

⁸ Zie bijlage.

jaar oud is. In 85 gemeenten is er een mobiliteitsplan van de tweede generatie. Bijna alle gemeenten in Vlaanderen zijn dus op een actieve manier bezig met het mobiliteitsbeleid.

3.4.2. Organisatiestructuur en taakverdeling

Een tweede grote verandering in het ontwerp van decreet is de centrale rol van de GBC in de besluitvorming rond plannen en projecten. Het decreet regelt de verplichte samenstelling. De uitbreiding die noodzakelijk kan zijn in functie van het specifieke plan of project zal worden geregeld in het uitvoeringsbesluit. Niets verhindert dat er ook informele contacten worden gelegd.

De nieuwe rol van de GBC biedt een aantal uitdagingen. Alle relevante actoren worden in een forum samengebracht. Het GBC faciliteert ook het lokale draagvlak voor de mobiliteitsprojecten. Het overleg dient bij te dragen tot het tot stand komen van een duurzaam en kwaliteitsvol project. Alle actoren binnen de GBC moeten ook een mandaat hebben. De intergemeentelijke begeleidingscommissie (IGBC) blijft bestaan voor projecten die de gemeentegrenzen overschrijden.

Het decreet bepaalt dat de werkzaamheden van de PAC en van de OVC worden geïntegreerd in een RMC. Deze commissie moet de resultaten van de GBC opvolgen. Als er binnen de GBC een consensus wordt bereikt, dan hoeft het project echter niet meer op de RMC te komen. De auditoren blijven bestaan, maar ze worden voortaan kwaliteitsadviseurs genoemd. Ze moeten sowieso een advies sturen over de ontwerpen van de intergemeentelijke mobiliteitsplannen, over de projecten. Als het advies positief is, dan hoeft het project niet meer naar de RMC te gaan.

3.4.3. Projectmethodologie

Het decreet legt ook een aantal elementen van de methodologie vast. Er worden drie fasen onderscheiden. De vroegere startnota en projectnota worden geïntegreerd. Er moet een analyse worden gemaakt van een aantal feitelijke, financiële en juridische contexten en van mogelijke oplossingsvarianten. Vervolgens wordt er een voorontwerp opgesteld met een verklarende nota. Volgens de criteria van het ontwerp van decreet is het perfect mogelijk om de analyse en het voorontwerp te integreren. Zo kan men tijd winnen. Nadien komt er een evaluatie. Die wordt nu decretaal verankerd. De evaluatie zal niet per project moeten gebeuren, maar in clusters. Het ontbreken van een evaluatie werd aangekaart door het Rekenhof en door de MORA.

3.4.4. Kwaliteitszorg

De bepalingen rond kwaliteitszorg geven uitdrukkelijk weer hoe de relatie tussen de GBC en de RMC er in de nabije toekomst zal uitzien en hoe de kwaliteitsadviseur precies dient op te treden. Op dit ogenblik zijn er externe en interne auditoren. De externe auditoren zijn zelfstandigen. Zij treden op bij infrastructuurprojecten. De interne auditoren zijn ambtenaren van de afdeling Beleid, Mobiliteit en Verkeersveiligheid (BMV). Zij treden op voor de projecten inzake openbaar vervoer en voor de mobiliteitsplannen. Die auditoren worden nu kwaliteitsadviseurs. Hun advies is gunstig of ongunstig. Het is altijd schriftelijk. Uitzonderlijk is er een mogelijkheid tot heroverweging.

Als er binnen de GBC een consensus wordt bereikt, dan zullen er volgens de minister zelden problemen zijn. Als dat niet het geval is, dan moet de RMC haar rol voluit kunnen spelen. De kwaliteitsadviseur kan ook vragen dat een gemeente een aantal zaken nog eens opnieuw bekijkt. Een kwaliteitsadviseur heeft namelijk een zicht op alle mogelijke projecten in zijn werkingsgebied. Soms worden er in een bepaalde gemeente goede oplossingen gevonden waar men in andere gemeenten niet aan denkt. Zo kan de kwaliteitsadviseur een kwalitatieve inbreng doen ook bij consensusprojecten.

3.4.5. *Subsidies en samenwerkingsovereenkomsten*

Het ontwerp van decreet voert een aantal nieuwe begrippen in, namelijk duurzame lokale mobiliteit, initiatiefnemers en projecten. Daarmee komt men tegemoet aan vragen die in het verleden werden gesteld.

In de toekomst zullen er twee soorten financiering zijn, namelijk de subsidies en de samenwerkingsovereenkomst. De subsidies krijgen door de vermelding in het decreet een reglementair karakter. Daardoor is er ook een garantie voor een gelijke behandeling van de gemeenten. Dat was een van de opmerkingen van het Rekenhof. Er zullen ook subsidies worden toegekend telkens er wordt gewerkt op eigendommen van de gemeente. Als een project deel uitmaakt van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk, dan kan een gemeente middelen uit het fietsfonds krijgen. Dat wordt een reglementaire subsidie.

Samenwerkingsovereenkomsten zijn noodzakelijk wanneer er op wegen in beheer van het Vlaamse Gewest moet worden samengewerkt met de gemeenten, of wanneer de gemeente gebruik maakt van haar initiatiefrecht. Dan is er een investering of een co-investering door het Vlaamse Gewest. De term modules wordt niet langer gebruikt. Ook de term fietsfonds verdwijnt. Nu zal men het hebben over de aanleg of herinrichting van de fietsinfrastructuur. Er wordt wel een onderscheid gemaakt naargelang de wegbeheerder. Projecten op gemeentewegen worden gefinancierd met subsidies. Projecten op wegen in beheer van het Vlaamse Gewest blijven investeringen, met een mogelijke co-investering door de gemeente.

Het is niet de bedoeling dat men zich zou beperken tot infrastructuurgebonden projecten. Er is een gemeentelijk of een intergemeentelijk mobiliteitsplan. Er zijn projecten waarbij de Vlaamse overheid medefinanciert, maar het project blijft eigendom van de lokale overheid. In het ontwerp van decreet wordt nu in een generieke subsidiemachtiging voorzien.

De projecten moeten bijdragen tot een duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid en ze moeten voldoen aan de criteria rond integrale kwaliteitszorg en aan de subsidievoorwaarden.

De samenwerkingsovereenkomsten gaan over werken op wegen in beheer van de Vlaamse overheid. Die werken worden uitgevoerd door het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), door De Lijn of door de gemeente, mits vergoeding van de kosten. In de samenwerkingsovereenkomst wordt uitdrukkelijk bepaald wie wat doet en welke vergoedingen daar tegenover staan. Het is de bedoeling om geïntegreerd te werken. Er is kwaliteitscontrole op de ontwerpen en er worden ook investeringskredieten vastgelegd voor de uitvoering.

De minister wil nog ingaan op het probleem van het zogenaamde slapende geld. Als men een module afsluit, dan wordt het geld al heel vroeg vastgelegd, nog vóór de onteigeningen. De onteigeningen kunnen echter lang aanslepen. Zij vindt dat men het geld maar mag vastleggen op het ogenblik dat het zeker is dat het project wordt uitgevoerd. Daarom wil ze de investeringskredieten vastklikken kort voor de uitvoering.

Ze zal vandaag nog niet ingaan op de zaken die worden geregeld in het uitvoeringsbesluit. Als men dat wil, kan ze dat op een later tijdstip toelichten in de commissie.

De volgende zaken kan ze wel al meedelen. De gemeenten behouden een initiatiefrecht, ook op gewestwegen. Aansluitend op de projectfase moeten de middelen ter beschikking worden gesteld. Er moet ook begeleiding zijn. Een financiële bijdrage van de gemeenten blijft mogelijk voor sommige projecten.

3.5. *Geluidswering*

In het kader van het actieplan geluid is er al een prioriteitenplan voor Vlaanderen. De Vlaamse overheid moet de eventuele geluidswerende constructies voor honderd percent betalen. Dat geldt ook wanneer het gaat om milderende maatregelen bij het verlenen van een stedenbouwkundige vergunning, na een milieu-effectenrapport (MER). Geluidswerende constructies kunnen echter ook worden geplaatst op basis van samenwerkingsovereenkomsten. Ook op dat vlak blijft de VVSG vragende partij voor het initiatiefrecht van de gemeenten en voor het principe van de medefinanciering. In dat verband is het de vraag of de decibelregeling moet behouden blijven. Dat kan echter niet in het ontwerp van decreet worden geregeld.

4. *Algemene bespreking van het ontwerp van decreet*

De heer *Lukas Van Der Taelen* heeft begrepen dat men zal proberen om binnen de GBC te werken bij consensus. Als er geen consensus wordt bereikt, wordt de materie besproken op de RMC. Hij vreest dat er zelden een consensus zal kunnen worden bereikt en dat de RMC veel werk zou kunnen krijgen.

Hij vraagt zich af of het niet nuttig zou zijn om in artikel 15 een fietstoets statutair te verplichten. Misschien kan dat de gemeenten stimuleren om bij elke bespreking over mobiliteit ook rekening te houden met de fiets.

Minister *Hilde Crevits* antwoordt dat er uiteindelijk altijd een consensus moet worden bereikt. Anders kan het project niet doorgaan. Binnen de GBC moet men al proberen om een consensus te bereiken. Dat betekent dat men mensen met een mandaat naar de vergaderingen moet sturen. Als er een consensus is, dan gaat het project naar de kwaliteitsadviseur. Als zijn advies gunstig is, dan kan het project vooruitgaan. Als zijn advies ongunstig is, dan kan hij aan de GBC vragen om het project nog eens te bekijken. Hij kan het ook doorsturen naar de RMC. Als de GBC er niet uitraakt dan gaat het project sowieso naar de RMC die wellicht provinciaal georganiseerd zal worden en waar er een consensus moet worden bereikt. Het is de bedoeling dat daar alleen de moeilijkere dossiers worden besproken. Nu komen er veel dossiers bij de PAC. Het is dus niet de bedoeling dat alle dossiers sowieso terechtkomen bij de RMC.

Ze merkt op dat er bij de herinrichting van een weg sowieso een fietstoets dient te gebeuren. Het woord fietstoets moet een plaats krijgen binnen het uitvoeringsbesluit.

Mevrouw *Griet Smaers* vindt dat dit ontwerp van decreet leidt tot een vermindering van de administratieve last van de gemeenten. De klemtoon komt te liggen bij de gemeentelijke overheid. De RMC kan een aanvullende rol spelen. Dat is volgens haar een goede werkwijze.

Ze vindt het ook positief dat een intergemeentelijke begeleidingscommissie (IGBC) mogelijk wordt. Mobiliteit stopt niet bij de gemeentegrenzen. Voor een adequate afhandeling van de mobiliteit moet men soms een iets grotere perimeter hanteren.

De afstemming op de beleids- en beheerscyclus van de lokale besturen is een goede maatregel binnen het kader van het streven naar planlastvermindering.

In het uitvoeringsbesluit kunnen de verschillende modules aan bod komen, maar dan in een vernieuwde samenstelling. Uit de toelichting is gebleken dat het makkelijker zou worden om de investeringen in fietsinfrastructuur te realiseren. Fietspaden die alleen langs gewestwegen liggen, zouden op het conto van investeringen van het gewest komen. Voor de gezamenlijke initiatieven van gemeenten en gewest wordt er een subsidieregeling uitgewerkt. Dat vindt ze positief. Ze wil weten of dat wordt geregeld in het uitvoeringsbesluit. Ze vraagt ook wanneer het uitvoeringsbesluit klaar zou zijn.

Minister *Hilde Crevits* bevestigt dat het de bedoeling is dat het Vlaamse Gewest initiatieven neemt. Het initiatiefrecht van gemeenten wordt echter niet afgeschaft. De VVSG is daarvoor vragende partij. De concrete modaliteiten zullen worden opgenomen in het uitvoeringsbesluit. Veel gemeenten willen van de werkzaamheden aan de gewestwegen gebruik maken om de gemeente op te fleuren door ingrepen in de randinfrastructuur. Het is logisch dat daarvoor een bijdrage wordt gevraagd. Om daarop actief te kunnen inspelen, moet er een samenwerkingsovereenkomst zijn. Dat wordt geregeld in het uitvoeringsbesluit.

De heer *Jan Peumans*, voorzitter, merkt op dat het Vlaamse Gewest in Antwerpen heel wat voetpaden heeft betaald langs gewestwegen, onder meer in Antwerpen. Hij wil weten waarom dat elders niet het geval is. Nochtans is het antwoord van de *minister* duidelijk: het Vlaamse Gewest is bereid om het fietspad te betalen, maar de randinfrastructuur moet betaald worden door de gemeente.

Mevrouw *Tine Eerlingen* steunt het ontwerp van decreet. Het leidt immers tot een administratieve vereenvoudiging. Ook de uitbreiding van de rol van de GBC is een voordeel. De opsplitsing tussen subsidies en samenwerkingsovereenkomsten brengt meer duidelijkheid. De intergemeentelijke samenwerking kan interessant zijn, niet alleen voor een stadsregio, maar ook voor plattelandsgemeenten. Ze vraagt of dit mogelijk wordt binnen dit ontwerp van decreet.

De modules gaan verdwijnen. Ze wil weten of de evaluatie dan nog aan bod zal komen. Op dit ogenblik is er voorzien in een globale evaluatie, maar niet in een gedetailleerde evaluatie over de uitvoering van het besluit.

Minister *Hilde Crevits* antwoordt dat een intergemeentelijk mobiliteitsplan perfect mogelijk is binnen de nieuwe regeling. Verschillende gemeenten kunnen samen een intergemeentelijke mobiliteitscommissie oprichten. Voor de grensoverschrijdende mobiliteit kunnen ze een intergemeentelijk mobiliteitsplan opstellen waarbij er op gemeentelijk vlak nog aanvullingen moeten worden gedaan. Mevrouw *Tine Eerlingen* vraagt of een gemeentelijk mobiliteitsplan dan nog nodig is. Minister *Hilde Crevits* antwoordt dat het mogelijk is een intergemeentelijk mobiliteitsplan op te stellen waarbij al dan niet lokale aanvullingen noodzakelijk zijn. Nagenoeg alle gemeenten hebben op dit ogenblik al een mobiliteitsplan. Een intergemeentelijk mobiliteitsplan zal wellicht het gemeentelijke mobiliteitsplan vervangen, tenzij bepaalde details nog op gemeentelijk niveau moeten worden geregeld.

De evaluatie van het instrument mobiliteitsconvenant 2010 (zie bijlage) van de Task Force Mobiliteitsconvenant waar ook de VVSG in zetelt, werd bezorgd aan de commissieleden. Mevrouw *Tine Eerlingen* bevestigt dat ze dat heeft gekregen. Ze wil echter weten hoe men daarmee omgaat. Minister *Hilde Crevits* antwoordt dat de evaluatie wordt gebruikt om het uitvoeringsbesluit te stofferen.

Volgens de heer *Jan Roegiers* is dit ontwerp van decreet een mijlpaal. Het is de eerste grondige herwerking van het convenantenbeleid sinds de mobiliteitsconvenants werden ingevoerd onder impuls van voormalig minister Eddy Baldewijns. Indertijd was het de bedoeling een instrument te creëren dat kon zorgen voor een geïntegreerd en breed gedragen mobiliteitsbeleid. Vóór 1996 was er wel een Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV), maar op het vlak van mobiliteit was er weinig specifieke planning. Sommige gemeenten beschikten over een verkeersveiligheidsplan of een verkeersleefbaarheidsplan. Die plannen hadden echter slechts een beperkte invalshoek en besloegen vaak slechts een deel van de gemeente. Er was ook geen structureel overleg tussen het gewest, de lokale overheden en de openbare vervoersmaatschappij. Als er al een gesprek was, dan ging het meestal over de uitwerking van concrete projecten. De grote verdienste van het convenantenbeleid is de evolutie op het vlak van de samenwerking. Door het convenantenbeleid is

er niet alleen permanent overleg tussen het gewest en de gemeenten, maar ook met de verschillende partners. Het overleg werd verankerd in het mobiliteitsplan en in de modules. Dat heeft de kwaliteit ongetwijfeld doen toenemen.

Het convenantenbeleid was gebaseerd op vier pijlers: het betrekken van de lokale overheid in het Vlaamse mobiliteitsbeleid, het nastreven van een globale en gecoördineerde visie op mobiliteit, een gestructureerd overlegmodel met gelijkwaardige partners en een sterke aandacht voor inhoudelijke en procesmatige kwaliteitscontrole.

Het convenantenbeleid heeft geleid tot een formalisering van de overlegstructuren. De voorbereidende besprekingen, de probleemanalyse, het zoeken naar de beste oplossing, het bereiken van een consensus en de creatie van een draagvlak gebeurden in de GBC. Deze werkgroep komt samen op vraag van de initiatiefnemer en wordt voorgezeten door de vertegenwoordiger van de lokale overheid.

In tweede lijn heeft het convenantenbeleid gezorgd voor een formeel proces en een kwaliteitscontrole. Per provincie werd een PAC opgericht die over een drietal zaken diende te waken: de gelijkwaardige betrokkenheid van alle partners in de projectvoorbereiding, de kwaliteit van de ontwerpen en de inhoudelijke conformiteit met de voorschriften van de Vlaamse overheid, vastgelegd in rondzendbrieven, richtlijnen en vademecums. De PAC is ook een officieel forum waar andere diensten, agentschappen en departementen, die pas later in het proces optreden als vergunningsverleners, kennis krijgen van op stapel staande projecten. Zo is er een formele inbreng van de provincies, het beleidsdomein Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed (RWO) en in voorkomend geval het Agentschap voor Natuur en Bos (ANB).

Het convenantenbeleid is uitgegroeid tot een duidelijk kader waarin de processen en procedures, de rollen en de verantwoordelijkheden herkenbaar vastgelegd zijn. Vanaf het begin was dit beleid onderworpen aan opeenvolgende evaluaties en bijsturingen. Telkens werd bevestigd dat het mobiliteitsconvenant het aangewezen instrument is om de doelstellingen van het mobiliteitsbeleid te bereiken. Het convenantenbeleid heeft een positieve bijdrage geleverd op het vlak van overleg en draagvlakverwerving. Het heeft geleid tot een meer planmatige aanpak en een kwaliteitsverbetering van de projecten en bijgevolg tot een meer doelgerichte aanwending van de financiële middelen. Het heeft geleid tot een meer integrale benadering van de mobiliteitsproblemen op lokaal vlak, verankerd in de gewestelijke visie, en tot een sterke verruiming van de kennis inzake mobiliteit bij alle partners. Deze positieve waardering werd bevestigd in de doorlichting en analyses gemaakt door het Steunpunt Bestuurlijke Organisatie Vlaanderen (SBOV). Het partnerschap dat centraal staat in het mobiliteitsconvenant werd omschreven als een vernieuwend element in de Vlaamse centraal-lokale bestuursverhoudingen. Het mobiliteitsconvenant past ook binnen de aanbevelingen van de commissie-Sauwens en de commissie-Berx. Na een goede verkenningsfase kan, op basis van een afweging van de mogelijke alternatieven, een duidelijke keuze worden gemaakt. Dan pas wordt er gestart met de uitwerking van het project.

Om die redenen meent de sp.a dat het convenantenbeleid versterkt en verder uitgebreid moet worden. Binnen dit ontwerp van decreet is dat het geval. Een formele proces- en kwaliteitscontrole blijft behouden. Sp.a is vragende partij voor het uitbouwen van het modulesysteem zodat het een antwoord kan bieden op de nieuwe mobiliteitsuitdagingen. Een aantal andere zaken zullen in het uitvoeringsbesluit worden geregeld.

De heer Roegiers heeft nog een aantal vragen. Sp.a is voorstander van een fietstoets. Het is echter niet duidelijk of dat moet worden geregeld in het decreet of in de uitvoeringsbesluiten.

In het nieuwe decreet moet het advies van de kwaliteitsadviseur niet zonder meer worden gevolgd. Binnen het vorige systeem was er echter een formele kwaliteitscontrole die men ook formeel diende te weerleggen als men het er niet mee eens was.

Hoe zal de monitoring en de evaluatie van het convenantenbeleid verlopen binnen dit decreet? Het aflopende decreet voorzag in een jaarlijkse evaluatie die moest worden overgemaakt aan de MORA en aan het Vlaams Parlement.

Hij denkt dat deze commissie vragende partij dient te zijn voor een evaluatie van de verschillende bestaande modules. Sommige modules zijn wellicht overbodig geworden, andere zijn nog niet opgenomen, maar kunnen wellicht een plaats krijgen.

Ten slotte merkt hij op dat het gaat om een technisch decreet waarbij een decreet wordt afgeschaft en een ander wordt gewijzigd. Hij dringt erop aan dat er voor de eindstemming een gecoördineerde versie zou worden uitgewerkt.

Minister *Hilde Crevits* is het eens met deze laatste opmerking. Vóór de stemming in het parlement zal er een gecoördineerde versie worden bezorgd aan de commissieleden.

Als de kwaliteitsadviseur een ongunstig advies geeft, dan is er een bespreking nodig in de RMC. Het is wel de bedoeling dat de verschillende kwaliteitsadviseurs op een vergelijkbare manier werken. Gemeenten moeten leren omgaan met vademecums. De kwaliteitsadviseurs moeten de gemeenten actief begeleiden om kwalitatief werk te leveren.

Ze meent dat de projecten op dit ogenblik onvoldoende worden geëvalueerd. In de toekomst moet men kunnen achterhalen of een investering in een fietspad langs een gewestweg een positieve impact heeft gehad op het aantal fietsers of op het aantal ongevallen. Binnen het ontwerp van decreet wordt de projectmatige evaluatie versterkt. Er is niet voorzien in een globale jaarlijkse evaluatie.

Mevrouw *Dominique Ameele* van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid, merkt op dat de jaarlijkse evaluatie die nu gebeurt op basis van artikel 7 van het decreet betreffende de mobiliteitsconvenants, ook mogelijk is op basis van het Mobiliteitsdecreet van 2009. Dat hoefde dus niet mee opgenomen te worden in deze wijziging. In de toekomst zal men niet meer spreken over mobiliteitsconvenant, maar over duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid. De drie niveaus zijn geïntegreerd in het Mobiliteitsdecreet. De evaluatie dient te gebeuren voor het geheel.

Minister *Hilde Crevits* hecht vooral belang aan de evaluatie van de output. Een screening van de modules zal niet meer mogelijk zijn omdat die geïntegreerd worden binnen het duurzaam mobiliteitsbeleid. Het blijft wel mogelijk om de werking zelf te evalueren.

Ze deelt de bekommernis van de heren Roegiers en Van Der Taelen over de fietstoets. Dit ontwerp van decreet gaat echter over de samenwerking tussen de gemeenten en de Vlaamse overheid.

Het STOP-principe (stappers, trappers, openbaar vervoer, personenwagen) als algemene beleidslijn is al opgenomen in het ontwerp van decreet. Ze is er niet van overtuigd dat ook de fietstoets moet worden opgenomen in het decreet.

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* vindt dat de mobiliteitsconvenants een nuttig instrument zijn, al waren er nog problemen op het terrein. Positieve elementen binnen dit ontwerp van decreet zijn het voorafgaandelijke overleg en de vereenvoudiging van de procedure. Ze is wel benieuwd naar de verdere uitwerking van de modules. Vlaams Belang is niet tevreden met de huidige werkwijze binnen module 5, de geluidsschermen. Daarom

heeft het een voorstel van decreet ingediend (zie p. 3 en volgende). De VVSG dringt erop aan dat een medefinanciering vanuit de gemeente mogelijk moet blijven. In de vorige legislatuur had zij echter begrepen dat de burgemeesters hiervoor niet zoveel voelden. De kosten van de geluidsschermen lopen immers hoog op. Dat is ook de reden waarom er geen geluidsschermen worden geplaatst. Daar waar het gewest de geluidsschermen voor 100% moet financieren, blijkt men al meer dan tien jaar te wachten op de uitvoering van de werken.

Ze begrijpt dat voor sommige projecten al vóór 2007 kredieten gereserveerd werden. Ze vraagt zich af of het wel noodzakelijk is om die gereserveerde gelden te behouden tot 2013. Als de zaken zolang aanslepen, dan zijn er wellicht problemen met het project.

Door dit ontwerp van decreet krijgen de gemeentebesturen meer verantwoordelijkheid. Ze wil weten welke plaats de gemeenteraad hierin krijgt. Het nieuwe Gemeentedecreet heeft immers veel verantwoordelijkheid van de gemeenteraad weggenomen. De inrichting van een straat komt bijvoorbeeld alleen nog op het schepencollege en niet meer op de gemeenteraad. Komt er in de GBC ook een overleg met de gemeenteraadsleden?

Minister *Hilde Crevits* antwoordt dat het gewest in het kader van het actieplan geluid sowieso een aantal financieringen moet doen. Hetzelfde geldt voor de flankerende maatregelen bij een MER. Er zijn nog meer vragen van lokale besturen, maar de financiële enveloppe is beperkt. Niet alle werken kunnen tegelijkertijd worden aangevat. De laatste jaren is het aantal geluidswerende schermen sterk toegenomen. Ze wil geen beloftes doen die ze niet kan nakomen.

Ze is het niet eens met de opmerking over de gereserveerde gelden. Voor alle projecten die vastzitten werd nagegaan wat de knelpunten zijn. Er zijn wel degelijk vooruitzichten dat de gereserveerde middelen gedeblokkeerd kunnen worden.

Het mobiliteitsplan en de grote projecten rond mobiliteit moeten door de gemeenteraad worden goedgekeurd. Het Mobiliteitsdecreet heeft echter geen impact op de delegaties aan het schepencollege. Het regelt vooral de realisatie van projecten in de gemeenten dankzij samenwerking of subsidiering.

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* wil nog weten of het de bedoeling is om externen aan te trekken in de IGBC, bijvoorbeeld verkeersdeskundigen of belangengroepen. Als men voorafgaandelijk overleg pleegt met die groepen, dan moeten ook gemeenteraadsleden inspraak kunnen hebben. Minister *Hilde Crevits* antwoordt dat ze dat niet decretaal zal regelen. De gemeenten moeten dat autonoom beslissen. In dit ontwerp van decreet worden de basisregels voor de samenwerking vastgelegd.

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* merkt op dat dit decreet een grotere verantwoordelijkheid van de gemeente met zich mee zal brengen. Ze wil weten hoe dat verder zal gecommuniceerd worden naar de gemeenten. Minister *Hilde Crevits* antwoordt dat er over het decreet en over het uitvoeringsbesluit intens overleg moet worden gepleegd met de gemeente. Over het algemeen spelen gemeenten snel in op dergelijke situaties.

Mevrouw *Mieke Vogels* heeft begrepen dat de RMC alleen zal samenkomen als er binnen de GBC geen consensus wordt gevonden. Ze wil weten welke relatie er is tussen de taak van de kwaliteitsadviseur en die van de RMC. Op papier houdt dit ontwerp van decreet zeker een vereenvoudiging in en het geeft een grotere verantwoordelijkheid aan de gemeenten. Door decreten alleen kan men echter geen gewoontes veranderen. Er is een mentaliteitsverandering nodig op het terrein. Men moet kunnen erkennen dat gemeenten ook kwaliteit kunnen leveren. Ze vreest dat de kwaliteitsadviseur binnen dit voorstel een heel machtig man zal worden. Als het niet klikt met een gemeente, zal het niet makkelijk verlopen. Kan de RMC een kwaliteitsadviseur aansturen om een bepaald plan in

een bepaalde gemeente na te zien? Op dat vlak zullen de uitvoeringsbesluiten en de goede praktijkvoorbeelden heel belangrijk zijn.

Als de geluidsoverlast een bepaald aantal decibel niet overschrijdt, dient de gemeente in te staan voor de helft van de kosten van de geluidsschermen. Zij vindt dat de concentratie van de bevolking ook een belangrijk argument dient te zijn. Ze wil weten of het nieuwe besluit op dat vlak tot veranderingen zal leiden. In Antwerpen is er heel wat geluidsoverlast langs de ring. Het actieplan Milieu stelt dat er maatregelen moeten worden genomen in het kader van de ruimtelijke ordening. Het is dus niet de bedoeling om in bepaalde gebieden nieuwe infrastructuur in te planten. In Antwerpen is er echter een grote behoefte aan nieuwe scholen. In een bepaald geval werd er geen milieuvergunning verleend voor de bouw van een nieuwe school omdat het aantal decibels in die buurt boven de Europese norm ligt. Dat betekent dat er in een derde van de stad geen nieuwe scholen, kinderdagverblijven of rust- en verzorgingstehuizen kunnen worden gebouwd. Ze beseft dat niet alle problemen kunnen worden opgelost met geluidsschermen. Ze is het echter niet eens met de stelling van de minister dat er de laatste jaren veel geluidsschermen werden geplaatst. Ze merkt nog op dat de administratie alleen bereid is om geluidsmetingen uit te voeren als men een schriftelijk bewijs kan voorleggen dat de stad bereid is om indien nodig de helft van de onkosten te dragen.

Minister *Hilde Crevits* beseft dat er ook een mentaliteitsverandering nodig is om een vereenvoudiging te realiseren in de praktijk.

Een mobiliteitsplan dat door een gemeente wordt goedgekeurd, moet altijd naar de RMC. Dat geldt niet voor projecten. De kwaliteitsadviseur moet over alle projecten een advies formuleren. Als hij gunstig adviseert, dan hoeft de RMC niet meer tussen te komen. Ze kan de kwaliteitsadviseur dus niet de opdracht geven om een bepaald gemeentelijk project te bekijken. Bij een ongunstig advies van de kwaliteitsadviseur zal de RMC een oplossing moeten uitwerken. Het is de bedoeling dat de kwaliteitsadviseurs de gemeenten zo goed mogelijk vooruithelpen. De kwaliteitsadviseur zorgt voor kwaliteitscontrole op plannen en voor advisering van de projecten. Het is de taak van de RMC om een kwaliteitscontrole uit te voeren op plannen. Bij projecten dient ze dat te doen als er een negatief advies is van de kwaliteitsadviseur of als er geen consensus is binnen de GBC. Het is de bedoeling dat de diverse actoren op lokaal vlak niet alleen hun eigen standpunten verdedigen, maar dat ze komen tot een actief mobiliteitsdenken, waarbij keuzes kunnen worden gemaakt.

Mevrouw *Anneleen Smet* van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) doet enkele aanvullingen. Het AWV stelt drie sporen voor. Vooreerst werd er een prioriteitenlijst opgesteld op basis van objectieve gegevens. Deze lijst moet echter nog worden aanvaard door het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie (LNE). Daarom kan ze nu nog niet worden gecommuniceerd. Onder het toepassingsgebied van fase 1 van de Europese Richtlijn Omgevingslawaaï vallen de wegen waar zes miljoen voertuigen voorbijkomen per jaar. Daarbij werd rekening gehouden met de woningen die tot 250 meter van deze weg af liggen. In die zin werd er dus rekening gehouden met de concentratie. Er werd ook rekening gehouden met het aantal bewoners en met ziekenhuizen en scholen. De concrete details worden uitgewerkt door de afdeling Wegenbouwkunde. In het najaar of in het begin van 2012 komen er aanvullingen op dit actieplan. Gezien zijn engagement in het kader van de uitwerking van het actieplan, vindt ze het logisch dat AWV voorstelt om de projecten van de prioriteitenlijst voor honderd percent te betalen, wat ook de bijdrage van de gemeente zou zijn op basis van de huidige theoretische verdeelsleutel. Na een aantal jaar zal het geluidsactieplan telkens herzien worden. Zo zullen de prioriteiten geleidelijk aan weggewerkt worden, op basis van objectieve criteria. De VVSG was vragende partij voor het behoud van module 5. Daarom blijft het initiatiefrecht van de gemeenten bestaan. Het lijkt logisch dat er een bijdrage van de gemeente kan worden gevraagd als dat initiatiefrecht zou inbreken op de objectieve prioritisering. Deze discussie is echter nog niet gevoerd.

Mevrouw *Karin Brouwers* vindt het positief dat dit ontwerp van decreet zal leiden tot een vereenvoudiging. Dat is een mooi voorbeeld van decreetsevaluatie.

Ze bepleit dat de gecoördineerde versie mee zou opgenomen worden in de bundel van het ontwerp van decreet, zoals dat gebeurt in de federale kamer. Het zou ook goed zijn als de adviezen die een rol hebben gespeeld, ook al zijn ze niet echt officieel vereist, toe te voegen.

De kwaliteitsadviseur moet sowieso een advies geven. Als er een consensus wordt bereikt binnen de GBC en de kwaliteitsadviseur gaat daar niet mee akkoord, dan zijn er twee mogelijkheden. Voor de kleinere dingen kan men eventueel teruggaan naar de GBC. Zo niet moet men naar de RMC. Aldus wordt een grote verantwoordelijkheid gelegd bij de kwaliteitsadviseur. Zij pleit voor meer externe kwaliteitsadviseurs. Anders komt het erop neer dat de ambtenaren hun eigen collega's binnen de GBC's moeten gaan beoordelen. De verantwoordelijkheid moet zoveel mogelijk bij de GBC liggen. Anders dreigt dit een maat voor niets te worden. De kwaliteitsadviseur kan een project waarmee hij niet akkoord gaat verwijzen naar de RMC, zonder enige motivering. Eventuele problemen tussen de kwaliteitsadviseur en de gemeente kunnen de zaken bemoeilijken. Ze stelt voor dat dit systeem na een of twee jaar zou worden geëvalueerd. Bij eerdere evaluaties is gebleken dat er grote verschillen zijn tussen de werkwijze van de diverse kwaliteitsadviseurs.

De kwaliteitsadviseur moet zijn advies neerleggen binnen een bepaalde termijn. Deze termijn zal geregeld worden in een uitvoeringsbesluit. Ze wil weten of men al een idee heeft over de wenselijke termijn. Zij meent dat deze termijn zo kort mogelijk moet worden gehouden.

Minister *Hilde Crevits* herhaalt dat het de bedoeling is een gecoördineerde versie van het decreet aan de parlementsleden te bezorgen. Mevrouw *Karin Brouwers* preciseert dat het parlement er baat bij zou hebben als deze gecoördineerde versie zou opgenomen worden in de bundel van het ontwerp van decreet. Minister *Hilde Crevits* merkt op dat ze de krijtlijnen van haar plannen heeft uiteengezet in een voorafgaandelijke gedachtewisseling⁹.

Ze is het ermee eens dat er enige gelijkheid dient te komen in de werkwijze van de kwaliteitsadviseurs. Men kan dat provinciaal of globaal sturen. De kwaliteitsadviseurs moeten een goede band ontwikkelen met de gemeenten, maar dat moet op een objectieve manier gebeuren. Haar administratie zal instaan voor het management van de kwaliteitsadviseurs.

De heer *Steve D'Hulster* denkt dat de geplande hervormingen zullen leiden tot beter geformuleerde voorstellen. De benaming van het fietsfonds zou worden aangepast. Hij wil weten of de hervorming beperkt blijft tot de benaming alleen.

Minister *Hilde Crevits* antwoordt dat het beschikbare bedrag blijft bestaan. De subsidie krijgt echter een decretale basis. De samenwerking met de provincies blijft bestaan.

De heer *Dirk de Kort* stelt vast dat de minister verwacht dat de kwaliteitsadviseurs een positieve rol zullen spelen. De Vlaamse overheid heeft immers vertrouwen in de lokale besturen. Hij vreest echter dat de rol van de kwaliteitsadviseurs niet zo positief zal zijn. Daarbij denkt hij aan de rol van de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaren. Hij is er dus nog niet van overtuigd dat dit een stap voorwaarts zal zijn. In het voortraject was er volgens hem trouwens geen sprake van kwaliteitsadviseurs.

⁹ Gedachtewisseling over de stand van zaken van de grondige evaluatie van de mobiliteitsconvenants en over de laatst uitgevoerde evaluatie zoals het decreet het voorschrijft, met mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken. Verslag namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken uitgebracht door de heer Steve D'Hulster (*Parl. St.* VI. Parl. 2009-10, nr. 379/2).

Minister *Hilde Crevits* veronderstelt dat de heer de Kort wenst dat de kwaliteitsadviseurs worden afgeschaft. Nochtans komen de kwaliteitsadviseurs in de plaats van de huidige auditoren. De redenering van de heer de Kort impliceert dat men bij een consensus binnen de GBC vooruit kan gaan. Als er geen consensus wordt bereikt, zou men onmiddellijk naar de RMC moeten gaan.

Mevrouw *Mieke Vogels* verduidelijkt dat er geen kwaliteitsadviseur nodig is voor concrete zaken zoals de breedte van een fietspad. Dat is immers opgenomen in het vademecum. De kwaliteitsadviseur, zoals hij in dit decreet omschreven wordt, is volgens haar een autoriteit boven de gemeente. Dat is een nieuwe vorm van betutteling. Mevrouw *Karin Brouwers* is het ermee eens dat de kwaliteitsadviseur bij een consensus nog een advies kan geven op bepaalde punten, zodat het project teruggaat naar de gemeente. Als de kwaliteitsadviseur dan nog altijd niet tevreden is, dan gaat het naar de Vlaamse Regering. Dat staat ook in het ontwerp van decreet. Ze ziet het echter niet zitten dat de kwaliteitsadviseur ook naar de RMC kan gaan. Zij stelt voor dat de RMC alleen een rol zou spelen bij gebrek aan consensus of als de initiatiefnemer het wenst.

Minister *Hilde Crevits* merkt op dat de auditoren op dit ogenblik elk project naar de PAC kunnen verwijzen. Daar kan de auditor nog van alles veranderen aan het project. Het is de bedoeling meer verantwoordelijkheid te leggen bij de gemeente. Daarom zal het automatisme niet langer gelden als er een consensus wordt bereikt. Als er geen consensus wordt bereikt, dan moet de kwaliteitsadviseur de RMC begeleiden naar een consensus. Ze begrijpt dat de sprekers er problemen mee hebben dat de kwaliteitsadviseur nog een negatief advies kan geven, ondanks de consensus op de GBC. Het ontwerp van decreet bepaalt duidelijk dat het project in dat geval naar de RMC gaat. Als het om kleinigheden gaat, dan kan de kwaliteitsadviseur dat in haar interpretatie wel regelen in onderling overleg.

Soms zijn er echter problemen. Er is inderdaad een vademecum. Binnen een project is het soms noodzakelijk om de regels op een bepaalde manier te interpreteren om zoveel mogelijk ingrepen te kunnen doen. Soms wordt er een consensus bereikt, maar worden daarbij niet dezelfde regels gehanteerd als in andere gemeenten. Daarom moet het dossier bekeken worden door een kwaliteitsadviseur. Veel zal natuurlijk afhangen van de manier waarop die mensen met hun taak omgaan. Als de GBC een consensus bereikt, dan zal de kwaliteitsadviseur volgens haar slechts uitzonderlijk een negatief advies geven. Het gaat echter te ver om te zeggen dat een negatief advies totaal niet mogelijk mag zijn.

De heer *Jan Peumans*, voorzitter merkt op dat men, bij een herhaaldelijk negatief advies van de kwaliteitsadviseur, op basis van artikel 27 een beroep kan doen op de Vlaamse Regering. Mevrouw *Mieke Vogels* meent dat er misschien een tussenoplossing is. Het gewest kan een kwaliteitsadviseur inschakelen voor grote projecten, zoals de doortocht van de Turnhoutsebaan in Antwerpen, op het ogenblik dat er in de gemeente een beslissing wordt genomen. In de huidige formulering zal veel afhangen van het vertrouwen dat de kwaliteitsadviseur stelt in de lokale besturen. Ze meent dat de kwaliteitsadviseur op dit ogenblik een autoritaire rol heeft ten aanzien van de lokale besturen. Dat vindt ze niet gezond.

De heer *Jan Peumans* meent dat het voor de lokale besturen gunstig is dat er een kwaliteitsadviseur is. Hij geeft het voorbeeld van de leesbaarheid van de weg. In Nederland zijn alle doortochten hetzelfde, maar in Vlaanderen hebben alle studie bureaus een eigen aanpak. Dat geldt ook voor de ronde punten. De kwaliteitsadviseur moet de projecten beoordelen op basis van een aantal criteria. Dat is volgens hem niet autoritair.

Mevrouw *Mieke Vogels* merkt op dat er al een kwaliteitscontrole bestaat vanuit het gewest. Om de leesbaarheid van de weg te verbeteren moet men in het decreet of in het vademecum bepalen hoe een doortocht er moet uitzien.

Minister *Hilde Crevits* vindt het logisch dat het opvolgen van de vademecums een voorwaarde is om ondersteuning te krijgen. De grote variatie bij de ronde punten heeft te maken met het feit dat de ronde punten al een hele geschiedenis hebben. Op de eerste ronde punten waren er bijvoorbeeld grote problemen met de fietspaden. Intussen is al veel knowhow opgebouwd. Inzake de ruimtelijke ordening zijn er grote verschillen tussen Nederland en Vlaanderen. Daarom moeten in Vlaanderen vaak creatieve oplossingen worden gezocht.

De heer *Jan Roegiers* onderschrijft de visie van de minister. Dit ontwerp van decreet betekent een vereenvoudiging in vergelijking met de vorige procedure. Er blijft wel een zekere kwaliteitsbewaking. Op dat vlak heeft men met de convenanten een grote stap voorwaarts gezet. Dat moet behouden blijven.

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* wil weten of het alleen gaat om projecten die mee gefinancierd worden door de Vlaamse overheid. In dat geval vindt ze het logisch dat een Vlaamse kwaliteitsadviseur wordt ingeschakeld. Sommige gemeentebesturen kennen of respecteren de bovenlokale regels niet, bijvoorbeeld voor de inrichting van fietspaden. Als dat leidt tot gevaarlijke situaties, dan is het verantwoord dat de veiligheidsadviseur zich daartegen verzet.

De heer *Jan Peumans*, merkt op dat de zaken die betrekking hebben op de mobiliteitsconvenants, vooraf werden geëvalueerd. In het ontwerp van decreet worden bepaalde zaken geregeld die volgens hem beter in een uitvoeringsbesluit zouden staan. Hij onderschrijft de opmerking van mevrouw Brouwers en van de heer Roegiers dat een gecoördineerde tekst noodzakelijk is. Hij wil weten wat de minister heeft gedaan met de reguleringssimpactanalyse (RIA) die bij het ontwerp van decreet werd gevoegd. Hij vraagt ook of er voldaan is aan alle opmerkingen van de Raad van State. Was er een advies van de Inspectie Financiën? De MORA had aan de minister van Mobiliteit en Openbare Werken concrete suggesties gedaan opdat de MORA aan zijn decretale opdracht zou kunnen voldoen. De vraag om bijkomende informatie werd nog niet beantwoord. Hij vindt het merkwaardig dat er in de memorie van toelichting geen sprake is van het Rekenhof. In haar inleiding heeft de minister daar nochtans voortdurend naar verwezen. Hij wil ook weten wat de minister heeft gedaan met de evaluaties, overeenkomstig artikel 7 van het decreet van 2001. In de memorie van toelichting wordt de resolutie die hierover werd aangenomen in 2006 alleen beknopt vermeld in een voetnoot. Het is niet duidelijk hoe men is omgegaan met alle elementen van de resolutie. In het voorstel van resolutie werd opgemerkt dat bepaalde taken niet de opdracht zijn van de gemeenten. Daarbij denkt hij onder meer aan de netheid van de gewestwegen. Hij betreurt dat men het niet langer zal hebben over modules, maar over samenwerkingsovereenkomsten rond een project. Ten slotte wil hij nog weten wat het multiplicatoreffect is geweest van de mobiliteitsconvenants. Hij heeft vaak de indruk gehad dat de gemeenten de mobiliteitsplannen vooral onderschreven hebben omdat ze daardoor op bepaalde middelen een beroep konden doen. Hij blijft erbij dat bepaalde modules niet aanslaan.

Minister *Hilde Crevits* herhaalt dat ze zal zorgen voor een gecoördineerde tekst. Het Rekenhof had vijf opmerkingen gemaakt. Met al die opmerkingen werd rekening gehouden in het ontwerp van decreet: er werd gezorgd voor een decretale onderbouwing van de moduleteksten en het moederconvenant wordt geliquideerd. Door de decretale vastlegging wordt de gelijke behandeling van de gemeenten gegarandeerd. Elke gemeente moet vanaf nu een mobiliteitsplan hebben. Ten slotte zal er ook aandacht worden besteed aan de evaluatie van de projecten.

Hetzelfde geldt voor de resolutie van het Vlaams Parlement. Deze stelde dat de administratieve formaliteiten vereenvoudigd dienden te worden, dat er geïntegreerde projecten moeten worden uitgewerkt, dat de taken van gemeenten en gewesten duidelijk moeten worden afgebakend, dat modules 5, 6 en 7 moeten worden geëvalueerd en eventueel afge-

schaft. Modules 4, 8, 9, 11, 15 en 19 moeten behouden blijven en verfijnd worden. Met al deze opmerkingen werd rekening gehouden. Zij spreekt liever over een samenwerkings-overeenkomst dan over een bepaalde module. Die terminologie verduidelijkt immers waarover het eigenlijk gaat. Met de opmerkingen van de Raad van State werd rekening gehouden. De vraag over het advies van de MORA kan ze niet onmiddellijk beantwoorden. Dat zal ze nakijken. De jaarlijkse evaluaties zullen worden gebruikt om het besluit van de Vlaamse Regering te stofferen. Misschien hadden al deze opmerkingen ook in de memorie van toelichting moeten vermeld zijn. In de toekomst zal ze met deze opmerking rekening houden.

Met de RIA werd rekening gehouden. De principes van de RIA werden gehanteerd als basisbeginselen bij de uitwerking van het Mobiliteitsdecreet. De heer *Jan Peumans* vraagt wanneer de RIA is opgesteld. Uit een evaluatie van de SERV is namelijk gebleken dat bij sommige ontwerpen van decreet de RIA wordt opgesteld als het hele proces al afgelopen is. Hij meent dat in de RIA zeer zinvolle opmerkingen werden gemaakt. Er werd bijvoorbeeld gesuggereerd om een mobiliteitsfonds op te richten en om aan de gemeenten gewoon de centen te geven waarmee ze kunnen doen wat ze willen. Dat is terug te vinden bij de financiering van het lokaal mobiliteitsbeleid, optie 3, dotatie aan het Vlaams Gemeentefonds. In die optie worden de middelen die het Vlaamse Gewest besteedt aan de financiering van het lokaal mobiliteitsbeleid aan het Vlaams Gemeentefonds toegevoegd. Met de aldus toegekende middelen voeren de gemeenten vervolgens het lokaal mobiliteitsbeleid uit. Minister *Hilde Crevits* antwoordt dat daarover werd nagedacht. Men heeft echter niet voor dat scenario gekozen.

5. Artikelsgewijze bespreking van het ontwerp van decreet

Voorafgaand aan de artikelsgewijze bespreking verklaart de heer *Marino Keulen* het een beetje jammer te vinden dat de fractie van Open Vld niet is betrokken bij de indiening van de amendementen. Hij herinnert eraan dat de heer Sas van Rouveroy nochtans eerder heeft laten blijken het ontwerp van decreet en de voorgestelde amendementen gunstig gezind te zijn.

Op vraag van mevrouw *Marleen Van den Eynde* herhaalt minister *Hilde Crevits* dat de modules worden afgeschaft en dat hetgeen ze regelden voortaan zal opgenomen zijn in de bepalingen van het uitvoeringsbesluit. De minister verwacht met die bepalingen in het begin van 2012 naar de commissie te kunnen komen.

Artikel 1

Artikel 1 wordt zonder opmerkingen aangenomen met 12 stemmen bij 1 onthouding.

Artikel 2

Artikel 2 wordt zonder opmerkingen aangenomen met 13 stemmen bij 1 onthouding.

Artikel 3

Een amendement voorgesteld door mevrouw Lies Jans, de heren Dirk de Kort, Steve D'Hulster en Jan Peumans, mevrouw Karin Brouwers, de heer Jan Roegiers en mevrouw Griet Smaers (*Parl. St. VI. Parl. 2011-12, nr. 1275/2, amendement nr. 1*) strekt ertoe het artikel te vervangen door wat volgt:

“Art. 3. In artikel 6 van hetzelfde decreet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° §1 wordt vervangen door wat volgt:

“§1. Er wordt een mobiliteitsplan opgemaakt op de volgende niveaus:

- 1° op gewestelijk niveau, voor het geheel van het grondgebied van het Vlaamse Gewest;
- 2° gemeentelijk, voor het geheel van het grondgebied van de gemeente.

Er kan ook een mobiliteitsplan worden opgemaakt op de volgende niveaus:

- 1° intergemeentelijk, voor het geheel van de grondgebieden van aangrenzende gemeenten;
- 2° op een tussenliggend niveau, voor een vervoersgebied of voor een specifiek mobiliteitsthema.”;

2° §3 wordt vervangen door wat volgt:

“§3. Het intergemeentelijk mobiliteitsplan kan bepalingen bevatten op intergemeentelijk en op gemeentelijk niveau.

Indien het intergemeentelijk mobiliteitsplan voor het gemeentelijk grondgebied voldoet aan de bepalingen van artikel 17 dient de gemeente geen afzonderlijk gemeentelijk mobiliteitsplan op te maken.

De Vlaamse Regering kan de voorwaarden bepalen waaronder aangrenzende gemeenten voor het geheel van hun grondgebieden een intergemeentelijk mobiliteitsplan kunnen opmaken.”.

Mevrouw *Lies Jans* legt uit dat het ontwerp van decreet de mogelijkheid biedt intergemeentelijke mobiliteitsplannen op te stellen. Juridisch was het niet geheel sluitend geformuleerd dat als er een intergemeentelijk mobiliteitsplan is opgesteld dat voldoet aan alle vereisten, er dan geen apart mobiliteitsplan per gemeente meer moest worden opgesteld. Dat wordt nu uitdrukkelijk vermeld met de zin: “Indien het intergemeentelijk mobiliteitsplan voor het gemeentelijk grondgebied voldoet aan de bepalingen van artikel 17 dient de gemeente geen afzonderlijk gemeentelijk mobiliteitsplan op te maken.”.

De heer *Marino Keulen* dringt erop aan de nieuwe regeling heel goed te communiceren bij de gemeentebesturen, vooral omdat het ook gaat om een planlastenverlichting. Veel gemeentebesturen zijn zich er nog niet van bewust dat zij in de toekomst bijvoorbeeld geen jeugdwerkbeleidsplan meer hoeven op te stellen. Het personeel dat die plannen opstelde, kan beter voor nuttiger zaken worden ingezet. Die boodschap moet zeker overgebracht worden.

Minister *Hilde Crevits* schetst bij wijze van antwoord de uitvoering van het decreet na goedkeuring. Het ontwerp van decreet zelf zegt dat de nieuwe regeling pas ingaat op de datum die bepaald wordt in het uitvoeringsbesluit (artikel 40). De bepalingen van het uitvoeringsbesluit moeten eerst helemaal rond zijn vooraleer het decreet kan werken. Het uitvoeringsbesluit zal de minister ook in de commissie presenteren. Het zal alle soorten samenwerkingsovereenkomsten bevatten. Daarna komt er een grote communicatie-inspanning; dat zal nog voor de start van de nieuwe gemeentelijke bestuursperiode zijn. De nieuwe gemeentebesturen zullen dus alle van de nieuwe regeling gebruik kunnen maken.

De minister benadrukt evenwel dat alle bestaande regels blijven gelden tot de volledige inwerkingtreding van de nieuwe regeling.

Amendement nr. 1 wordt aangenomen met 13 stemmen bij 1 onthouding.

Het aldus gewijzigde artikel 3 wordt aangenomen met 13 stemmen bij 1 onthouding.

Artikel 4 tot 8

De artikelen 4 tot 8 worden aangenomen met 13 stemmen bij 1 onthouding.

Artikel 9

Een amendement voorgesteld door de heren Dirk de Kort, Jan Roegiers en Jan Peumans, de dames Griet Smaers en Lies Jans, de heer Steve D'Hulster en mevrouw Karin Brouwers strekt ertoe in artikel 9 in de bij 1^o voorgestelde tekst van §3, eerste lid, op de eerste regel, na de woorden “Na afloop van het openbaar onderzoek” de woorden “of andere vormen van participatie” in te voegen (*Parl. St.* VI. Parl. 2011-12, nr. 1275/2, amendement nr. 2).

De heer *Dirk de Kort* verklaart dat het ontwerp van decreet wat onduidelijkheid laat bestaan over de verplichting van een openbaar onderzoek bij het opstellen van een gemeentelijk mobiliteitsplan. Volgens de indieners van het amendement bestaan er ook andere mogelijkheden om de bevolking te raadplegen, bijvoorbeeld met een specifiek participatietraject en in dat geval is men niet verplicht een openbaar onderzoek te organiseren. Met dit amendement sluiten de indieners zich aan bij de heersende interpretatie van artikel 9.

Amendement nr. 2 wordt aangenomen met 13 stemmen bij 1 onthouding.

Het aldus gewijzigde artikel 9 wordt aangenomen met 13 stemmen bij 1 onthouding.

Artikel 10 tot 18

De artikelen 10 tot 18 worden zonder opmerkingen aangenomen met 13 stemmen bij 1 onthouding.

Artikel 19

Een amendement voorgesteld door de heren Dirk de Kort, Steve D'Hulster en Jan Peumans, mevrouw Karin Brouwers, de heer Jan Roegiers en de dames Lies Jans en Griet Smaers (*Parl. St.* VI. Parl. 2011-12, nr. 1275/2, amendement nr. 3) strekt ertoe in artikel 19 in de voorgestelde tekst van artikel 26/4, §2, eerste lid, 5^o te vervangen door wat volgt:

“5^o een vertegenwoordiger van het Departement Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed, vermeld in artikel 29, §1, van het besluit van de Vlaamse Regering van 3 juni 2005 met betrekking tot de organisatie van de Vlaamse administratie;”.

De heer *Dirk de Kort* verduidelijkt dat het amendement de naam van het genoemd departement aanpast aan zijn huidige benaming.

Amendement nr. 3 wordt aangenomen met 13 stemmen bij 1 onthouding.

Het aldus gewijzigde artikel 19 wordt aangenomen met 13 stemmen bij 1 onthouding.

Artikel 20 tot 22

De artikelen 20 tot 22 worden zonder opmerkingen aangenomen met 13 stemmen bij 1 onthouding.

Artikel 23

Een amendement voorgesteld door de heren Jan Roegiers, Steve D’Hulster, Dirk de Kort en Jan Peumans en de dames Karin Brouwers, Lies Jans en Griet Smaers (*Parl. St. Vl. Parl. 2011-12, nr. 1275/2, amendement nr. 4*) strekt ertoe in artikel 23 aan de voorgestelde tekst van artikel 26/6, eerste lid, 1°, een zin toe te voegen, die luidt als volgt:

“Hierbij gaat bijzondere aandacht uit naar de meest kwetsbare weggebruikers;”.

De heer *Steve D’Hulster* expliceert dat de indieners hiermee het STOP-principe¹⁰ willen bevestigen.

Amendement nr. 4 wordt aangenomen met 13 stemmen bij 1 onthouding.

Artikel 23 wordt aangenomen met 13 stemmen bij 1 onthouding.

Artikel 24 tot 40

De artikelen 24 tot 40 worden aangenomen met 13 stemmen bij 1 onthouding.

6. Eindstemming

Het ontwerp van decreet houdende wijziging van het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid en opheffing van het decreet van 20 april 2001 betreffende de mobiliteitsconvenants wordt aangenomen met 13 stemmen bij 1 onthouding.

Conform artikel 55,4, van het Reglement wordt het voorstel van decreet van de dames Marleen Van den Eynde, Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt en An Michiels en de heren Pieter Huybrechts, Jan Penris en Johan Deckmyn houdende wijziging van het decreet van 20 april 2001 betreffende de mobiliteitsconvenants (*Parl. St. Vl. Parl. 2009-10, nr. 379/1*), dat in samenhang werd behandeld, als verworpen beschouwd bij het aannemen van de tekst die als basis is genomen voor de artikelsgewijze bespreking.

Jan PEUMANS,
voorzitter

Jan ROEGIERS
Luckas VAN DER TAELEN,
verslaggevers

¹⁰ Zie bijvoorbeeld: Voorstel van resolutie betreffende de invoering van het STOP-principe in het mobiliteitsbeleid als algemene beleidslijn voor het mobiliteitsplan Vlaanderen (*Parl. St. Vl. Parl. 2001-02, nr. 914/1*).

Gebruikte afkortingen

ANB	Agentschap voor Natuur en Bos
AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
BMV	Beleid, Mobiliteit en Verkeersveiligheid
GBC	gemeentelijke begeleidingscommissie
IGBC	intergemeentelijke begeleidingscommissie
LNE	Leefmilieu, Natuur en Energie
MER	milieueffectrapport
MORA	Mobiliteitsraad van Vlaanderen
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken
OVC	openbaarvervoerscommissie
PAC	Provinciale Auditcommissie
RIA	reguleringsimpactanalyse
RMC	regionale mobiliteitscommissie
RSV	Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen
RWO	Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed
SBOV	Steunpunt Bestuurlijke Organisatie Vlaanderen
SERV	Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen
STOP	voorrang aan stappers, trappers, openbaar vervoer en personenwagen
VVP	Vereniging van Vlaamse Provincies
VVSG	Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten

TEKST AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Art. 2. In artikel 2 van het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid worden de volgende wijzigingen aangebracht:

- 1° in punt 7° wordt tussen het woord “beleidsdomein” en het woord “waaraan” de zinsnede “, vermeld in artikel 28, §1, van het besluit van de Vlaamse Regering van 3 juni 2005 met betrekking tot de organisatie van de Vlaamse administratie” ingevoegd;
- 2° in punt 9° wordt het woord “Agentschap” ingevoegd voor de woorden “Wegen en Verkeer” en wordt het jaartal “2007” vervangen door het jaartal “2005”;
- 3° er worden een punt 13° tot en met 18° toegevoegd, die luiden als volgt:
 - “13° duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid: een gemeentelijk of intergemeentelijk beleid dat in gedeelde verantwoordelijkheid tussen de betrokken actoren wordt uitgebouwd op basis van een geïntegreerde visie op een duurzame mobiliteit;
 - 14° initiatiefnemer: elke rechtspersoon in opdracht waarvan projecten worden uitgevoerd;
 - 15° project: een maatregel die of een geheel van maatregelen dat betrekking heeft op de ondersteuning van andere strategische plannen dan de mobiliteitsplannen, vermeld in artikel 6, de verbetering van bestaande of de aanleg van nieuwe infrastructuur, de uitbouw van een kwaliteitsvol openbaar vervoer en op andere maatregelen die bijdragen tot duurzame mobiliteit;
 - 16° GBC: gemeentelijke begeleidingscommissie;
 - 17° IGBC: intergemeentelijke begeleidingscommissie;
 - 18° RMC: regionale mobiliteitscommissie.”.

Art. 3. In artikel 6 van hetzelfde decreet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

- 1° §1 wordt vervangen door wat volgt:

“§1. Er wordt een mobiliteitsplan opgemaakt op de volgende niveaus:

- 1° op gewestelijk niveau, voor het geheel van het grondgebied van het Vlaamse Gewest;
- 2° gemeentelijk, voor het geheel van het grondgebied van de gemeente.

Er kan ook een mobiliteitsplan worden opgemaakt op de volgende niveaus:

- 1° intergemeentelijk, voor het geheel van de grondgebieden van aangrenzende gemeenten;
- 2° op een tussenliggend niveau, voor een vervoersgebied of voor een specifiek mobiliteitsthema.”;

- 2° §3 wordt vervangen door wat volgt:

“§3. Het intergemeentelijk mobiliteitsplan kan bepalingen bevatten op intergemeentelijk en op gemeentelijk niveau.

Indien het intergemeentelijk mobiliteitsplan voor het gemeentelijk grondgebied voldoet aan de bepalingen van artikel 17 dient de gemeente geen afzonderlijk gemeentelijk mobiliteitsplan op te maken.

De Vlaamse Regering kan de voorwaarden bepalen waaronder aangrenzende gemeenten voor het geheel van hun grondgebieden een intergemeentelijk mobiliteitsplan kunnen opmaken.”.

Art. 4. In artikel 8 van hetzelfde decreet wordt het tweede lid opgeheven.

Art. 5. In artikel 11, §2, tweede lid, van hetzelfde decreet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in punt 2° wordt het woord “Agentschap” ingevoegd voor de woorden “Wegen en Verkeer”;

2° punt 3° wordt opgeheven.

Art. 6. In artikel 16 van hetzelfde decreet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in §1 wordt de zin “De gemeenteraad kan om de vijf jaar een gemeentelijk mobiliteitsplan vaststellen.” vervangen door de zinnen “De gemeenteraad stelt een gemeentelijk mobiliteitsplan vast. Het gemeentelijk mobiliteitsplan geeft het kader aan voor het gewenste duurzame lokaal mobiliteitsbeleid.”;

2° aan §1 wordt een derde lid toegevoegd, dat luidt als volgt:

“De GBC, vermeld in artikel 26/1, §1, is belast met de voorbereiding, de opmaak, de opvolging, de evaluatie en, in voorkomend geval, de herziening van het gemeentelijk mobiliteitsplan.”;

3° aan §1 wordt een vierde lid toegevoegd, dat luidt als volgt:

“Het gemeentelijk mobiliteitsplan is onttrokken aan het toepassingsgebied van het decreet van 15 juli 2011 houdende vaststelling van de algemene regels waaronder in het Vlaamse Gewest periodieke plan- en rapporteringsverplichtingen aan lokale besturen kunnen worden opgelegd.”;

4° in §2, tweede lid, wordt het woord “vijf” vervangen door het woord “zes”;

5° aan §2, derde lid, wordt de zinsnede “overeenkomstig artikel 19, §5” toegevoegd;

6° §3, tweede lid, wordt vervangen door wat volgt:

“De resultaten van de sneltoets worden ter bespreking voorgelegd aan de RMC, vermeld in artikel 26/4.

Na bespreking in de RMC verleent de kwaliteitsadviseur, vermeld in artikel 26/4, §3, advies overeenkomstig de bepalingen van artikel 26/8, §3, tweede lid. Het advies van de kwaliteitsadviseur wordt verleend aan de hand van de criteria, vermeld in artikel 26/8, §1, tweede lid.

Tegen het ongunstig advies van de kwaliteitsadviseur kan door elk van de leden van de GBC, vermeld in artikel 26/1, §2, eerste lid, een verzoek tot heroverweging worden

ingediend bij de Vlaamse Regering. De bepalingen van artikel 26/9, tweede en derde lid, zijn van overeenkomstige toepassing op dit verzoek.

Bij ongunstig advies brengt de GBC aan de sneltoets de nodige aanpassingen aan om tegemoet te komen aan de punten die aanleiding gaven tot het ongunstig advies, behalve als het ongunstig advies werd heroverwogen.

Bij aanpassing van de sneltoets, als vermeld in het vierde lid, wordt het opnieuw ter advies voorgelegd aan de kwaliteitsadviseur. Dit advies is beperkt tot de punten die aanleiding gaven tot het ongunstig advies over de sneltoets en beoordeelt of de aanpassingen aan de sneltoets hieraan tegemoet komen. De kwaliteitsadviseur brengt zijn advies uit over de aangepaste sneltoets binnen de termijn daartoe bepaald door de Vlaamse Regering. Als het advies niet binnen die termijn wordt uitgebracht, wordt het geacht gunstig te zijn. Tegen het ongunstig advies kan een verzoek tot heroverweging worden ingediend bij de Vlaamse Regering. De bepalingen van artikel 26/9, tweede en derde lid, zijn van overeenkomstige toepassing op dit verzoek.

Na uitvoering van de sneltoets wordt het gemeentelijk mobiliteitsplan zo nodig geheel of gedeeltelijk herzien.”.

Art. 7. In artikel 17, §1, 3°, van hetzelfde decreet wordt de zinsnede “1°” opgeheven.

Art. 8. In artikel 18 van hetzelfde decreet wordt een derde lid ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Als daarvan niet uitdrukkelijk wordt afgeweken, zijn de bepalingen van dit hoofdstuk van overeenkomstige toepassing op het intergemeentelijk mobiliteitsplan.”.

Art. 9. In artikel 19 van hetzelfde decreet worden volgende wijzigingen aangebracht:

1° §3 wordt vervangen door wat volgt:

“§3. Na afloop van het openbaar onderzoek of andere vormen van participatie wordt het ontwerp van gemeentelijk mobiliteitsplan, samen met de resultaten van het openbaar onderzoek of andere vormen van participatie, ter bespreking voorgelegd aan de RMC, vermeld in artikel 26/4.

Na de bespreking in de RMC verleent de kwaliteitsadviseur, vermeld in artikel 26/4, §3, advies overeenkomstig de bepalingen van artikel 26/8, §3, tweede lid. Het advies van de kwaliteitsadviseur wordt verleend aan de hand van de criteria, vermeld in artikel 26/8, §1, tweede lid.

Het advies van de kwaliteitsadviseur luidt:

- 1° gunstig, als de kwaliteitsadviseur oordeelt dat het ontwerp van gemeentelijk mobiliteitsplan voldoet aan die criteria;
- 2° ongunstig, als de kwaliteitsadviseur oordeelt dat het ontwerp van gemeentelijk mobiliteitsplan niet voldoet aan die criteria.

Als het advies niet is uitgebracht binnen de termijn daartoe bepaald door de Vlaamse Regering, wordt het geacht gunstig te zijn.

Tegen het ongunstig advies van de kwaliteitsadviseur kan door elk van de leden van de GBC, vermeld in artikel 26/1, §2, eerste lid, een verzoek tot heroverweging worden ingediend bij de Vlaamse Regering. De bepalingen van artikel 26/9, tweede en derde lid, zijn van overeenkomstige toepassing op dit verzoek.

Bij ongunstig advies van de kwaliteitsadviseur brengt de gemeenteraad bij de definitieve vaststelling van het gemeentelijk mobiliteitsplan de vereiste aanpassingen aan om tegemoet te komen aan de punten die aanleiding gaven tot het negatief advies, behalve als het ongunstig advies werd heroverwogen.

Bij aanpassing van het gemeentelijk mobiliteitsplan, als vermeld in het zesde lid, wordt het opnieuw ter advies voorgelegd aan de kwaliteitsadviseur. Dit advies is beperkt tot de punten die aanleiding gaven tot het ongunstig advies over het ontwerp van gemeentelijk mobiliteitsplan en beoordeelt of de aanpassingen aan het gemeentelijk mobiliteitsplan hieraan tegemoet komen. De kwaliteitsadviseur brengt zijn advies uit over het aangepaste plan binnen de termijn daartoe bepaald door de Vlaamse Regering. Als het advies niet binnen die termijn wordt uitgebracht, wordt het geacht gunstig te zijn. Tegen het ongunstig advies kan een verzoek tot heroverweging worden ingediend bij de Vlaamse Regering. De bepalingen van artikel 26/9, tweede en derde lid, zijn van overeenkomstige toepassing op dit verzoek.”;

2° §4, eerste lid, wordt vervangen door wat volgt:

“De gemeenteraad stelt het gemeentelijk mobiliteitsplan definitief vast binnen zestig dagen na de ontvangst van het gunstig advies van de kwaliteitsadviseur, na het verstrijken van de termijn waarbinnen de kwaliteitsadviseur advies diende uit te brengen of na ontvangst van de beslissing van de Vlaamse Regering waarbij het ongunstig advies van de kwaliteitsadviseur werd heroverwogen.”;

3° in §4, tweede lid, worden na de woorden “de uitgebrachte adviezen”, de woorden “, onverkort de bepalingen van §3, zesde lid.” toegevoegd.

Art. 10. Artikel 21 van hetzelfde decreet wordt opgeheven.

Art. 11. In artikel 22 van hetzelfde decreet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in §1, tweede lid, wordt het woord “beleidsnota” vervangen door het woord “beleids-overeenkomst”;

2° in §2 worden de woorden “via een provinciaal actieplan” opgeheven.

Art. 12. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt een titel III/1 ingevoegd, die luidt als volgt:

“Titel III/1. Organisatorische omkadering van het duurzame lokale mobiliteitsbeleid”.

Art. 13. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt in titel III/1, ingevoegd bij artikel 12, een hoofdstuk I ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Hoofdstuk I. Organisatiestructuur en taakverdeling”.

Art. 14. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt in hoofdstuk I, ingevoegd bij artikel 13, een afdeling I ingevoegd, die luidt als volgt:

“Afdeling I. Gemeentelijke en intergemeentelijke begeleidingscommissie”.

Art. 15. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt in afdeling I, ingevoegd bij artikel 14, een artikel 26/1 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 26/1. §1. Op initiatief van de gemeente wordt in elke gemeente een GBC ingesteld. De GBC is een multidisciplinair en beleidsdomeinoverschrijdend overlegforum.

De GBC is verantwoordelijk voor:

- 1° de voorbereiding, de opmaak, de opvolging, de evaluatie en, in voorkomend geval, de herziening van het gemeentelijk of intergemeentelijk mobiliteitsplan;
- 2° de begeleiding van de voorbereiding, de opmaak, de opvolging en de evaluatie van projecten die aansluiten bij het duurzame lokale mobiliteitsbeleid.

§2. De GBC is ten minste samengesteld uit:

- 1° de initiatiefnemer, als die niet de hoedanigheid, vermeld in punt 2° tot en met 5°, heeft;
- 2° een vertegenwoordiger van de gemeente;
- 3° een vertegenwoordiger van het departement;
- 4° een vertegenwoordiger van de Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn;
- 5° een vertegenwoordiger van de betrokken wegbeheerder, als die niet de hoedanigheid, vermeld in punt 1° tot en met 3°, heeft.

De samenstelling van de GBC kan worden uitgebreid met andere relevante actoren overeenkomstig de bepalingen die zijn vastgesteld door de Vlaamse Regering.

Als daartoe wordt besloten door de gemeenteraad in het kader van participatie, kunnen de vergaderingen van de GBC worden opengesteld voor vertegenwoordigers van het maatschappelijk middenveld en de bevolking.”.

Art. 16. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt in dezelfde afdeling I een artikel 26/2 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 26/2. Op voorstel van de initiatiefnemer kunnen de werkzaamheden van de GBC of deelaspecten ervan worden gebundeld in een gezamenlijk bovenlokaal overlegplatform, IGBC genoemd.

Artikel 26/1, §1, tweede lid, en §2, zijn van overeenkomstige toepassing op de IGBC.”.

Art. 17. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt in dezelfde afdeling I een artikel 26/3 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 26/3. De Vlaamse Regering stelt nadere regels vast voor de organisatie, de samenstelling, de werking en de opdracht van de GBC en de IGBC.”.

Art. 18. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt in hoofdstuk I, ingevoegd bij artikel 13, een afdeling II ingevoegd, die luidt als volgt:

“Afdeling II. De regionale mobiliteitscommissie”.

Art. 19. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt in afdeling II, ingevoegd bij artikel 18, een artikel 26/4 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 26/4. §1. De Vlaamse Regering stelt een RMC in die haar beraadslagingen kan houden in elke provincie. De RMC is een multidisciplinaire en beleidsdomeinoverschrijdende beoordelingscommissie.

De RMC is verantwoordelijk voor:

- 1° de uitvoering van een kwaliteitscontrole op het ontwerp, de evaluatie en, in voorkomend geval, de herziening van het gemeentelijk of intergemeentelijk mobiliteitsplan;
- 2° de uitvoering van een kwaliteitscontrole op projecten.

§2. De RMC is ten minste samengesteld uit:

- 1° de initiatiefnemer, als die niet de hoedanigheid, vermeld in punt 2° tot en met 7°, heeft;
- 2° een vertegenwoordiger van het departement;
- 3° een vertegenwoordiger van het Agentschap Wegen en Verkeer;
- 4° een vertegenwoordiger van de Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn;
- 5° een vertegenwoordiger van het Departement Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed, vermeld in artikel 29, §1, van het besluit van de Vlaamse Regering van 3 juni 2005 met betrekking tot de organisatie van de Vlaamse administratie;
- 6° een vertegenwoordiger van de gemeenten in kwestie;
- 7° een vertegenwoordiger van de provincie.

De samenstelling van de RMC kan worden uitgebreid met andere relevante actoren.

§3. De RMC wordt bijgestaan door een kwaliteitsadviseur die wordt aangesteld door het departement.

De kwaliteitsadviseur is verantwoordelijk voor:

- 1° de inhoudelijke begeleiding van de beraadslaging in de RMC;
- 2° het verlenen van gemotiveerd advies over het ontwerp van gemeentelijk of intergemeentelijk mobiliteitsplan en de resultaten van de sneltoets;
- 3° het verlenen van gemotiveerd advies over de projecten.”.

Art. 20. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt in dezelfde afdeling II een artikel 26/5 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 26/5. De Vlaamse Regering stelt nadere regels vast voor de organisatie, de samenstelling, de werking en de opdracht van de RMC en de aanstelling en taakstelling van de kwaliteitsadviseur.”.

Art. 21. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt in titel III/1, ingevoegd bij artikel 12, een hoofdstuk II ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Hoofdstuk II. Integrale kwaliteitszorg bij projecten”.

Art. 22. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt in hoofdstuk II, ingevoegd bij artikel 21, een afdeling I ingevoegd, die luidt als volgt:

“Afdeling I. Projectmethodologie”.

Art. 23. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt in afdeling I, ingevoegd bij artikel 22, een artikel 26/6 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 26/6. De door de Vlaamse Regering aangewezen projecten worden op een gefaseerde wijze uitgewerkt, waarbij de volgende stappen worden onderscheiden:

- 1° een analyse van de feitelijke, financiële en juridische context en de eventuele oplossingsvarianten voor een mobiliteitsprobleem, met aanduiding van de voorkeursoplossing. Hierbij gaat bijzondere aandacht uit naar de meest kwetsbare weggebruikers;
- 2° een voorontwerp, met inbegrip van een verklarende nota, die de nadere uitwerking bevat van de gekozen oplossing.

Er wordt ook een evaluatie uitgevoerd die aangeeft hoe het project of de cluster van samenhangende projecten bijdraagt tot een duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid.

De Vlaamse Regering bepaalt de nadere regels voor de inhoud van de analyse, het voorontwerp en de evaluatie, vermeld in het eerste en tweede lid, en de wijze van rapportage

daarover, en stelt de voorwaarden vast waaronder de stappen, vermeld in het eerste lid, 1° en 2°, kunnen worden geïntegreerd.”.

Art. 24. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt in dezelfde afdeling I een artikel 26/7 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 26/7. De initiatiefnemer zorgt voor de uitvoering van de analyse, het voorontwerp en de evaluatie, vermeld in artikel 26/6, eerste en tweede lid, en rapporteert daarover volgens de regels die daarvoor zijn vastgesteld overeenkomstig artikel 26/6, derde lid. Hij houdt daarbij rekening met de aanbevelingen van de GBC of de IGBC en het advies van de kwaliteitsadviseur.

De GBC of IGBC begeleidt de uitvoering van de analyse, het voorontwerp en de evaluatie. Daarvoor houdt de GBC of de IGBC de nodige beraadslagingen en verstrekt ze aanbevelingen aan de initiatiefnemer.

De GBC of IGBC verstrekt haar aanbevelingen bij consensus.”.

Art. 25. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt in hoofdstuk II, ingevoegd bij artikel 21, een afdeling II ingevoegd, die luidt als volgt:

“Afdeling II. Kwaliteitsbewaking”.

Art. 26. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt in afdeling II, ingevoegd bij artikel 25, een artikel 26/8 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 26/8. §1. Na de beraadslaging in de GBC of de IGBC bezorgt de initiatiefnemer de rapportage over de analyse, het voorontwerp en de evaluatie, vermeld in artikel 26/6, eerste en tweede lid, alsook alle andere relevante documenten aan de kwaliteitsadviseur en aan de RMC.

De kwaliteitsadviseur brengt advies uit over de projectfase in kwestie. Daarvoor wordt ten minste de conformiteit getoetst aan de relevante regelgeving, zoals de bepalingen van dit decreet of het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en de uitvoeringsbesluiten ervan, de richtinggevende bepalingen van het toepasselijk mobiliteitsplan en, in voorkomend geval, de samenwerkingsovereenkomst, vermeld in artikel 26/12.

§2. Het advies van de kwaliteitsadviseur luidt:

- 1° gunstig, als de kwaliteitsadviseur oordeelt dat de projectfase in kwestie voldoet aan de criteria, vermeld in §1, tweede lid;
- 2° ongunstig, als de kwaliteitsadviseur oordeelt dat de projectfase in kwestie niet voldoet aan die criteria.

Het advies wordt gegeven na de ontvangst van de rapportage en alle andere relevante documenten, vermeld in §1, eerste lid, en binnen de termijn daartoe bepaald overeenkomstig §4. De kwaliteitsadviseur brengt het departement, de RMC, de GBC of de IGBC op de hoogte van het advies.

Bij ongunstig advies kan de initiatiefnemer, in voorkomend geval na het aanbrengen van de nodige aanpassingen, het project opnieuw voorleggen aan de GBC.

§3. In afwijking van §1, eerste lid, worden de rapportage over de analyse, het voorontwerp en de evaluatie, en alle andere relevante documenten ter bespreking voorgelegd aan de RMC als:

- 1° geen consensus werd bereikt binnen de GBC of de IGBC;
- 2° de kwaliteitsadviseur daarom verzoekt;
- 3° de initiatiefnemer daarom verzoekt.

Na de beraadslaging in de RMC verleent de kwaliteitsadviseur advies overeenkomstig de §§1 tot en met 3. In afwijking van §2, tweede lid, verleent de kwaliteitsadviseur mondeling advies op de vergadering van de RMC waarop over het project wordt beraadslaagd. De kwaliteitsadviseur bezorgt na de vergadering van de RMC binnen de termijn daartoe bepaald overeenkomstig §4, de schriftelijke neerslag van zijn advies aan het departement, de RMC, de GBC of de IGBC.

§4. De Vlaamse Regering bepaalt de nadere regels voor de procedure, de vorm en de termijn waarbinnen de kwaliteitsadviseur zijn advies uitbrengt. Als geen advies wordt uitgebracht binnen de door de Vlaamse Regering bepaalde termijn, wordt het advies geacht gunstig te zijn.”.

Art. 27. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt in dezelfde afdeling II een artikel 26/9 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 26/9. Elk lid van de GBC of de IGBC, vermeld in artikel 26/1, §2, eerste lid, en artikel 26/2, kan een verzoek tot heroverweging indienen tegen:

- 1° het herhaalde ongunstige advies van de kwaliteitsadviseur;
- 2° het gunstige advies van de kwaliteitsadviseur, als het verzoek tot heroverweging wordt ingesteld door het lid van de GBC of de IGBC van wie het bezwaar aanleiding heeft gegeven tot het niet-bereiken van de consensus binnen de GBC of de IGBC.

Het verzoek tot heroverweging wordt ingediend bij de Vlaamse Regering.

De Vlaamse Regering stelt de nadere regels en de procedure van het verzoek tot heroverweging vast.”.

Art. 28. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt een titel III/2 ingevoegd, die luidt als volgt:

“Titel III/2. Subsidiëring en uitvoering van het mobiliteitsbeleid”.

Art. 29. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt in titel III/2, ingevoegd bij artikel 28, een hoofdstuk I ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Hoofdstuk I. Subsidiëring van het mobiliteitsbeleid”.

Art. 30. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt in hoofdstuk I, ingevoegd bij artikel 29, een afdeling I ingevoegd, die luidt als volgt:

“Afdeling I. Subsidiëring van het duurzame lokale mobiliteitsbeleid”.

Art. 31. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt in afdeling I, ingevoegd bij artikel 30, een artikel 26/10 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 26/10. §1. Om de ontwikkeling en uitvoering van het duurzame lokale mobiliteitsbeleid te bevorderen, kan de Vlaamse Regering, binnen de perken van de begrotingskredieten, een subsidie verlenen aan de gemeenten voor:

- 1° de opmaak en herziening van een gemeentelijk of intergemeentelijk mobiliteitsplan;
- 2° projecten die de aanleg of de verbetering van de infrastructuur langs gemeentewegen tot doel hebben;

3° niet-infrastructuurgebonden projecten ter ondersteuning van het duurzame lokale mobiliteitsbeleid.

§2. De Vlaamse Regering bepaalt de nadere voorwaarden op basis waarvan het personeel, de plannen en de projecten, vermeld in de eerste paragraaf, subsidiabel zijn. Daarbij houdt ze onder meer rekening met de volgende criteria:

- 1° de projecten dragen bij tot de ontwikkeling van een duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid;
- 2° de plannen en projecten voldoen aan de bepalingen over de integrale kwaliteitszorg, vermeld in titel III/1, hoofdstuk II.

De Vlaamse Regering bepaalt de procedures voor de aanvraag, beoordeling, toekenning en uitbetaling van de subsidie.”.

Art. 32. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt in hoofdstuk I, ingevoegd bij artikel 29, een afdeling II ingevoegd, die luidt als volgt:

“Afdeling II. Subsidiëring van het mobiliteitsbeleid op tussenliggend niveau”.

Art. 33. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt in afdeling II, ingevoegd bij artikel 32, een artikel 26/11 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 26/11. Om de ontwikkeling van het mobiliteitsbeleid op tussenliggend niveau te bevorderen, kan de Vlaamse Regering, binnen de perken van de begrotingskredieten, een subsidie verlenen aan de provincies ter uitvoering van het provinciale mobiliteitscharter, vermeld in artikel 22.

De Vlaamse Regering bepaalt de voorwaarden en procedures voor de aanvraag, beoordeling, toekenning en uitbetaling van de subsidie.”.

Art. 34. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt in titel III/2, ingevoegd bij artikel 28, een hoofdstuk II ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Hoofdstuk II. Samenwerkingsovereenkomsten”.

Art. 35. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt in hoofdstuk II, ingevoegd bij artikel 34, een artikel 26/12 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 26/12. Voor de door de Vlaamse Regering aangewezen projecten wordt een samenwerkingsovereenkomst gesloten tussen de betrokken actoren. De overeenkomst regelt de wederzijdse verbintenissen van de actoren. Die verbintenissen kunnen onder meer betrekking hebben op de projectorganisatie, de personele of materiële ondersteuning en de financiering.

De Vlaamse Regering regelt de minimuminhoud van de samenwerkingsovereenkomst. De samenwerkingsovereenkomst zal ten minste nadere bepalingen omvatten betreffende:

- 1° het voorwerp van de overeenkomst;
- 2° de duur van de overeenkomst;
- 3° de wederzijdse verbintenissen van de betrokken partijen;
- 4° de sancties bij niet-nakoming van de verbintenissen.

Er wordt in ieder geval gewaarborgd dat de projecten die het voorwerp uitmaken van de samenwerkingsovereenkomst, voldoen aan de bepalingen over de integrale kwaliteitszorg, vermeld in titel III/1, hoofdstuk II.”.

Art. 36. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt een artikel 28/1 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 28/1. Het gemeentelijke mobiliteitsplan dat is opgemaakt voor 30 april 2009, wordt gelijkgesteld met een gemeentelijk mobiliteitsplan dat wordt opgemaakt en vastgesteld overeenkomstig de bepalingen van dit decreet als minder dan zes jaar is verstreken sinds de laatste conformverklaring ervan overeenkomstig de op dat ogenblik geldende regelgeving.

Uiterlijk bij de eerstvolgende herziening van het gelijkgestelde gemeentelijke mobiliteitsplan, die plaatsvindt na de inwerkingtreding van het decreet van [...] houdende wijziging van het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid en opheffing van het decreet van 20 april 2001 betreffende de mobiliteitsconvenants, moet het plan in overeenstemming worden gebracht met de bepalingen van dit decreet en de uitvoeringsbesluiten ervan.”.

Art. 37. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt een artikel 28/2 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 28/2. De mobiliteitsconvenants die gesloten zijn voor de inwerkingtreding van het decreet van [...] houdende wijziging van het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid en opheffing van het decreet van 20 april 2001 betreffende de mobiliteitsconvenants, en de modules die er deel van uitmaken, blijven geldig tot de volledige uitvoering ervan.

De bepalingen van het decreet van 20 april 2001 betreffende de mobiliteitsconvenants en de modules die zijn vastgesteld, blijven van toepassing op de mobiliteitsconvenants die worden gesloten binnen een termijn van twee jaar na de datum van de inwerkingtreding van het decreet, vermeld in het eerste lid, als het besluit van de gemeenteraad daartoe werd genomen na 15 april 2007 en voor de inwerkingtreding van dit decreet.”.

Art. 38. Het decreet van 20 april 2001 betreffende de mobiliteitsconvenants, gewijzigd bij het decreet van 20 maart 2009, wordt opgeheven.

Art. 39. Titel IV van het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid wordt opgeheven.

Art. 40. De Vlaamse Regering bepaalt de datum waarop artikel 2, 3°, tot en met artikel 4, artikel 6 tot en met artikel 10, artikel 12 tot en met 35 en artikel 37 tot en met artikel 39 van dit decreet in werking treden.

BIJLAGE

Evaluatie en bijstelling van het instrument Mobiliteitsconvenant – 2011
van de Task Force Mobiliteitsconvenants



Aan de heer Jan Peumans,
Voorzitter van de Commissie voor Mobiliteit
en Openbare Werken
Voorzitter van het Vlaams Parlement
1011 Brussel

Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid
Koning Albert II-laan 20 bus 2
1000 Brussel
Tel. 02 553 71 24 - Fax 02 553 71 08
mobiliteit.verkeersveiligheid@vlaanderen.be

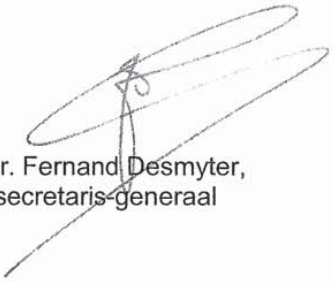
uw bericht van	uw kenmerk	ons kenmerk	bijlagen
		1621-U-11-343	1
vragen naar / e-mail	telefoonnummer	datum	
Dominique Ameele dominique.ameele@mow.vlaanderen.be	02 553 62 69	15 JULI 2011	

Betreft: Evaluatie en bijstelling van het instrument "Mobiliteitsconvenant" - 2011

Mijnheer de Voorzitter,

Hierbij bezorg ik u in opdracht van mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken het verslag van de evaluatie van het instrument "Mobiliteitsconvenant" voor het jaar 2011 dat werd opgemaakt door de Taskforce mobiliteitsconvenants in uitvoering van artikel 7 van het decreet van 20 april 2001 betreffende de mobiliteitsconvenants.

Met bijzondere hoogachting,



ir. Fernand Desmyter,
secretaris-generaal

www.vlaanderen.be

Evaluatie en bijstelling van het instrument “Mobiliteitsconvenant”- 2011

Task Force Mobiliteitsconvenants

(samenstelling volgens omzendbrief MOW/2009/01: AWV, VVM De Lijn, Departement MOW-afdeling BMV, VVSG, Beleidsdomein ROW-OE, Departement LNE, VVP)

In toepassing van artikel 7 van het decreet van 20 april 2001 betreffende de mobiliteitsconvenants, volgt hierna een evaluatie van het instrument mobiliteitsconvenant, specifiek gericht op de modules.

In het evaluatieverslag van 2010 werd er aangegeven dat sinds het in werking treden van het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid er in relatie tot het decreet van 20 april 2001 betreffende de mobiliteitsconvenants een aantal technisch-juridische hiaten zijn ontstaan betreffende het wettelijk en reglementair kader. Dit zorgt voor een vertragende factor in de werking van het mobiliteitsconvenant. Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken kreeg de opdracht om de aanpassingen aan het decreetaal en reglementair kader voor te bereiden zodat beide decreten juridisch op elkaar worden afgestemd en geïntegreerd. Op 27 mei 2011 is een ontwerp van decreet in die zin een eerste maal aan de Vlaamse Regering voorgelegd en principieel goedgekeurd. Het ontwerp van decreet zal na goedkeuring worden aangevuld met de nodige uitvoeringsbepalingen via een Besluit van de Vlaamse Regering.

Naast de aanpak van de organisatie, processen en procedures is er ook gevraagd om aandacht te hebben voor een vereenvoudiging en afbouw van de administratieve verplichtingen. Deze vloeien hoofdzakelijk voort uit het afsluiten van de modules met het oog op het uitvoeren van concrete acties en projecten. Vandaag bestaan er 19 modules die dienen beschouwd te worden als standaard overeenkomsten voor 19 type projecten of acties. In deze standaard-overeenkomsten worden voor elk van de ondertekenende partners de verbintenissen vastgelegd voor de beoogde realisatie of uitvoering. Voor elk project of actie wordt een koepelmodule afgesloten met de bijhorende modules.

Bij deze evaluatie wordt er nagegaan of de acties of projecten die het onderwerp vormen van een type module nog zinvol zijn en thuishoren in het duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid zoals vastgelegd in het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid. Daarnaast wordt nagegaan of de randvoorwaarden en toepassingsbepalingen voldoende duidelijk zijn, al dan niet overbodig of net te beperkend. Het resultaat van deze evaluatie wordt meegenomen in de opmaak van het Besluit van de Vlaamse Regering.

Hierna worden de modules in numerieke volgorde besproken.

MODULE 1 : DE OPMAAK OF BIJSTURING VAN EEN (INTER)GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN

De module 1 regelt de voorwaarden voor subsidiëring van gemeenten voor de opmaak en bijsturing van het gemeentelijk mobiliteitsplan. De modaliteiten voorzien zowel in de subsidiëring van de personeelskosten van de lokale ambtenaar en de externe studiekosten. Het feit dat ook de inzet van eigen personeel kan worden vergoed, werd goed onthaald. Toch dienen de

randvoorwaarden verduidelijkt en vereenvoudigd. De uitsluiting van spoor 3 (actualiseren van het gemeentelijk mobiliteitsplan) voor subsidiëring dient te worden herbekeken, best samen met een meer diepgaande evaluatie van de methodiek voor spoor 2.

Bij de voorgaande aanpassing van de moduletekst werden de maximumbedragen aangepast aan de reële kostprijzen van de eerste generatie mobiliteitsplannen. Daarbij werden de gemeenten ingedeeld in klassen volgens de indeling in stedelijke gebieden zoals vastgelegd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV). In de praktijk stelt zich hierbij voor sommige gemeenten een probleem. Vooral voor de gemeenten in het Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel (VSGB) dringt zich een herziening op van de manier waarop deze koppeling met het RSV gebeurde. De categorisering wordt enkel gevolgd voor de centrumgemeente en voor het VSGB is dat Brussel. De gemeenten in de invloedssfeer van het grootstedelijk gebied werden niet in de verdere categorisering van het Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen (RSV) opgenomen, waardoor zij per definitie in de 'restcategorie' van gemeenten in het buitengebied vallen met het laagste subsidiebedrag.

MODULE 2 : DE AANLEG VAN EEN RONDWEG EN/OF EEN ANDERE NIEUWE VERBINDENDE OF ONTSLUITENDE GEWESTWEG

Aan de aanleg van de rondweg (of andere verbindingsweg) wordt ook de herinrichting van de vroegere doortocht gekoppeld. Er zijn duidelijk twee projectzones gedefinieerd. Het is belangrijk dat de aanpak van de vroegere doortocht onder de aandacht wordt gebracht. Het vastleggen van een concept en inrichtingsprincipes worden meegenomen in de studiefase. Naar uitvoering is het echter niet altijd haalbaar om tot een parallelle inrichting te komen, zeker voor kleinere gemeenten.

De financiële aspecten m.b.t. de geluidswerende maatregelen van de nieuwe weg worden bij de lokale overheid geplaatst. Nochtans kunnen zij via een mer-beoordeling worden opgelegd aan de initiatiefnemer/wegbeheerder. Dit dient te worden afgestemd met de gewenste aanpak van omgevingslawaaï zoals in het actieplan zal worden vastgelegd (zie module 5).

MODULE 3 : HERINRICHTING VAN EEN DOORTOCHT

De gemeenten vragen een eventuele aanpassing van het gemeentelijk aandeel in het project (voetpaden, groen,...) aangezien het hier om gewestwegen gaat. Een en ander dient ook juridisch te worden uitgeklaard. Bij eventuele aanpassingen dient er duidelijkheid te zijn/blijven m.b.t. het onderhoud en herstel.

Wanneer er nieuwe principes zouden worden vastgelegd, dienen zij ook te worden doorgetrokken naar andere modules om de éénvormigheid te bewaren.

Naar programmatie toe wordt AWW regelmatig geconfronteerd met in tijd anders geprogrammeerde rioleringsprojecten.

MODULE 4 : AAN DE BEBOUWDE OMGEVING AANGEPASTE VERLICHTING VAN EEN GEWESTWEG, GEPLAATST DOOR DE LOKALE OVERHEID

Deze module is geconcepieerd om de gewestweg integraal te verlichten (zonder onderscheid te maken tussen de rijbaan, het fietspad of het voetpad). De toegestane subsidiebedragen en de berekeningswijze ervan zijn geëxpliciteerd. Het toepassingsgebied is uitgebreid naar alle bebouwde omgevingen, niet enkel deze die als bebouwde kom zijn afgebakend. Deze uitbreiding wordt nog steeds als wenselijk beschouwd, ook al bestaat er een risico op oneigenlijke

toepassingen (waarvoor er nochtans een module 17 bestaat). Een ander risico dat wordt ervaren is dat door een vlotte betoelaging er soms te veel onnodig wordt verlicht.

Er dient te worden overwogen of verlichting niet beter standaard wordt gekoppeld en/of geïntegreerd met een infrastructuurproject. Op die manier wordt er meer specifiek over de gewenste verlichting nagedacht en een duidelijke afstemming gemaakt op de weginrichting.

MODULE 5 : SCHERMEN EN/OF GRONDDAMMEN LANGS EEN GEWESTWEG, DIE HET WEGVERKEERSLAWAAI VERMINDEREN

De module 5 wordt geëvalueerd op basis van de resultaten van het onderzoek dat loopt in het kader van de opmaak van actieplannen voor de aanpak van omgevingslawaaï in uitvoering van de Europese Richtlijn 2002/49/EG. Deze werkzaamheden worden voorbereid door het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie (LNE). Mogelijks dient de module te worden aangepast of vervangen door een ander instrument dat past in het referentiekader dat het Agentschap Wegen en Verkeer samen met LNE vastlegt.

De gemeenten vragen de drempelwaarden aan te passen in functie van een meer haalbare bijdrage die wordt gevraagd. Deze vraag dient beoordeeld te worden op zijn budgettaire gevolgen.

Er is ook een vraag naar de opmaak van richtlijnen en een visie op de vormgeving en landschappelijke inpassing.

Een beperking tot schermen en/of gronddammen staat in feite de overweging met andere, mogelijks meer efficiëntere geluidswerende maatregelen in de weg.

MODULE 6 : NET HOUDEN VAN GEWESTWEGEN EN VAN HUN VRIJLIGGENDE FIETSPADEN DOOR DE LOKALE OVERHEID

De bepalingen van de module kunnen in een type overeenkomst worden gegoten die bilateraal door AWW en de gemeenten kan worden afgesloten. Er wordt gevraagd deze toepassing te behouden om het initiatiefrecht van de gemeenten niet in te perken.

MODULE 7: INFORMATIEVERSTREKKING OVER EN PROMOTIE VAN HET GEREGLD VERVOER

De onderlinge afspraken zijn zeer zinvol en te behouden. De vraag is of dit nog deel moet uitmaken van een aparte type-overeenkomst. Nu basismobiliteit is gerealiseerd zal de informatieverstrekking hoofdzakelijk gekoppeld zijn aan aanpassingen van het aanbod in het kader van de voortgangsevaluaties en/of projecten netmanagement. Ook de projecten doorstroming vragen specifieke informatie en communicatie. Deze worden dan best geïntegreerd in de desbetreffende thematische modules.

Er is ook overlapping mogelijk met andere vormen van communicatie en andere 'verplichtingen', zie o.a. participatiebeginsel, het decreet personenvervoer,.... Er is dan ook nood aan een duidelijke algemene regeling i.v.m. informatie en communicatie.

MODULE 8: DOORSTROMINGSMAATREGELEN VOOR HET GEREGLD VERVOER

Deze module was in het verleden gericht op specifieke projecten tot aanleg van vrije tram- en busbanen, maar werd verder uitgebreid tot andere doorstromingsmaatregelen. Er dient te worden

nagegaan of het volledig toepassingsgebied wel degelijk gedekt is. Daarnaast dienen de rechten en plichten van de partijen te worden verduidelijkt (ook voor onteigeningen, onderhoud haltes, enz...).

De Lijn en de gemeenten stellen voor om een financiële tussenkomst voor infrastructurele doorstromingsmaatregelen op gemeentewegen te voorzien. Ook op gemeentewegen stelt men bij openbaar vervoertrajecten soms belangrijke doorstromingsproblemen vast. Doch de financiële draagkracht van de gemeenten laat niet altijd toe de nodige ingrepen uit te voeren, laat staan er een prioriteit aan te geven.

MODULE 9: VERHOGING VAN HET AANBOD VAN GEREGLD VERVOER

Er wordt gevraagd bij de voorbereiding van deze projecten voldoende oog te hebben voor een tijdige inbreng van gemeenten. Bij dergelijke projecten zijn dikwijls meerdere gemeenten betrokken. Het is dan belangrijk het overleg op intergemeentelijk niveau te voeren.

Een inhoudelijke verduidelijking over wat wordt verwacht in de rapportering en bij evaluaties is wenselijk.

MODULE 10 : HERINRICHTING VAN EEN SCHOOLBUURT AAN OF IN DE NABIJHEID VAN EEN GEWESTWEG

De module 10 schept de mogelijkheid dat een lokale overheid een schoolbuurt herinricht. Het Vlaamse gewest betaalt (in grote lijnen) 100% van de kosten op het gewestdomein en 50% van de kosten op gemeentelijk domein terug. Er wordt gefocust op een functionele en kostenefficiënte herinrichting van schoolomgevingen.

Bij de vorige herziening van de moduleteksten werd deze module grondig geëvalueerd en bijgestuurd. Er wordt vastgesteld dat de bijstellingen voldoen aan de verwachtingen. Het is dan ook niet wenselijk om inhoudelijke wijzigingen aan te brengen.

De gemeenten vragen er over te waken dat bij herinrichtingsprojecten op initiatief van het Agentschap Wegen en Verkeer er op een uniforme manier aandacht wordt besteed aan de schoolomgevingen die binnen die projecten zijn gelegen.

MODULE 11 : AANLEG OF VERBETERING VAN FIETSPADEN LANGS GEWESTWEGEN DOOR HET GEWEST

Deze module werd gestroomlijnd met de modules 12 en 13 en vormen samen met de Fietsfondsprojecten één van de instrumenten die kunnen worden ingezet voor het aanleggen of aanpassen van fietsinfrastructuur o.a. in het kader van de realisatie van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk. Er zullen verder inspanningen geleverd worden om meer modules 11 af te sluiten. De programmering van deze projecten wordt mee opgevolgd in de werkzaamheden van het in 2010 opgerichte Fietsteam.

Een gepaste definiëring is wenselijk waarbij er een duidelijk onderscheid wordt gemaakt met structureel onderhoud. Bij deze projecten worden niet alle partners ten volle bij de voorbereiding ervan betrokken. Dat is nochtans zinvol om mogelijke andere opportuniteiten mee op te nemen.

MODULE 12 : AANLEG OF VERBETERING VAN FIETSPADEN VAN HET BOVENLOKAAL, FUNCTIONEEL FIETSROUTENETWERK BUITEN HET GEWESTDOMEIN ALS ALTERNATIEF VOOR FIETSPADEN LANGS GEWESTWEGEN

De module 12 blijft dienen in de (zeldzame) gevallen dat er langs een gewestwegvak geen fietspaden kunnen aangelegd worden, terwijl het tracé deel uitmaakt van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk. De categorie van de gewestweg laat geen fietsvoorzieningen toe of de ruimtelijke beperkingen maken het onmogelijk om deze te realiseren. Module 12 dient voor wanneer er zich een opportuniteit aandient via een alternatief tracé over gemeentewegen, provinciewegen, verlaten spoorwegbeddingen, langs rivieren, kanalen, enz....Aangezien het om zeer specifieke situaties gaat, wordt deze module maar weinig afgesloten. Sinds het inwerking treden van het Fietsfonds bestaan er bepaalde parallellen met het toepassingsgebied ervan. Daarentegen zijn het aantal betrokken partners en hun financiële tussenkomst sterk verschillend.

Aangezien het hier om projecten gaat waar geen veilige fietsinfrastructuur kan worden gerealiseerd op gewestwegen, pleit men voor een behoud van module 12 mits een strikte toepassing. De gemeenten vragen hierbij ook om een billijke subsidiëring van alle mogelijke kosten (incl. onteigeningen).

MODULE 13 : AANLEG OF VERBETERING VAN FIETSPADEN LANGS GEWESTWEGEN DOOR DE LOKALE OVERHEID

De module 13 regelt de verbintenissen wanneer een lokale overheid fietspaden langs een gewestweg nieuw aanlegt of verbetert. Van de drie modules m.b.t. fietsvoorzieningen wordt de laatste jaren vooral de module 13 gebruikt. De module 13 was oorspronkelijk bedoeld om de lokale besturen de kans te geven op eigen initiatief fietspaden aan te leggen langs gewestwegen, in uitbreiding op de inspanningen die AWV destijds zelf jaarlijks deed. De lokale overheid kon op die manier dus op een tweede spoor, los van de projectplanning van AWV de dossiers die voor haar belangrijk waren uitvoeren. Afhankelijk van het belang dat het gewest zelf aan het project gaf, kreeg de gemeente daarbij een subsidie van 80 of 100% van de studie- en aanlegkosten.

Door de jaar na jaar relatief ruime beschikbaarheid van kredieten voor o.a. dergelijke module 13-projecten zagen we op het terrein een verschuiving van de loutere fietspadinvesteringen van AWV naar de subsidiëring van de lokale besturen. Er is wel een structurele inzet van AWV in fietspaden gebleven, maar deze is minder zichtbaar. Deze zit vaak in "gemengde projecten", zoals de aanleg van veilige fietspaden als onderdeel van een doortochtherinrichting, bij de aanpak van de gevaarlijke punten en wegvakken of in het kader van structureel onderhoud. Sinds het in werking treden van het Fietsfonds worden gemeenten aangemoedigd om ook daar projecten op in te zetten.

De Vlaamse overheid wenst te komen tot een zo groot mogelijke planmatige aanpak van een versnelde, doelgerichte realisatie van het BFF en heeft daartoe het Fietsteam opgericht. De inzet van de diverse instrumenten (modules 11, 12, 13 en Fietsfonds) dienen daarbij in onderlinge samenhang te worden bekeken. Het is wenselijk dat de gemeenten ook nog een initiatiefrecht op gewestwegen behouden. Het BFF dient het uitgangspunt te vormen voor de prioriteitsbepaling en de subsidiepercentages.

Inzake uitvoering blijven zich problemen stellen bij de lange looptijd van onteigeningsprocedures. Bovendien dringt zich net als bij module 3 regelmatig een aangepaste programmering op in functie van rioleringsprojecten.

MODULE 14 : AANLEG OF DE HERINRICHTING VAN ONTSLUITINGSINFRASTRUCTUUR VOOR TEWERKSTELLINGS-, WINKEL-, EN/OF DIENSTENZONES VAN BOVENLOKAAL BELANG

Ondanks de verregaande oefening die bij de vorige herziening gebeurde om de definities inzake toepassing en cofinanciering duidelijk te stellen, blijft de inzetbaarheid van deze module vatbaar voor interpretatie. Alle werkzaamheden om de ontsluitingsinfrastructuur te realiseren zijn ten laste van de beheerder van de terreinen. Het totaal van toegezegde en verkregen subsidies van de diverse overheden mag nooit 85% overschrijden. In de praktijk blijkt het niet altijd mogelijk om dit met zekerheid vast te stellen. Nochtans is er zeker overlapping mogelijk met andere subsidiekanalen (bij de economische actoren, Europa,...)

Deze module heeft ook als achterliggend doel de multimodale aanpak aan te sturen. Dat lukt zeker niet in elk project.

MODULE 15 : FLANKERENDE MAATREGELEN TER ONDERSTEUNING VAN EEN DUURZAAM LOKAAL MOBILITEITSBELEID

Het gebruik van deze module blijft beperkt. De steden en gemeenten die hier gebruik van maken, vinden dit wel een interessante formule, doch de toepassing is soms te beperkend. Een looptijd van een jaar is zeer kort, er moet ook een mogelijkheid bestaan om vervolgttrajecten op eerder gesubsidiëerde projecten te voorzien.

Het subsidiepercentage is bij deze module laag en aangezien het om kleinere projecten gaat, staat het bedrag meestal niet in verhouding tot de inzet die in de aanvraag moet worden gedaan.

Er wordt gevraagd het thema verkeersveiligheid meer specifiek op te nemen. Er dient ook te worden nagegaan welke gevolgen de geplande wijzigingen m.b.t. de Samenwerkingsovereenkomst Milieu hebben.

MODULE 16 : HERINRICHTING VAN EEN WEGVAK (NIET-DOORTOCHT) VAN EEN GEWESTWEG

Deze module vraagt geen inhoudelijke wijzigingen (tenzij bij evt. formele afstemming op wijzigingen in andere modules). Een gepaste definiëring is wenselijk waarbij er een duidelijk onderscheid wordt gemaakt met de projecten die in het kader van structureel onderhoud worden gerealiseerd. Bij het laatste type projecten worden gemeenten minder betrokken wat zij betreuren, zie ook module 11.

MODULE 17 : VERLICHTING VAN EEN GEWESTWEG, GEPLAATST DOOR HET GEWEST

Het toepassingsgebied van deze module is zeer precies en correct gedefinieerd. Net als bij module 4 kan hier worden gesteld dat het eerder wenselijk wordt geacht de verlichting te koppelen aan een infrastructuurproject zodat goed over een geïntegreerd concept wordt nagedacht.

MODULE 18 : HERINRICHTING VAN EEN KRUISPUNT EN (HER)AANLEG VAN EEN OVERSTEEKPLAATS OP EEN GEWESTWEG

Deze module vraagt geen inhoudelijke wijzigingen (tenzij bij evt. vormelijke afstemming op wijzigingen in andere modules). Een gepaste definiëring is wenselijk waarbij er een duidelijk onderscheid wordt gemaakt met de projecten die in het kader van structureel onderhoud worden gerealiseerd (cfr. opmerkingen die reeds bij module 11 en 16 zijn geformuleerd).

Deze module is ook van toepassing in combinatie met infrastructuurprojecten langs kruisende niet-gewestwegen (bijv. bij de aanleg van fietsvoorzieningen op gemeentewegen die gewestwegen kruisen). Bij deze projecten wordt het initiatief genomen door gemeenten en provincies waardoor zich een probleem kan stellen met de integratie in het AWV-programma. Een gebrek aan goede afstemming zal aanleiding geven tot het creëren van missing links.

MODULE 19 : STREEFBEELDDSTUDIE (VOOR PRIMAIRE II OF SECUNDAIRE GEWESTWEG) OF STUDIE OVER EEN BOVENLOKAAL MOBILITEITSTHEMA

Deze module werd vooral ingezet voor de opmaak van streefbeeldstudies maar in de loop der tijd is vastgesteld dat deze ook zonder afsluiten van de module worden opgemaakt. Op vandaag worden nog maar zeer weinig streefbeeldstudies uitgevoerd door de Vlaamse overheid. De bedoeling was om een constructieve samenwerking met de gemeenten uit te bouwen. In de praktijk werd het procesverloop wel gerespecteerd, ondanks het niet afsluiten van de module zelf.

De moduletekst voorziet echter ook in de subsidiëring van studies met een bovenlokaal netwerkgerelateerd mobiliteitsthema. Er wordt dan ook gevraagd om deze mogelijkheid te behouden voor gemeenten en provincies. In dat geval worden de te subsidiëren projecten inhoudelijk best beter omschreven. Zo zouden bijvoorbeeld specifieke studies uitgevoerd kunnen worden om een bovengemeentelijk of mobiliteitsgenererend probleem te bestuderen. Maar het kan niet de bedoeling zijn om met dit type-project een gemeentelijk mobiliteitsplan op te stellen of te herzien. Ook dient te worden verduidelijkt wat de finaliteit van deze studies kan zijn.