

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



Zitting 2008-2009

7 oktober 2008

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

INHOUD

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, en tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over mogelijke nieuwe maatregelen naar aanleiding van het evaluatieverslag van de taskforce mobiliteitsconvenant

1

Vraag om uitleg van de heer Paul Delva tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de toepassing van het project 'Rijbewijs op school' in Brussel

2

Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, en tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over mogelijke nieuwe maatregelen naar aanleiding van het evaluatieverslag van de taskforce mobiliteitsconvenant

De voorzitter: Het antwoord wordt gegeven door minister Van Brempt.

Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, niemand onder ons zal ontkennen dat het mobiliteitsconvenant een zeer belangrijk instrument vormt in het mobiliteitsbeleid, waarbij door middel van modulaire overeenkomsten een structureel overleg wordt gecreëerd tussen de verschillende partijen, zoals de gemeente, de provincie, de Vlaamse Vervoermaatschappij, de kabinetten van verschillende ministers en wellicht nog heel wat andere belangenorganisaties. Het mobiliteitsconvenant moet dus kunnen inspelen op veranderende toestanden in de mobiliteit. Daarom is een regelmatige evaluatie absoluut noodzakelijk.

Artikel 7 van het decreet betreffende de mobiliteitsconvenants van 20 april 2001 regelt de evaluatie van het mobiliteitsconvenant. Hierbij kunnen de toepassing van de modules, alsook onder meer de verantwoordelijkheden van de verschillende partners, worden bijgestuurd. In haar antwoord op een parlementaire vraag van de heer Peeters op 22 april 2008 stelt minister Crevits dat de evaluatie van het mobiliteitsconvenant eind mei 2008 zou worden afgerond.

Mevrouw de minister, het is u niet onbekend dat er vanuit dit Vlaams Parlement door verschillende fracties – meerderheid en minderheid – meermaals is aangehouden op een herziening of zelfs afschaffing van een aantal modules. Ik betreur dan ook dat een aantal collega's die evenzeer achter dit dossier staan, er momenteel niet zijn, al zijn er uiteraard ook een paar mensen echt verhinderd, zoals de heer Peeters.

Het gaat onder meer om module 5 omtrent de financiering van de geluidsschermen, een aantal knelpunten rond module 11, 12 en 13, waaruit blijkt dat er problemen zijn in de praktijk op het gebied van onteigeningen, en nog een aantal andere modules waarbij de verantwoor-

delijkheid meer naar het Vlaamse Gewest zou moeten worden verschoven.

Kunt u mij meedelen, mevrouw de minister, tot welke bevindingen het evaluatieverslag is gekomen ten aanzien van een aantal modules van het mobiliteitsconvenant? Werd er ondertussen overleg gepleegd tussen het kabinet Openbare Werken en het kabinet Mobiliteit aangaande de bijsturing van het mobiliteitsconvenant? Welke modules moeten er volgens u worden gewijzigd, en waaruit bestaat die wijziging? Ik wil nog meegeven dat ook uw partijgenoot Bart Martens vorige week in de commissie voor Leefmilieu heeft aangehouden op een herziening van module 5 inzake de geluidsschermen.

Op welke manier zal deze commissie verder betrokken worden bij de bijsturing van een aantal modules van het mobiliteitsconvenant?

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mevrouw Van den Eynde, dit is inderdaad een onderwerp dat met de regelmaat van de klok terugkeert. En dat is goed, want dit moet goed worden opgevolgd. Het is vrij technische materie, maar het is een belangrijk beleidsinstrument dat te gepasten tijde moet worden geëvalueerd en, waar nodig, bijgestuurd.

Zoals u ongetwijfeld weet, werden belangrijke delen van de moduletekst in 2007 grondig geëvalueerd en herzien. Daarbij werden verantwoordelijkheden waar nodig gecorrigeerd, waardoor een aantal taken en financiële lasten in mindering zijn gebracht bij de lokale besturen. Er werd echter ook over gewaakt dat de vergoedingen die worden toegekend, billijk en correct zijn bepaald. Een belangrijke wijziging is dat de modules voortaan pas worden ondertekend na conformverklaring van de projectnota. Dat is belangrijk omdat op die manier de vastlegging van de middelen gebeurt op een moment dat we veel meer nauwkeurige gegevens hebben over de projectraming en het project dus al veel meer voldragen is.

In principe wordt de periode tussen vastlegging en realisatie ook veel korter. Dat is belangrijk, want anders wordt er geld vastgelegd en duurt het heel lang voor dat geld ook effectief wordt gebruikt voor de realisatie.

Ook belangrijk om te vermelden is de herziening omtrent de onteigeningen. Het gewest onteigent langs de gewestweg. De lokale overheid komt daar niet meer in

tussen, behalve voor het opstellen van het technische gedeelte van het onteigeningsdossier. De lokale overheid moet alleszins geen onteigeningsvergoedingen meer voorfinancieren. Tegelijk deelt het gewest ook niet langer in de kosten van onteigeningen op het gemeentelijke domein – voorheen bedroeg dat 50 percent.

Het aantal modules dat sinds de invoering van de nieuwe teksten is afgesloten, is nog uitermate beperkt: vier modules voor 13, twee modules voor 15, één module voor 4 en één module voor 17. De reden hiervoor is dat de datum van de nieuwe gemeenteraadsbeslissing in relatie tot die van het nieuwe ministerieel besluit van 22 februari 2007 bepaalt of de oude of de nieuwe tekst wordt gevolgd. Het is dan ook te vroeg om de ingevoerde wijzigingen te evalueren. De taskforce doet wel een aantal aanbevelingen en voorstellen voor verdere bijstelling van de modules, naar aanleiding van bepaalde adviezen of gewijzigde wetgeving.

Uw vraag omtrent het overleg is eigenlijk overbodig. De opvolging en bijsturing van het mobiliteitsconvenant zijn een permanente opdracht van zowel het kabinet Openbare Werken als het kabinet Mobiliteit. Beide zijn daar gelijktijdig en intensief bij betrokken. De beslissingen worden dan ook samen genomen.

Ik kom nu tot de evaluatie en de verdere bijsturing voor de modules 1, 2, 5, 10 en 14. De tekst van module 1 dient te worden aangepast zodat bij elke evaluatie en bijsturing van het gemeentelijke mobiliteitsplan die voldoet aan de voorwaarden van module 1, gemeenten die eigen gekwalificeerd personeel inzetten in plaats of in aanvulling van een studie bureau, die kosten in rekening kunnen brengen. Nu kan de gemeente dat in principe slechts één keer. Daarnaast willen we ook de gemeenten die bij de opmaak van een volgend mobiliteitsplan kiezen voor spoor 3, namelijk het actualiseren van het actieprogramma, subsidiëren.

De wijzigingen die betrekking hebben op de modules 2 en 5 hebben betrekking op de problematiek van geluidswerende maatregelen. De bepalingen hieromtrent werden nog niet herbekeken omdat de geluidsbelastingkaarten die in het kader van de uitvoering van de Europese richtlijn inzake de evaluatie en beheersing van omgevingslawaai worden opgemaakt, nog niet beschikbaar zijn.

Deze kaarten zullen toelaten de draagkracht en inzetbaarheid van deze module meer nauwkeurig en objectief te evalueren. Bovendien zal moeten worden nagegaan of deze module al dan niet overbodig wordt in het kader van de maatregelen en verplichtingen die op basis van de Europese richtlijn worden opgesteld. Op basis van de geobjectiveerde gegevens dienen de lidstaten actieplannen op te stellen om de geluidshinder te beheersen. Die actieplannen kunnen ook een impact hebben op de

bepalingen met betrekking tot geluidswerende maatregelen die zijn opgenomen in module 2.

Voor de module 10 wensen we, naar aanleiding van het advies van de Vlaamse Jeugdraad, te onderzoeken of het mogelijk en nuttig kan zijn deze uit te breiden naar jeugdplekken, andere dan scholen. Het huidige instrumentarium van het mobiliteitsconvenant vertoont een leemte, doordat verkeersveilige ingrepen in de omgeving van jeugdplekken nergens zijn opgenomen.

De tekst van de module 14 dient te worden gewijzigd door de veranderde wetgeving met betrekking tot de subsidiëring van bedrijventerreinen, wetenschapsparken en bedrijfsgebouwen.

Het evaluatierapport werd voor het zomerreces ingediend in het Vlaams Parlement en is in september 2008 voor advies overgemaakt aan de Mobiliteitsraad voor Vlaanderen. Zodra dat advies beschikbaar is, kan dat samen met het evaluatierapport in deze parlementaire commissie worden besproken en kunnen we eventueel een timing kleven op de verdere aanpassingen.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik stel vast dat we het verslag nog zullen krijgen en dat de verdere bespreking nog zal volgen.

Er zijn in ieder geval een aantal belangrijke aanpassingen op til. Ik hoop alleen dat we nu echt werk kunnen maken van bijvoorbeeld de geluidswerende maatregelen. Veel gemeenten blijken immers niet kapitaalkrachtig genoeg te zijn om die geluidswerende maatregelen te nemen.

We zullen niet lang moeten wachten om u opnieuw te ondervragen. Normaal gezien zijn de geluidsbelastingkaarten eind oktober klaar. Dan zal ik u zeker opnieuw ondervragen over de toestand van dit mobiliteitsconvenant.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Paul Delva tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de toepassing van het project 'Rijbewijs op school' in Brussel

De voorzitter: De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva: Mevrouw de minister, u hebt enige tijd geleden het project 'Rijbewijs op school'

opgezet, waarbij de laatstejaars van de Vlaamse scholen de theoretische proef van het rijexamen kunnen voorbereiden, in samenwerking met de rij scholen en de officiële rijexamencentra. De eindtermen vermelden immers dat de leerlingen in de derde graad “kennis moeten verwerven die moet volstaan als voorbereiding op het theoretische rijexamen categorie B”.

Dankzij dat interessante project is er vandaag inderdaad meer aandacht voor verkeerseducatie in middelbare scholen. Vele jongeren kunnen mede dankzij dat project hun theoretische rijbewijs B behalen en tegelijk een vorming krijgen in verantwoorde, duurzame mobiliteit, zoals bepaald in de verschillende eindtermen.

Het project bestaat erin dat de scholen een beroep doen op externe deskundigen, die gedurende acht uur de nodige lessen geven om de jongeren voor te bereiden op het theoretische examen. Dankzij de samenwerking met officiële examencentra, kunnen de leerlingen in de deelnemende scholen ook het examen afleggen op school. Indien de school een meer uitgebreide cursus wil geven, is dat op rekening van de school.

Bij dit project leek er echter een probleem te rijzen voor de Nederlandstalige scholen in Brussel. Mobiliteit is een gewestmaterie, en dus leek het er even op dat deze scholen uit de boot zouden vallen omdat Onderwijs een gemeenschapsbevoegdheid is.

Tijdens een informatiesessie in het Provinciehuis in Leuven enkele maanden geleden, werd door een Brusselse school dan ook de vraag gesteld of het project ‘Rijbewijs op school’ ook van toepassing was in de Brusselse scholen. Het antwoord van de organisatoren van de informatiesessie kwam erop neer dat scholen in Brussel tot een ander gewest behoren en dus in principe buiten het subsidieterritorium van de minister zouden vallen. Dat antwoord wekte natuurlijk heel wat onrust op bij een aantal Brusselse scholen en scholieren.

Onlangs zag ik echter een overzichtslijst van scholen uit Vlaanderen die aan het project deelnemen, en daarbij merkte ik tot mijn tevredenheid ook een aantal Nederlandstalige scholen uit Brussel op.

Is het inderdaad zo, mevrouw de minister, dat ook de Nederlandstalige scholen uit Brussel zich kunnen inschrijven voor het project ‘Rijbewijs op school’? Zo neen, welke oplossing kan er hiervoor worden gevonden? Zo ja, op welke grondslag kunnen deze scholen deelnemen?

Mijn vraag is er eigenlijk op gericht om die Brusselse scholen gerust te stellen dat dit interessante project wel degelijk ook voor hen van toepassing is.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer Delva, het antwoord op uw vraag is ‘ja’. Vandaag zijn er 27 Nederlandstalige Brusselse scholen ingeschreven voor dit project, goed voor 1129 leerlingen.

Dit is inderdaad een gewestmaterie, en je zou daar juridische vragen kunnen bij stellen, maar wij hebben gewoon gezegd dat alle Nederlandstalige scholen in Brussel hieraan kunnen deelnemen.

De heer Paul Delva: Ik zal die informatie doorgeven. Ik dank u voor uw antwoord.

De voorzitter: Het incident is gesloten.
