928 (2020-2021) – Nr. 2
ingediend op 11 oktober 2021 (2021-2022)

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Rita Moors en Annick Lambrecht

over het ontwerp van decreet

tot bekrachtiging van sommige bepalingen
van het besluit van de Vlaamse Regering
van 28 mei 2021
tot erkenning van MIA-infrastructuurwerken
als specifieke situatie inzake experimentregelgeving
en regelluwe zone voor het wegwerken
van verkeersonveilige situaties
en de verbetering van fietsinfrastructuur

Documenten in het dossier:
928 (2020-2021) – Nr. 1: Ontwerp van decreet

verzendcode: OPE

Vlaams Parlement

Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:

Voorzitter: Bart Claes.

Vaste leden:
Annick De Ridder, Maarten De Veuster, Bert Maertens, Marius Meremans, Rita Moors;
Bart Claes, Carmen Ryheul, Wim Verheyden;
Jo Brouns, Martine Fournier;
Marino Keulen, Mercedes Van Volcem;
Imade Annouri, Stijn Bex;
Els Robeyns.

Plaatsvervangers:
Arnout Coel, Koen Daniëls, Inez De Coninck, Axel Ronse, Paul Van Miert;
Roosmarijn Beckers, Johan Deckmyn, Leo Pieters;
Karin Brouwers, Joke Schauvliege;
Els Ampe, Stephanie D'Hose;
Björn Rzoska, Jeremie Vaneeckhout;
Annick Lambrecht.

Toegevoegde leden:
Jos D'Haese.

INHOUD

1. Toelichting door minister Lydia Peeters 4
1.1. Algemene toelichting 4
1.2. Artikelsgewijze toelichting 4
2. Algemene en artikelsgewijze bespreking 5
2.1. Vragen en opmerkingen van de leden 5
2.2. Antwoorden van de minister 6
3. Stemmingen 7

Bijlage: zie dossierpagina van dit document op www.vlaamsparlement.be

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken besprak op 7 oktober 2021 het ontwerp van decreet tot bekrachtiging van sommige bepalingen van het besluit van de Vlaamse Regering van 28 mei 2021 tot erkenning van MIA-infrastructuurwerken als specifieke situatie inzake experimentregelgeving en regelluwe zone voor het wegwerken van verkeersonveilige situaties en de verbetering van fietsinfrastructuur. Minister Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, maakte voor de toelichting gebruik van een presentatie die terug te vinden is op de dossier-pagina van dit document op www.vlaamsparlement.be.

1. Toelichting door minister Lydia Peeters

1.1. Algemene toelichting

Minister *Lydia Peeters* zegt dat het voorliggende ontwerp van decreet een bekrachtiging is van een aantal bepalingen uit het besluit over de erkenning van MIA-infrastructuurwerken. Er wordt zo een regelluw kader voorzien. MIA staat voor Mobiliteit Innovatief Aanpakken. Een van de ambities van het relanceplan Vlaamse Veerkracht is om procedures en werkwijzen waar mogelijk te versnellen en te vereenvoudigen. De bedoeling is om vele kleine infrastructuurwerken zoals het aanleggen of verbeteren van fietspaden en veiligheidsbevorderende maatregelen versneld uit te voeren. De kernwoorden zijn sneller, samen en alert: kortere doorlooptijden van procedures en werkwijzen, versterking van de samenwerking met lokale besturen en burgers, en systematisch monitoren en bijsturen. De werken worden uitgevoerd binnen een regelluw kader.

MIA-infrastructuurwerken zijn werken in het Vlaamse Gewest voor ten eerste de optimalisering van fietspaden door de verbetering van bestaande fietspaden of door de aanleg van nieuwe fietspaden door het lokaal bestuur of gewest. Ten tweede zijn er werken voor veiligheidsbevorderende maatregelen met een beperkte ruimtelijke impact. Het gaat om aanpassingen van kruispunten en rotondes, aanpassingen aan op- en afritten, aanleggen van middenbermen, asverschuivingen, wegversmallingen of verkeersplateaus, wijzigen van parkeervakken, of het plaatsen van signalisatie, markeringen en verkeerslichten.

Er worden hiervoor twee proeftuinen opgezet: in Limburg en West-Vlaanderen. Er werd voor deze provincies gekozen gelet op het aantal ongevallen en het kleinere aandeel aan infrastructuurwerken.

Het Bestuursdecreet van 2018 maakt het mogelijk om met regelluwe zones en experimentenregelgeving te werken. Op basis hiervan werd het besluit van de Vlaamse Regering van 28 mei 2021 genomen. Een aantal bepalingen moet echter binnen de zes maanden decretaal worden bekrachtigd.

1.2. Artikelsgewijze toelichting

Vervolgens overloopt de minister artikelsgewijs de bepalingen van het ontwerp van decreet en vervolgens de artikelen uit het besluit van de Vlaamse Regering die een decretale bekrachtiging behoeven.

De minister zegt dat artikel 1 van het ontwerp van decreet bepaalt dat het decreet een gewestaangelegenheid regelt. Ze merkt op dat ze voor artikel 8, §2, van het besluit van de Vlaamse Regering van 28 mei 2021 uitgaat van de impliciete bevoegdheden van het Vlaamse Gewest, aangezien de impact op het justitiële domein minimaal is door de vrederechter te belasten met het toezicht op de vaststellingsovereenkomst bij verwervingen (de bindende derdenbeslissing) in het kader van MIA.

Artikel 2 van het ontwerp van decreet bekrachtigt artikel 5, 6 en 8, §2, van het besluit van de Vlaamse Regering van 28 mei 2021, aldus de minister.

Artikel 5 van het besluit van de Vlaamse Regering van 28 mei 2021 houdt in dat kleinschalige ingrepen op het gewestelijke wegennet kunnen worden uitgevoerd door de lokale besturen (zie slides 7 en 8 van de presentatie). In dat kader kunnen momenteel door samenwerkingsovereenkomsten in de zin van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid al regelingen worden getroffen (met bijhorende projectmethodologie). Die mogelijkheid wordt in het kader van het tijdelijke project verruimd, waardoor kleinschalige infrastructuurwerken op gewestwegen door lokale overheden kunnen worden uitgevoerd. Het lokaal bestuur kan daartoe optreden als bouwheer, kan grondinnames doen en onteigeningen ten behoeve van gewestelijke infrastructuur. De werken blijven na oplevering behoren tot het gewestelijke domein.

Artikel 6 van het besluit van de Vlaamse Regering geeft op zijn beurt onteigeningsbevoegdheid aan het Vlaamse Gewest voor gemeentelijke infrastructuur die mee deel uitmaakt van MIA-infrastructuurwerken (zie slide 9).

Artikel 8 van het besluit van de Vlaamse Regering gaat over de zogenaamde bindende derdenbeslissing over de onteigeningsvergoeding. Dat kan via een vaststellingsovereenkomst die aangeeft dat vaststelling van de vergoeding voor de onteigening zal gebeuren via een derdenbeslissing van een college bestaande uit een landmeter-expert, meer bepaald een personeelslid van de afdeling Vastgoedtransacties aangesteld door de overheid, een landmeter-expert aangesteld door de eigenaar, en een door beide landmeters aangestelde jurist-bemiddelaar (zie slide 10). Deze procedure kan leiden tot een snelle vaststelling van de vergoeding en een snelle uitbetaling ervan, wat zowel voor de overheid als voor de betrokken burger(s) voordelig is. De vrederechter wordt belast met het toezicht op de onteigening.

Ten slotte bepaalt artikel 3 van het ontwerp van decreet dat het decreet in werking treedt op de dag die volgt op de bekendmaking ervan in het Belgisch Staatsblad.

2. Algemene en artikelsgewijze bespreking

2.1. Vragen en opmerkingen van de leden

Marino Keulen zegt dat de essentie van politiek daadkracht en beslissen is. Momenteel is er sprake van een zekere geloofwaardigheidscrisis omdat veel budgetten worden vrijgemaakt maar het lang duurt vooraleer werken aanvangen en omdat ze ook lang aanslepen. Het gaat in dit geval om projecten om verkeersonveilige punten weg te werken waar geen bezwaren tegen zijn, tot wanneer het concreet wordt en sommige burgers zich hiertegen verzetten en egoïsme primeert op het algemeen belang.

Het ontwerp van decreet bekrachtigt een experiment doordat er zal gewerkt worden met regelluwe zones. De spreker is verheugd over de samenwerking met de lokale besturen met als doel een verkeersveiliger Vlaanderen. Het zal de geloofwaardigheid van de politiek ten goede komen en zijn fractie zal het ontwerp van decreet steunen.

Annick Lambrecht staat positief tegenover experimenten om de verkeersveiligheid te verhogen. De verkeersveiligheid gaat achteruit en het aantal verkeersdoden en fietsslachtoffers stijgt. Met het oog op Vision Zero moet men ambitieus zijn en experimenteren hoort daar bij.

Ze wijst erop dat men ook oog moet hebben voor maatregelen op korte termijn zoals de zone 30 in de gehele bebouwde kom en de venstertijden voor vrachtwagens.

Het is goed dat de lokale besturen zo veel lokale autonomie krijgen. Hebben alle lokale besturen voldoende mankracht om op te treden als bouwheer? Zo niet, neemt het Vlaamse Gewest het project dan terug over?

Jo Brouns en zijn fractie steunen voluit elk initiatief om verkeeronveilige situaties weg te werken en elk initiatief voor bijkomende fietsinfrastructuur. Het is moeilijk uit te leggen dat men acht tot tien jaar nodig heeft om op een gewestweg tussen twee dorpen drie kilometer fietspad aan te leggen. Dit regelluw kader, decretaal verankerd, is een goed en broodnodig initiatief. Hij vraagt om nauw betrokken te blijven bij de evaluatie zodat er lessen kunnen worden getrokken en dit zo snel mogelijk uit te rollen over geheel Vlaanderen.

Rita Moors zegt dat de N-VA-fractie ook achter het ontwerp van decreet staat met het oog op Vision Zero 2050. Zij kijkt uit naar de uitrol van de proeftuin in Limburg eens het ontwerp van decreet is aangenomen. Het is een goede zaak dat lokale besturen nauw betrokken worden en meer autonomie krijgen om de verkeersveiligheid op lokaal niveau te verbeteren. Zij zijn hiertoe het best geplaatst.

Stijn Bex zegt namens de Groenfractie de steun toe aan het ontwerp van decreet en het initiatief om dergelijke werken op een efficiëntere manier aan te pakken. Hoe zal de samenwerking en het overleg tussen gemeenten en het Vlaamse Gewest verlopen? De proeftuinen lopen over drie jaar, dat betekent najaar 2024. Dan is er een nieuwe zittingsperiode gestart. Hoe zullen de proeftuinen worden gemonitord en hoe worden er lessen uit getrokken? Als blijkt dat na twee jaar conclusies mogelijk zijn, kan de minister al een ontwerp van decreet indienen om dit over heel Vlaanderen uit te rollen.

Martine Fournier vraagt verduidelijking over de timing en reikwijdte van de proeftuinen.

2.2. Antwoorden van de minister

Minister *Lydia Peeters* verduidelijkt dat er al twee proeftuinen zijn gelanceerd waarbij op verschillende niveaus, los van het ontwerp van decreet, samenwerkingen worden aangegaan, met bijvoorbeeld raamcontracten met de wegenbouwsector. In Limburg wordt ook samengewerkt met het Instituut voor Mobiliteit en de hogeschool PXL om een aantal verbetervoorstellen uit te werken. Er zijn verder de meldpunten voor klachten van burgers over verkeersveiligheid op de gewestwegen en er is de Vlaamse ombudsman. Als een burger iets aanklaagt wil deze zo snel mogelijk een oplossing op het terrein in plaats van antwoorden dat het gaat om een bevoegdheid van de gemeente, dat er middelen zijn voorzien enzovoort. De huidige procedures kennen echter lange doorlooptijden.

De minister geeft het voorbeeld van de schoolroutes die getuigen van een andere aanpak. Aan de lokale besturen werd gevraagd om zo snel mogelijk knelpunten in kaart te brengen. Het Agentschap Wegen en Verkeer gaat na wat mogelijk is en kleine ingrepen worden aangepakt via een raamcontract met aannemers zodat onmiddellijk kan worden overgegaan tot uitvoering. Voor de grotere werken wordt soms de opdracht gegeven om voorstellen uit te werken samen met het wetenschappelijk forum, met studiebureaus en met de aannemers.

Als uit deze proeftuinen verbetervoorstellen komen over bijvoorbeeld het raamcontract met de aannemers dan kan dat onmiddellijk toegepast worden in heel

Vlaanderen. Het gaat om een continue wisselwerking. Als men versneld het fietsroutenetwerk wil uitrollen, is een dergelijke aanpak nodig.

Lokale besturen die vinden dat ze niet over de nodige kennis beschikken, kunnen aan het Vlaamse Gewest toelating geven om gemeentelijke gronden te onteigenen om zo het proces te versnellen.

Dit alles is het zogenaamde MIA 1. Er komt nog een vervolg waarbij de minister nog meer hervormingen wil doorvoeren.

3. Stemmingen

Artikel 1 tot en met 3 en het geheel van het ontwerp van decreet tot bekrachtiging van sommige bepalingen van het besluit van de Vlaamse Regering van 28 mei 2021 tot erkenning van MIA-infrastructuurwerken als specifieke situatie inzake experimentregelgeving en regelluwe zone voor het wegwerken van verkeersonveilige situaties en de verbetering van fietsinfrastructuur worden eenparig aangenomen met 11 stemmen.

Bart CLAES,
voorzitter

Rita MOORS
Annick LAMBRECHT,
verslaggevers