



**De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand,
Toerisme en Dierenwelzijn**

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

**Betreft:- Ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van het besluit van de Vlaamse regering van 25 januari 2013 tot bepaling van de nadere regels betreffende de organisatorische omkadering, de financiering en de samenwerking voor het mobiliteitsbeleid
- principiële goedkeuring**

1 Situering

Op 1 maart 2013 trad het besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2013 tot bepaling van de nadere regels betreffende de organisatorische omkadering, de financiering en de samenwerking voor het mobiliteitsbeleid (hierna besluit mobiliteitsbeleid) in werking. Dat besluit vormde het sluitstuk in de hervorming van het oude convenantensysteem waarbij de werking van de GBC/RMC werd bijgeschaafd en de modules werden vervangen door subsidies voor projecten op gemeentewegen en samenwerkingsovereenkomsten voor projecten op gewestwegen.

Het BVR werd nadien gewijzigd bij de besluiten van de Vlaamse Regering van 27 november 2015 en 24 februari 2017 in navolging van de invoering van de omgevingsvergunning en de oprichting van het departement Omgeving.

Uit de praktijk blijkt dat het besluit mobiliteitsbeleid nog een aantal onduidelijkheden niet heeft opgeklaard. Bovendien wordt een aantal wijzigingen voorgesteld die de regelgeving meer in lijn brengen met de praktijk.

Op 28 april 2016 werd ook het Vlaams Fietsbeleidsplan voorgesteld. Daarin werd het voornemen geformuleerd om de subsidiëring van fietsinfrastructuur ten aanzien van de lokale besturen te optimaliseren en de benutting van de beschikbare subsidiemiddelen ten behoeve van lokale fietsinfrastructuur te verhogen.

2 Algemene beschouwingen

- Voorzitter RMC

Via MB van 11 maart 2013 tot aanwijzing van de voorzitter van de Regionale Mobiliteitscommissie en tot vaststelling van het huishoudelijke reglementen van de Gemeentelijke en Intergemeentelijke Begeleidingscommissie en van de Regionale Mobiliteitscommissie werd het departement aangeduid als voorzitter van de RMC. Die

aanwijzing leidde tot enkele eigenaardigheden. Zo moeten sommige documenten zowel aan het departement als aan de voorzitter van de RMC worden bezorgd (vb. art. 28, §1, vijfde lid van het besluit mobiliteitsbeleid) of wordt het departement op de hoogte gebracht van verzoeken die aan de voorzitter van de RMC worden gericht (art. 30, §4, tweede lid).

Aangezien deze formele aanwijzing van de voorzitter ondertussen heeft plaats gevonden, wordt in het voorliggende voorontwerp van besluit bepaald dat het departement het voorzitterschap van de RMC krijgt toegewezen. Op die manier worden tekstuele onduidelijkheden en dubbel werk weggewerkt.

- Optrekken drempelbedragen

Sinds de invoering van de convenanten in 2001 geldt voor projecten een absolute drempel vanaf wanneer het GBC/RMC proces dient te worden doorlopen, meer bepaald vanaf 200.000 euro. Bij de opmaak van het besluit mobiliteitsbeleid werd de grens van 200.000 euro overgenomen uit de omzendbrief MOW 2009/01 en vormt in principe de bevoegdheidsafbakening tussen de GBC/RMC enerzijds en de Provinciale Commissie Verkeersveiligheid (hierna PCV) en het Forum Openbaar Vervoer (hierna FOV) anderzijds. De projecten die 200.000 euro of minder kosten volgen doorgaans de methodiek van de PCV of het FOV. Die methodiek garandeert tevens een overlegstructuur, maar de procedure is lichter, waardoor men sneller kan overgaan tot de uitvoering van de kleinere ingrepen en sneller een oplossing aan acute problemen op het terrein kan bieden.

Al die tijd is de drempel niet gewijzigd. Nochtans is de prijs van kleine ingrepen al die tijd niet stabiel gebleven. De wijziging van het besluit mobiliteitsbeleid vormde dan ook het ideale moment om de oude drempel te herbekijken en aan te passen aan de gewijzigde situatie.

In het voorliggende voorontwerp van besluit wordt de drempel opgetrokken naar 500.000 euro. Dat houdt dan ook in dat projecten die niet aan die drempel komen in principe door de PCV of het FOV zullen worden behandeld.

- Terugbetaling studiekosten

Het besluit mobiliteitsbeleid voorziet dat studiekosten die gemaakt werden door de gemeente in bepaalde gevallen, voornamelijk als het om projecten op gewestwegen gaat, deels of volledig worden terugbetaald. Dat systeem was integraal overgenomen uit het convenantensysteem.

Met de inwerkingtreding van het besluit mobiliteitsbeleid bestaat de mogelijkheid voor gemeenten om van het oude systeem met de modules over te stappen naar het nieuwe systeem met subsidies en samenwerkingsovereenkomsten. Om te vermijden dat gemeenten die zo een overstap maakten de reeds gemaakte studiekosten zouden verliezen, werd in het besluit mobiliteitsbeleid artikel 56 opgenomen. Artikel 56 van het besluit mobiliteitsbeleid blijkt in de praktijk echter nogal onduidelijk. Vooral de relatie met artikel 55, dat het afsluiten van een samenwerkingsovereenkomst verplicht als de studie wordt uitbesteed, roept vragen op. Zo is het niet duidelijk of artikel 56 al dan niet als afwijking ten opzichte van artikel 55 is bedoeld. Ook wordt niet verduidelijkt of men onbeperkt in de tijd gebruik kan maken van artikel 56. De uitleg die in de nota aan de

Vlaamse Regering bij artikel 55 en 56 van het besluit mobiliteitsbeleid wordt gegeven, biedt geen uitsluitel.

Artikel 56 legt bovendien een link met de samenwerkingsovereenkomsten V en VI, meer bepaald door het definiëren van de term reële kostprijs. Die link wordt evenwel niet consequent doorgetrokken. In samenwerkingsovereenkomst VI is sprake van de term reële kostprijs, maar in samenwerkingsovereenkomst V komt die term nergens voor.

Het voorliggende voorontwerp van besluit probeert bovenvermelde vragen en onduidelijkheden te verhelpen door een volledig nieuw artikel 56 in te voegen. (zie artikelsgewijze bespreking).

Opnieuw voortbouwend op de bestaande praktijk werd er bij de subsidiëring van projecten die geregeld werden via de samenwerking op het tussenliggend niveau (voorheen fietsfondsprojecten) niet voorzien in de terugbetaling van de studiekosten. Deze projecten zijn echter even zeer van belang voor de realisatie van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk en dienen ook aan dezelfde principes te beantwoorden van integrale kwaliteitszorg als de projecten op gewestwegen, waarbij de gemeenten wel de studiekosten terugbetaald krijgen. Het voorliggende voorontwerp van besluit voorziet in een gelijkaardige afstemming van de subsidieregeling door ook voor deze projecten in een subsidiëring van de subsidiekosten te voorzien op voorwaarde dat de studieopdrachten worden uitbesteed aan derden en de werken effectief worden uitgevoerd.

- Verdeling kosten bedrijventerreinen

Onder het oude convenantensysteem voorzag module 14 ("aanleg of herinrichting van ontsluitingsinfrastructuur voor tewerkstellings-, winkel- en/of dienstzones van bovenlokaal belang") voor de ondertekenende partijen in de mogelijkheid om af te wijken van de 40% of 60% terugbetaling door het Gewest, respectievelijk voor aanleg van nieuwe infrastructuur of herinrichting van bestaande infrastructuur. Die mogelijkheid blijkt in de praktijk van groot belang te zijn om economische ontwikkelingen met een gepaste ontsluitingsinfrastructuur te kunnen realiseren en dit binnen een aanvaardbare doorlooptijd. Het komt voor dat het Gewest, gebonden aan begrotingen en meerjarenprogramma's, pas na enkele jaren de nodige budgetten kan voorzien op haar programma. In bepaalde gevallen blijken projectontwikkelaars bereid te zijn om een groter aandeel in de werken op zich te nemen om op die manier de realisatie van het project te bespoedigen. In dat geval ontstaat een win-win situatie voor alle partijen.

De mogelijkheid om de bijdrage van het Gewest aan te passen, werd niet weerhouden in het besluit mobiliteitsbeleid. Aangezien men vanop het terrein wenst dat die mogelijkheid opnieuw wordt voorzien, voert het voorliggende voorontwerp van besluit dat terug in.

- Ongelijkvloerse kruisende fietsinfrastructuur over gewestwegen

Reeds vele jaren vormen de kruisingen van fietsinfrastructuur met gewestwegen het knelpunt in de uitbouw van het bovenlokale functionele fietsroutenetwerk (hierna BFF). Er bestaan daarvoor verscheidene redenen.

Opdat de fietsinfrastructuur veilig en functioneel zou zijn is het vaak noodzakelijk dat de kruisingen ongelijkvloers worden gerealiseerd. Concreet betekent dat de bouw van een fietstunnel of een fietsbrug.

Vaak bestaat onduidelijkheid over de verantwoordelijkheid voor de aanleg en het beheer van de ongelijkvloerse kruisingen. Historisch gezien zijn er, op enkele uitzonderingen na, slechts twee overheden beheerders van openbare wegen. Op grond van artikel 6, §1, X, 2°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen is het gewest bevoegd voor de gewestwegen en hun aanhorigheden. De overige openbare wegen vallen in principe onder de verantwoordelijkheid van de gemeenten. Om te bepalen welke overheid verantwoordelijk is voor een concrete kruising moet steeds geval per geval beoordeeld worden of de infrastructuur een aanhorigheid uitmaakt van de gewestweg die het kruist. Is dat niet het geval dan valt de infrastructuur in principe onder het beheer van de gemeente. In het verleden leefde evenwel vaak het idee dat veel gemeenten niet over de nodige kennis en knowhow beschikken om dergelijke constructies in beheer te nemen, waardoor ofwel het project geschrapt werd ofwel werd uitgekeken naar een initiatief van het Vlaamse Gewest.

De aanleg van ongelijkvloerse kruisingen veronderstellen tevens een grote financiële inspanning van de betrokken overheden, hetgeen niet steeds mogelijk is. Als de ongelijkvloerse kruising bovendien geen aanhorigheid van de gewestweg uitmaakt, speelt dat element des te meer. Het is evident dat de relatieve impact van ongelijkvloerse kruisingen op het budget van een lokale overheid groter zal zijn dan op het budget van het Vlaamse Gewest. De subsidies voor fietsinfrastructuurprojecten gelegen op trajecten van het bovenlokale functionele fietsroutenetwerk¹, het vroegere fietsfonds, bieden daarvoor geen oplossing aangezien kunstwerken over of onder wegen onder het beheer van het Vlaamse Gewest uitdrukkelijk uitgesloten worden van de subsidies.

Voorgaande argumenten leidde er in praktijk vaak toe dat het Vlaamse Gewest zelf instond voor de aanleg van de ongelijkvloerse kruisingen, ongeacht of het om een aanhorigheid van de gewestweg ging of niet. In het verleden werd er vanuit gegaan dat deze deel uitmaakten van het toepassingsgebied van de module 13. Bij de wijziging van het decreet van 20 maart 2009 bij het decreet van 10 februari 2012 werd een opsplitsing ingevoerd tussen subsidie en samenwerkingsovereenkomst. Dat betekent dat het toepassingsgebied van de module 13 voor ongelijkvloerse kruisingen niet volledig wordt afgedekt door het toepassingsgebied van de Samenwerkingsovereenkomst VI. Met de invoering van het besluit mobiliteitsbeleid van 25 januari 2013 is er aldus een hiaat ontstaan ten aanzien van de vroegere praktijk.

Om deze lacune op te vangen en ten einde duidelijkheid te scheppen in het juridisch statuut van de ongelijkvloerse kruisingen voorziet het voorliggende wijzigingsbesluit in een aparte subsidie voor de aanleg van nieuwe, ongelijkvloerse kruisende, fietsinfrastructuur op trajecten van het bovenlokale functionele fietsroutenetwerk boven of onder gewestwegen. Op die manier wordt de opsplitsing tussen subsidie en samenwerkingsovereenkomst die in het decreet van 20 maart 2009 werd ingevoerd, doorgetrokken naar de ongelijkvloerse kruisingen van fietsinfrastructuur.

Zoals bij ieder project dient de opportuniteit van dergelijke subsidies uiteraard steeds in de GBC te worden vastgesteld bij consensus.

¹ Art. 49-50 besluit mobiliteitsbeleid

De invoering van een (reglementaire) subsidie betekent evenwel niet dat alle fietsinfrastructuur die gelegen is op het BFF en die een gewestweg ongelijkvloers kruist automatisch via dit kanaal gesubsidieerd zal worden. Net zoals de overige subsidies die op basis van het besluit mobiliteitsbeleid kunnen worden toegekend, blijft het mogelijk om via ad-hoc oplossingen (subsidies, overeenkomsten, ...) financiering van projecten te bekomen. Die projecten vallen buiten het besluit mobiliteitsbeleid waardoor er uiteraard geen subsidies op basis van het besluit mobiliteitsbeleid verschuldigd zijn.

Als de ongelijkvloerse kruisingen een aanhorigheid vormen van de gewestweg, behoren samenwerkingsovereenkomsten I en VI uiteraard ook tot de mogelijkheden voor de aanleg van de infrastructuur.

3 Artikelsgewijze bespreking

Artikel 1

De samenstelling van de (I)GBC, in het bijzonder van de variabele leden, wordt licht gewijzigd.

Sinds de goedkeuring van het besluit mobiliteitsbeleid werden de Belgische spoorwegen grondig hervormd. Die hervorming heeft tot gevolg gehad dat de drieledige structuur (NMBS-Holding, NMBS en Infrabel) vervangen werd door een tweeledige structuur (NMBS en Infrabel).² Aangezien de entiteiten van de Belgische spoorwegen voor bepaalde projecten fungeren als variabele lid van de (I)GBC wordt de gewijzigde structuur doorgevoerd in het besluit mobiliteitsbeleid.

In de overgrote meerderheid van de projecten maakt de bevoegde instantie (zie art. 37, §2 van het besluit mobiliteitsbeleid), nl. de instantie die de subsidieaanvragen behandelt en beoordeelt, automatisch van de GBC deel uit als vast lid. Er zijn echter gevallen waar het mogelijk is dat de bevoegde instantie geen automatisch lid is van de GBC, bijvoorbeeld bij projecten voor de aanleg of herinrichting van wegen die gericht is op de beveiliging van schoolbuurten die enkel op gemeentewegen worden uitgevoerd en waarbij het Agentschap Wegen en Verkeer de bevoegde instantie is. Nochtans kan het belangrijk zijn dat de bevoegde instantie tijdig betrokken wordt bij het project, al is het maar om ervoor de kunnen zorgen dat de nodige budgetten worden voorzien. De bevoegde instantie wordt dan ook als variabel lid aangewezen voor alle projecten waarvoor zij geen vast lid vormt van de (I)GBC.

Artikel 2

Dit artikel sluit aan bij hetgeen eerder bij de algemene beschouwingen werd vermeld omtrent de voorzitter van de RMC. Concreet duidt dit artikel het departement aan als voorzitter van de RMC.

Artikel 3

Artikel 16 van het besluit mobiliteitsbeleid legt een quorum op ten aanzien van de aanwezige leden van de RMC om rechtsgeldig te kunnen vergaderen bij een eerste

² Wet van 30 augustus 2013 betreffende de hervorming van de Belgische spoorwegen.

behandeling van een project. Als dat quorum niet behaald kan worden, wordt de behandeling van het project automatisch verplaatst naar de volgende vergadering van de RMC, waar het quorum niet langer geldt.

Omwille van praktische en organisatorische bezwaren wordt het quorum van de eerste vergadering vaak niet behaald. Niet zelden is de afwezigheid ook het gevolg van het feit dat men geen betrokkenheid nodig acht bij het project. Dat heeft tot gevolg dat die projecten niet kunnen worden behandeld en automatisch worden doorverwezen naar de volgende vergadering, hetgeen tot een inefficiënte werking van de overlegstructuren leidt. De aanwezige leden hebben zich immers vrij gemaakt, maar worden verhinderd om de bespreking te voeren wegens het niet halen van het quorum.

Bovendien staat of valt het succes van de GBC/RMC procedure met het draagvlak dat gecreëerd kan worden voor projecten in het kader van het lokaal mobiliteitsbeleid. Zware en langdurige procedures die enkel tot frustraties leiden, dragen het potentieel in zich om dat draagvlak te ondermijnen.

De bovenvermelde problemen spelen in theorie ook voor (I)GBC vergaderingen. Bij de (I)GBC worden die evenwel opgevangen door het gebruik van volmachten. Aangezien de problematiek vergelijkbaar is, wordt voor de RMC-vergaderingen eveneens voorzien in de mogelijkheid om een bijzondere volmacht toe te kennen aan een ander lid van de RMC.

Artikel 4

Dit artikel voegt aan de lijst van projecten die de methodiek van het besluit mobiliteitsbeleid volgen een categorie toe. In concreto gaat het om gemeentelijke fietsinfrastructuur over of onder gewestwegen op trajecten van het bovenlokale functionele fietsroutenetwerk, denk maar aan fietstunnels en fietsbruggen, die geen aanhangigheid uitmaakt van de gewestweg. Voor deze projecten wordt eveneens een nieuwe (reglementaire) subsidie voorzien. (zie artikel 16)

Een nieuwe paragraaf 1/1 wordt toegevoegd aan artikel 21 van het besluit mobiliteitsbeleid.

Onder de huidige regeling is het niet steeds duidelijk of projecten in het kader van de opmaak van een plan-MER onder de scope van het besluit mobiliteitsbeleid vallen. Indien dat het geval zou zijn, kunnen bepaalde studies die uitgevoerd worden in het kader van de opmaak van een plan-MER onderworpen zijn aan de GBC/RMC methodiek, denk maar aan studies over de tracékeuze van sneltrams of een nieuwe omleidingsweg die plan-MER-plichtig is. De vaststelling dat dergelijke studies onderworpen zijn aan de GBC/RMC methodiek brengt evenwel een aantal nadelige gevolgen met zich mee.

Aan de hand van het voorbeeld van de tracékeuze van een sneltram kunnen de nadelen duidelijk worden geïllustreerd.

In principe is de tracékeuze van sneltrams onderhevig aan de plan-MER-procedure. Tijdens de plan-MER-procedure worden vaak dezelfde, of meer, partners betrokken als in de GBC. Een bijkomende GBC procedure tijdens de tracékeuze biedt dan ook weinig meerwaarde voor overleg. Bovendien worden in de plan-MER in principe ook de mobiliteitsaspecten onder de loep genomen.

Daarnaast is het in dat stadium nog niet duidelijk waar de nieuwe lijninfrastructuur uiteindelijk zal komen te liggen. In tegendeel, in principe liggen er een aantal alternatieve tracés op tafel. Als in dat stadium een (I)GBC zou moeten worden georganiseerd, zou dat ertoe leiden dat bepaalde gemeenten zouden moeten deelnemen aan de (I)GBC die uiteindelijk niet betrokken zullen zijn bij de effectieve aanleg van de nieuwe infrastructuur. Voor die gemeenten vormt de (I)GBC een overbodige vergadering. Bovendien geeft de (I)GBC haar aanbevelingen bij consensus. Een consensus bereiken met zoveel partners, die bovendien niet allen bij het uiteindelijke project betrokken zullen worden, is daarenboven praktisch onhaalbaar.

Door de invoeging van de nieuwe paragraaf 1/1 in artikel 21 wordt verduidelijkt dat, voor projecten die onderhevig zijn aan de plan-MER verplichtingen, de GBC/RMC methodiek slechts aanvangt nadat de plan-MER werd goedgekeurd. Op die manier wordt de bovenvermelde beheerkost van de betrokken overheden beperkt en blijft de methodiek werkbaar.

Het voorgaande betekent uiteraard niet dat de aanleg van een sneltram of nieuwe weg nooit op een GBC of RMC zal worden behandeld. De uitsluiting geldt enkel voor de keuze van het tracé. Nadat het tracé door de Vlaamse Regering werd vastgelegd op basis van een aantal alternatieven zal uiteraard de methodologie wel worden toegepast op de effectieve aanleg van de sneltram of nieuwe weg en zullen de knelpunten en conflicten met bestaande infrastructuren grondig worden behandeld door de GBC/RMC.

Daarnaast worden een aantal wijzigingen aan het toepassingsgebied van de methodiek van het besluit mobiliteitsbeleid aan voorgesteld die er voornamelijk op gericht zijn om de bovenvermelde drempel van 200.000 euro op te trekken naar 500.000 euro (zie algemene beschouwingen).

Artikel 5

Ook voor niet-infrastructuurgebonden projecten van geregeld vervoer wordt de drempel van 200.000 euro opgetrokken naar 500.000 euro.

Tevens wordt een discrepantie met de infrastructuurgebonden projecten rechtgetrokken. In tegenstelling tot de infrastructuurgebonden projecten kon bij de niet-infrastructuurgebonden projecten van geregeld vervoer enkel de initiatiefnemer een verzoek indienen om de methodologie toe te passen op projecten die in principe buiten de scope vallen. Die mogelijkheid wordt nu, net als bij de infrastructuurgebonden projecten, uitgebreid tot alle vast leden van de GBC of IGBC.

Artikel 6

Dit artikel verduidelijkt dat bij de evaluatie ook getoetst moet worden aan de financiële impact van de maatregelen die worden voorgesteld in de evaluatienota om het project te optimaliseren.

Artikel 7 t.e.m. 11

Aangezien het departement aangeduid wordt als voorzitter van de RMC (zie artikel 2) is het onnodig dat bepaalde stukken zowel aan het departement als aan de voorzitter

bezorgd. Verwarring, dubbel werk en overbodig gebruik van middelen wordt dan ook vermeden.

Artikel 12

Aangezien het voorliggend wijzigingsbesluit een nieuwe subsidie invoert, dient een bevoegde instantie te worden aangeduid die instaat voor de beoordeling en uitbetaling van de subsidies. Voor deze subsidies zal het Agentschap Wegen en Verkeer de bevoegde instantie zijn.

Artikel 13

Dit artikel hoeft geen verdere toelichting.

Artikel 14

Dit artikel verduidelijkt dat ook de kosten voor het verwerven of onteigenen van gronden die nodig zijn voor de aanleg van fietsinfrastructuur als alternatief voor fietsinfrastructuur langs gewestwegen gesubsidieerd worden in de eerste schijf.

Artikel 15

Opdat de kosten voor de verwerving of onteigening van gronden kunnen worden terugbetaald voor fietsinfrastructuur langs gemeentewegen als alternatief voor fietsinfrastructuur langs gewestwegen dient de gemeente te kunnen aantonen welke kosten ze heeft moeten dragen. De gemeente moet dan ook de nodige bewijzen bij haar subsidieaanvraag voegen.

Artikel 16

Artikel 16 creëert een nieuwe subsidie voor de projecten die erop gericht zijn nieuwe, ongelijkvloers kruisende, fietsinfrastructuur aan te leggen op trajecten van het bovenlokale functionele fietsroutenetwerk.

Het gaat om kunstwerken die over of onder gewestwegen lopen, maar die er geen aanhorigheid van uitmaken. Ze zijn eigendom van en worden beheerd door de gemeente en vallen bijgevolg dan ook niet onder de samenwerkingsovereenkomst VI.

Anderzijds zijn het kunstwerken over of onder wegen die vallen onder het beheer van het Vlaamse Gewest. In die optiek kunnen ze dan ook niet gesubsidieerd worden via het tussenliggend niveau als fietsinfrastructuurprojecten gelegen op trajecten van het bovenlokale functionele fietsroutenetwerk.

De subsidie voor kunstwerken over of onder gewestwegen op trajecten van het bovenlokale functionele fietsroutenetwerk bedraagt 100% van de kostprijs en wordt rechtstreeks toegekend aan de gemeente.

Artikel 17

Artikel 49 wordt volledig vervangen waarbij grotendeels de bestaande tekst wordt overgenomen, maar een aantal nieuwe elementen worden toegevoegd. Voor de duidelijkheid wordt het artikel nu ingedeeld in paragrafen.

In de nieuwe paragraaf 1, 3° wordt nu bepaald dat de verbreding van een tweerichtingsfietspad van minder dan drie meter breed in aanmerking komt voor subsidie. In de praktijk is een tweerichtingsfietspad van minimaal 2 meter breed niet meer te beschouwen als veilige en comfortabele fietsinfrastructuur. Wanneer men bovendien wil gaan inzetten op fietssnelwegen vragen hogere snelheden in combinatie met hogere benutting een minimumbreedte van drie meter. Bijgevolg is het aangewezen om de verbetering van tweerichtingsfietspaden in die zin ook subsidiabel te maken.

Het tweede lid van paragraaf 1 biedt in uitvoering van het Fietsbeleidsplan de mogelijkheid om fietssnelwegen voor 50% te subsidiëren en op die manier een prioriteit aan te brengen in de realisatie van fietssnelwegen. In de praktijk zal de overige 50 % door de provincies worden gesubsidieerd (zie volgend artikel), zodat voor fietssnelwegen aan de gemeenten geen tussenkomst wordt gevraagd. Het Vademecum Fietsvoorzieningen omschrijft fietssnelwegen als intensief gebruikte doorgaande fietsroutes met een kwalitatief hoogwaardige infrastructuur. Ze verbinden belangrijke attractiepolen die op fietsbare afstand van elkaar gelegen zijn. Ze bieden een aantrekkelijk alternatief voor woon-, school- en werkverplaatsingen met de auto – zeker in congestiegevoelige regio's - en ze verbinden vooral woon-, school- en werkkernen, waarbij ook openbaar-vervoerknoppunten worden aangedaan. De fietssnelwegen zijn als aparte categorie opgenomen in het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk. De minister zal de fietssnelwegen die in aanmerking komen voor deze subsidieregeling bij besluit aanwijzen.

Omdat er een discussie bestond over welke wegen niet onder het beheer van het Vlaamse Gewest vallen, wordt deze negatieve omschrijving in paragraaf 2, 1° vervangen door een positieve bepaling, nl. de fietsinfrastructuur waarvan de gemeente het beheer op zich neemt of zal nemen, komt in aanmerking voor subsidie. Belangrijk is dat de toekomstige beheerder van de fietsinfrastructuur eigenaar is van de betrokken grond, dan wel langdurige gebruiksrechten er op bezit zoals het nieuwe artikel 50, §1, 4° eist, zodat de continuïteit van het fietsgebruik kan worden verzekerd.

Zoals in de algemene beschouwingen aangegeven wordt, worden op basis van paragraaf 3 ook de studiekosten en de toezichtskosten subsidieerbaar op voorwaarde dat de studieopdrachten worden uitbesteed aan derden en de werken effectief ook worden uitgevoerd (zie artikel 50, §1).

Voor de specifieke categorie van fietssnelwegen, die door de minister zullen worden aangewezen, worden ook kosten voor verwerving van gronden subsidieerbaar. Zoals eerder aangegeven betreft het een categorie die in het kader van het fietsbeleid prioritair dient te worden gerealiseerd. De kostprijs voor het verwerven van gronden - waar echt noodzakelijk - is een financiële last die tot nu bij gemeenten werd gelegd, met als gevolg dat de voortgang van projecten onder druk komt te staan. Aangezien voor deze categorie ook voor de opmaak van de studie en de uitvoering van de werken geen financiële tussenkomst meer van de gemeenten wordt gevraagd en op vandaag de beschikbare middelen onvoldoende worden benut, is deze toevoeging logisch en haalbaar.

Vervolgens wordt, wat de uitvoeringskosten betreft, de bestaande tekst van artikel 49, derde lid, overgenomen op één punt na. Om bijkomende missing links op het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk aan te pakken worden ook kunstwerken

langs, over of onder verlaten spoorwegen subsidieerbaar. In elk geval dienen de projecten in het beheer worden gebracht van de gemeenten die de continuïteit van het fietsgebruik kunnen verzekeren.

De focus van de subsidie blijft gericht op fietsinfrastructuur. Om te vermijden dat bij de aanleg van fietsstraten de volledige heraanleg van de weg wordt gesubsidieerd wordt er door middel van paragraaf 3, tweede lid, voor fietsstraten een uitzondering gemaakt voor bepaalde onderdelen van de te subsidiëren werken.

In paragraaf 4 zijn ten opzichte van het bestaande artikel 49, vierde lid, 1° de woorden 'die de werken uitvoert' geschrapt. In de praktijk is het niet steeds de gemeente of de provincie die fietsinfrastructuurprojecten op trajecten van het bovenlokale functionele fietsroutenetwerk uitvoert. Soms worden fietsinfrastructuurprojecten uitgevoerd door en op gronden van andere overheden of rechtspersonen, maar worden de werken wel door de gemeente of de provincie gefinancierd. Voor zover die projecten aan dezelfde voorwaarden voldoen als de projecten op gemeentewegen spreekt het voor zich dat de gemeente, via de subsidies aan de provincies, of de provincies zelf in dergelijke gevallen ook aanspraak moet kunnen maken op subsidies.

Artikel 18

Zoals hierboven aangegeven zal voor de fietsinfrastructuur op fietssnelwegen, die door de minister zijn aangewezen, geen tussenkomst meer van gemeenten worden gevraagd. Het subsidiepercentage van het Vlaamse Gewest bedraagt 50% en de overige 50% zal worden gedragen door de provincies. Daartoe wordt in artikel 50, §1, eerste lid, 2° opgenomen dat dit uit het subsidiebesluit van de provincie moet blijken.

Gelet op de uitleg bij vorig artikel omtrent de aanleg van fietsinfrastructuur door andere instanties dan de gemeenten is een gemotiveerde gunningsbeslissing niet steeds voorhanden. Wanneer de instantie die de fietsinfrastructuur aanlegt niet onderhevig is aan de wetgeving overheidsopdrachten zal enkel een overeenkomst worden afgesloten tussen de bouwheer en de aannemer.

Om subsidies voor de aanleg van fietsinfrastructuur op trajecten van het bovenlokale functionele fietsroutenetwerk te verkrijgen volstond het tot nu dat de gemeente of de provincie, afhankelijk wie de infrastructuur zou gaan beheren, een verklaring aflegden waarin ze verklaarden dat ze eigenaar waren van de gronden waarop de infrastructuur zou worden gebouwd of dat ze gebruiksrechten op de gronden hadden. In het verleden is het echter voorgevallen dat tijdens de uitvoering bleek dat de gemeente of de provincie niet over (voldoende) gebruiksrechten beschikte, hoewel ze een andere verklaring had neergelegd. Om in de toekomst problemen te vermijden zal de gemeente of de provincie het bewijs moeten leveren dat ze over gebruiksrechten beschikt, bijvoorbeeld door het voorleggen van een overeenkomst met de eigenaar van de gronden.

Voor gronden waarvan de gemeente of de provincie eigenaar is, blijft een verklaring voldoende.

Artikel 19

Voor de opmaak van samenwerkingsovereenkomsten ontbrak de noodzakelijke link met de GBC/RMC methodiek. Dat had tot gevolg dat in sommige gevallen een

samenwerkingsovereenkomst zou moeten worden afgesloten, zelfs wanneer men niet verplicht was om de GBC/RMC procedure te doorlopen. Dat is uiteraard niet de bedoeling. Een samenwerkingsovereenkomst moet het resultaat zijn van een doorgedreven overleg tussen alle betrokken actoren in de GBC/RMC, ten minste voor die gevallen waarin het verplicht is om de GBC/RMC methodiek toe te passen. Het voorliggende ontwerp van besluit legt de noodzakelijke link tussen artikel 21 en 53 van het besluit van 25 januari 2013. Er wordt verduidelijkt dat elk van de voorwaarden vermeld in artikel 21 afzonderlijk in aanmerking dient te worden genomen en niet cumulatief aan alle voorwaarden dient te worden voldaan.

Ook bij de verplichting tot het afsluiten van samenwerkingsovereenkomsten wordt de verhoging van de drempel van 200.000 euro naar 500.000 euro doorgetrokken.

Tevens wordt de benaming van samenwerkingsovereenkomst VII aangepast om de consistentie in de terminologie te behouden.

Artikel 20

Dit artikel voert een aantal wijzigingen door aan artikel 55 van het besluit mobiliteitsbeleid.

Zo wordt een derde lid toegevoegd aan de eerste paragraaf. Dat lid heeft tot doel te verduidelijken dat geen samenwerkingsovereenkomst studie dient te worden afgesloten voor bepaalde projecten. Concreet gaat het om projecten die het Vlaamse Gewest, meer bepaald het Agentschap Wegen en Verkeer, uitvoert op haar eigen wegen en waar voor de effectieve realisatie van het project dan ook op geen enkele manier wordt samengewerkt. Het opleggen van een verplichte samenwerkingsovereenkomst studie zou in dergelijke gevallen enkel voor onnodige beheerskosten zorgen.

Anderzijds betekent het ontbreken van een samenwerkingsovereenkomst studie niet dat de gemeente niet wordt betrokken bij die projecten. De GBC/RMC methodiek dient in elk geval te worden toegepast.

Naast de bepaling over de samenwerkingsovereenkomst studie wordt eveneens verduidelijkt dat er geen terugbetaling van studiekosten kan zijn voor de aanleg of herinrichting van een gewestweg ter verbetering van de ontsluiting van een tewerkstellings-, winkel- of dienstzone. In dat geval draagt de beheerder of projectontwikkelaar, wat niet noodzakelijk de aanbestedende overheid van het project hoeft te zijn, steeds de studiekosten. Reeds in het convenantensysteem stond de beheerder of projectontwikkelaar in voor die kosten.

Vervolgens stelt het nieuwe tweede lid van de tweede paragraaf dat de bijdrage voor de studiekosten voor de plaatsing van aan de bebouwde omgeving aangepaste openbare verlichting van een gewestweg, geplaatst door de gemeente, ten laste van de gemeente valt. Dat is het logisch gevolg van het feit dat het forfaitair bedrag per kilometer dat in de samenwerkingsovereenkomst VIII is voorzien alle kosten omvat, inclusief studiekosten. Ook dat houdt geen wijziging in ten opzichte van het convenantensysteem.

Artikel 21

Gelet op de problemen die reeds in de algemene beschouwingen werden aangehaald, wordt artikel 56 van het besluit mobiliteitsbeleid vervangen door een totaal nieuw artikel.

Doordat het nieuwe artikel 56 geredigeerd wordt als een afwijking op artikel 55 geeft het duidelijk de ondergeschiktheid van het artikel ten opzichte van artikel 55 aan. Daarmee wordt nogmaals bevestigd dat het uitgangspunt is dat er een samenwerkingsovereenkomst studie wordt afgesloten. In die samenwerkingsovereenkomst wordt dan afgesproken hoe de studie- en toezichtskosten worden verdeeld.

Daarnaast verduidelijkt het nieuwe artikel 56 dat de afwijking slechts beperkt in de tijd mogelijkheden biedt. Concreet kan de gemeente enkel terugbetaling van haar studiekosten bekomen voor studies die voor 01/01/2014 werden gesloten. Op 19/12/2013 heeft het Agentschap Wegen en Verkeer immers een communicatie naar alle gemeenten gedaan waarin de noodzaak tot het afsluiten van een samenwerkingsovereenkomst studie werd verduidelijkt (en dus impliciet de relatie tussen artikel 55 en 56 van het besluit mobiliteitsbeleid werd toegelicht). Bijgevolg wordt gesteld dat vanaf het jaareinde van 2013 het voor alle gemeenten duidelijk zou moeten zijn dat artikel 55 voorrang had op artikel 56. Gemeenten die na die datum toch nog overeenkomsten hebben gesloten om studies te laten uitvoeren voor projecten, zonder voorafgaande samenwerkingsovereenkomst studie, weten dan ook dat deze kosten niet worden terugbetaald.

De nieuwe versie van artikel 56,§2, voorziet daarnaast ook in bepaalde gevallen in de mogelijkheid om de door de gemeente gemaakte studiekosten terug te betalen wanneer een samenwerkingsovereenkomst I wordt afgesloten. Net als bij de samenwerkingsovereenkomsten V en VI gaat het daarbij om een afwijking op artikel 55, waarbij er dus geen samenwerkingsovereenkomst voor de studie moet zijn afgesloten, die beperkt is in de tijd. Bovendien is het enkel mogelijk voor projecten die oorspronkelijk opgestart werden als modules 10 of 13. Het spreekt voor zich dat de studie ook bruikbaar moet zijn voor het gewijzigde project. Wanneer de studie slechts deels bruikbaar is, zal de studie ook slechts pro rata naar de verhouding van de bruikbaarheid worden terugbetaald.

De nieuwe paragraaf 2 is voornamelijk gericht op projecten die oorspronkelijk opgestart werden als een herinrichting van een schoolbuurt of de aanleg van een fietspad, maar waarbij doorheen de studie is gebleken dat de scope van de module te beperkt was. Er kan gedacht worden aan een project voor de aanleg van fietspaden langs een gewestweg waarbij de studie aantoont dat het voor de veiligheid van de fietsers noodzakelijk is dat het fietspad verbreed wordt of afgescheiden wordt van de rijbaan, maar waarbij eveneens blijkt dat onteigeningen onmogelijk zijn. De enige optie zal dan meestal zijn om de rijweg te versmallen. Dergelijke aanpassingen aan de rijweg vallen niet onder de scope van de module 13 en noch onder de scope van de samenwerkingsovereenkomst VI. Er zal met andere woorden een samenwerkingsovereenkomst I dienen te worden afgesloten. Aangezien de gemeente destijds beslist had om de studie te laten uitvoeren vanuit de veronderstelling dat ze de kosten daarvan zou kunnen recupereren via de module 13 moet zij ook onder de gewijzigde omstandigheden verzekerd blijven van de terugbetaling van de door haar gemaakte kosten.

Anderzijds biedt de nieuwe paragraaf 2 ook de mogelijkheid om naar aanleiding van de studie te beslissen om 'te veranderen van chauffeur'. Onder de module 10 en 13 (of de samenwerkingsovereenkomsten V en VI) is de gemeente steeds de aanbestedende overheid. Gewijzigde inzichten kunnen tot gevolg hebben dat het Gewest, meer bepaald

het Agentschap Wegen en Verkeer, liever de werken zelf uitvoert. Door het afsluiten van een samenwerkingsovereenkomst I is dat mogelijk. Ook dan moet de gemeente verzekerd worden van de terugbetaling van de gemaakte studiekosten voor zover die kosten nuttig zijn voor de uitvoering van het project.

Artikel 22

Dit artikel vervangt de bijlagen bij het oorspronkelijke besluit mobiliteitsbeleid door nieuwe samenwerkingsovereenkomsten. (zie uitleg bij de bijlagen)

Artikel 23

Dit artikel hoeft geen verdere toelichting.

Bijlagen

De bijlagen bij het voorliggende besluit vervangen alle samenwerkingsovereenkomsten die in het besluit mobiliteitsbeleid zijn bijgevoegd.

Inhoudelijk verandert er weinig aan de verschillende samenwerkingsovereenkomsten. De meeste aanpassingen zijn voornamelijk van vormelijke of legistische aard. Tevens worden alle samenwerkingsovereenkomsten aangepast aan de gewijzigde wetgeving inzake overheidsopdrachten.

Vooraf aan samenwerkingsovereenkomst VII 'voor de aanleg of herinrichting van een gewestweg ter verbetering van de ontsluiting van een tewerkstellings-, winkel- of dienstzone van bovenlokaal belang of met een significante mobiliteitsimpact' zijn belangrijke inhoudelijke wijzigingen aangebracht. De voornaamste van die wijzigingen heeft te maken met de verdeling van de kosten tussen de partijen. In de nieuwe versie van de samenwerkingsovereenkomst wordt het mogelijk dat partijen een afwijkende regeling treffen over de verdeling van de kosten. (zie algemene beschouwingen) Die afwijking kan evenwel nooit tot gevolg hebben dat de bijdrage van het Gewest hoger komt te liggen dan oorspronkelijk voorzien in samenwerkingsovereenkomst VII.

Ook aan samenwerkingsovereenkomst VIII 'voor de plaatsing van aan de bebouwde omgeving aangepaste verlichting van een gewestweg, geplaatst door de gemeente' werden enkele inhoudelijke wijzigingen aangebracht. Zo werd de duur van de overeenkomst verlengd tot 25 jaar na plaatsing van de verlichting. De duur van de samenwerkingsovereenkomst wordt zo meer in overeenstemming gebracht met de verwachte levensduur van de geplaatste verlichting. Na het aflopen van de samenwerkingsovereenkomst VIII, kan tussen de partijen nog afgesproken worden welke overheid de nieuwe verlichting zal plaatsen; de gemeente of het Vlaamse Gewest. Als de gemeente nieuwe, aan de omgeving aangepaste, verlichting wenst te plaatsen, zal eventueel een nieuwe samenwerkingsovereenkomst worden afgesloten of een vergunning worden toegekend. Als het Vlaamse Gewest daarentegen verder zal instaan voor de verlichting gaat de eigendom van de verlichting kosteloos en zonder formaliteiten over naar het Vlaamse Gewest. (zie o.a. art. 11 SWO VIII)

In de samenwerkingsovereenkomst IX 'voor de plaatsing van schermen of gronddammen langs een gewestweg die het verkeerslawaaï verminderen' worden in

artikel 9 enkele technische aanpassingen gedaan die verduidelijken welk geluidsniveau precies in aanmerking komt en hoe de 10%-korting in rekening moet worden gebracht.

Tot slot is het belangrijk om te wijzen om het bijzonder statuut van de samenwerkingsovereenkomsten III 'aanleg of herinrichting van tram- en busbanen en andere doorstromingsmaatregelen voor het geregeld vervoer' en samenwerkingsovereenkomst IV 'netmanagement geregeld vervoer'. In tegenstelling tot de overige samenwerkingsovereenkomsten waarin de partijen concrete afspraken maken voor de uitvoering en realisatie van een project vormen die overeenkomsten eerder een intentieverklaring. In die 'intentieverklaring' geven de partijen aan welke maatregelen zij in de toekomst zullen nemen ter verbetering van het geregeld vervoer. Omwille van het bijzondere karakter van de samenwerkingsovereenkomsten III en IV zal er dan ook een langere periode overgaan tussen de datum van ondertekening van de samenwerkingsovereenkomst en de effectieve realisatie van de maatregelen.

4 Weerslag op de begroting van de Vlaamse overheid

Het voorliggende voorontwerp van besluit brengt beperkte, voornamelijk technische, wijzigingen aan het proces van het lokale mobiliteitsbeleid aan, in het bijzonder aan de werking van GBC/RMC en de subsidiemechanismen en samenwerkingsovereenkomsten. De aangebrachte wijzigingen hebben evenwel geen invloed op de bestaande budgetten, die ingezet worden in het systeem van subsidies en samenwerkingsovereenkomsten. Alle wijzigingen zullen opgevangen worden binnen de huidige budgetten waardoor het voorliggende voorontwerp van besluit bijgevolg geen weerslag heeft op de begroting van de Vlaamse overheid. Wat de subsidie aan de provincies voor de aanleg van fietsinfrastructuur op trajecten van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk, die niet onder het beheer van het Vlaams gewest vallen, betreft, wordt een gunstigere subsidieregeling voorgesteld die met name tot doel heeft om de benutting van de beschikbare subsidiemiddelen ten behoeve van lokale fietsinfrastructuur te verhogen.

Op 27 juni 2017 verleende de Inspectie van Financiën een gunstig advies.

Het begrotingsakkoord werd verleend op 4 juli 2017.

Pro memorie wordt in onderstaande tabel de herverdeling van de projecten over de betrokken begrotingsartikels weergegeven. Deze wijziging werd doorgevoerd met het besluit mobiliteitsbeleid van 25 januari 2013. Dit wijzigingsbesluit heeft enkel betrekking op de subsidieregeling in art. 48/1 en 48/2 (art. 16 van het wijzigingsbesluit).

Module	Titel module	Nieuwe omschrijving	Instrument/juridische basis
1	Opmaak of bijsturing van een (inter)gemeentelijk mobiliteitsplan MB0 MF007 4322	Opmaak en de herziening van gemeentelijke of intergemeentelijke mobiliteitsplannen	Subsidie art. 39 – 40 MB0 MF007 4322
2	Aanleg van een rondweg en/of een andere nieuwe verbindende of ontsluitende gewestweg	Aanleg van een rondweg en/of een andere nieuwe verbindende of ontsluitende gewestweg	Samenwerkingsovereenkomst art. 53 §1 – bijlage II

	MDU MH210 7310		MDU MH210 7310
3	Herinrichting van een doortocht van een gewestweg MDU MH210 7310	Herinrichting van een gewestweg	Samenwerkingsovereenkomst art. 53 §1 – bijlage I MDU MH210 7310
4	Plaatsen van aan de bebouwde omgeving aangepaste verlichting van een gewestweg, geplaatst door de lokale overheid MDU MH208 6351	Het plaatsen van aan de bebouwde omgeving aangepaste openbare verlichting van een gewestweg, geplaatst door de gemeente	Samenwerkingsovereenkomst Initiatief bij gemeente. art. 53 §3 – bijlage VIII MDU MH210 7310
5	Aanleg of plaatsing van schermen en/of gronddammen langs een gewestweg, die het wegverkeerslawaaï verminderen MDU MH210 7310	De aanleg of de plaatsing van schermen en/of gronddammen langs een gewestweg die het wegverkeerslawaaï verminderen	Samenwerkingsovereenkomst art. 53 §3 – bijlage IX MDU MH210 7310
6	Net houden van gewestwegen en hun vrijliggende fietspaden door de lokale overheid	Niet overgenomen in het besluit	
7	Informatieverstrekking over en promotie van het geregeld vervoer. Begroting De Lijn/gemeenten	1. netmanagement geregeld vervoer (communicatie / doorstroming) 2. netmanagement geregeld vervoer (aanbod / communicatie / doorstroming)	Samenwerkingsovereenkomst art. 53 §1 en §2 – bijlage III en bijlage IV Begrotingen De Lijn/gemeenten
8	Doorstromingsmaatregelen voor het geregeld vervoer. Begroting wegbeheerder Voor AWW: MDU MH214 7310 MDU MH210 7310		Begroting wegbeheerder Voor AWW: MDU MH 214 7310 MDU MH 210 7310
9	Verhoging van het aanbod van geregeld vervoer. Begroting De Lijn		
10	Herinrichting van een schoolbuurt aan of in de nabijheid van een gewestweg MDU MH208 6351	De herinrichting van een schoolbuurt aan een gewestweg door de gemeente	Voor gewestweg: Samenwerkingsovereenkomst Initiatief bij gemeente. art. 53 §2 – bijlage V MDU MH210 7310
		De beveiliging van schoolbuurten	Voor gemeenteweg: Subsidie art. 43 – 44 MDU MH208 6351
11	Aanleg of verbetering van fietspaden langs gewestwegen door het	Herinrichting van een gewestweg	Samenwerkingsovereenkomst art. 53 §1 – bijlage I

	gewest. MDU MH210 7310		MDU MH210 7310
12	Aanleg of verbetering van fietspaden van het bovenlokaal, functioneel fietsroutenetwerk buiten het gewestdomein als alternatief voor fietspaden langs gewestwegen. MDU MH208 6351	De aanleg of herinrichting van fietsinfrastructuur langs wegen als alternatief voor fietsinfrastructuur langs gewestwegen	Subsidie art. 47 – 48 MDU MH208 6351
13	Aanleg of verbetering van fietspaden langs gewestwegen door de lokale overheid. Incl. ongelijkvloerse kruisingen MDU MH208 6351	De aanleg of verbetering van fietsinfrastructuur langs gewestwegen door de gemeente	Samenwerkingsovereenkomst art. 53 §3 – bijlage VI MDU MH210 7310
14	Aanleg of herinrichting van ontsluitingsinfrastructuur voor tewerkstellings-, winkel- en/of dienstenzones van bovenlokaal belang. MDU MH210 7310	De aanleg van nieuwe, ongelijkvloerse kruisende, gemeentelijke fietsinfrastructuur op trajecten van het BFF boven of onder gewestwegen	Subsidie art. 48/1 – 48/2 (art. 16 wijzigingsbesluit) MDU MH208 6351
		Aanleg of herinrichting van een gewestweg ter verbetering van de ontsluiting van een tewerkstellings-, winkel- of dienstenzone	Voor gewestweg: Samenwerkingsovereenkomst art. 53 §3 – bijlage VII MDU MH210 7310
	De duurzame ontsluiting van een tewerkstellings-, winkel- of dienstenzone van bovenlokaal belang of met een significante mobiliteitsimpact	Voor gemeenteweg: Subsidie art. 45 - 46 MDU MH208 6351	
15	Flankerende maatregelen ter ondersteuning van een duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid.	Niet opgenomen in het besluit	
16	Herinrichting van een wegvak (niet-doortocht) van een gewestweg. MDU MH210 7310	Herinrichting van een gewestweg	Samenwerkingsovereenkomst art. 53 §1 – bijlage I MDU MH210 7310
17	Verlichting van een gewestweg, geplaatst door het gewest. MDU MH210 7310	Standaardverlichting wordt geïntegreerd in infrastructuurproject. Geen aparte overeenkomst.	
18	Herinrichting van een kruispunt of (her)aanleg van een oversteekplaats op een gewestweg. MDU MH210 7310	Herinrichting van een gewestweg	Samenwerkingsovereenkomst art. 53 §1 – bijlage I MDU MH210 7310
19	Streefbeeldstudie (voor primaire II of secundaire	Niet opgenomen in het besluit	

	gewestweg) of studie over een bovenlokaal mobiliteitsthema		
--	--	--	--

5 Weerslag op het personeelsbestand en de personeelsbudgetten

Het voorliggende ontwerp van besluit heeft geen weerslag op het personeelsbestand of het personeelsbudget zodat het akkoord van de Vlaamse minister van bestuurszaken niet vereist is.

6 Weerslag op de lokale besturen

- a) personeel: het besluit heeft geen weerslag op de personeelsinzet;
- b) werkingsuitgaven: het besluit heeft geen weerslag op de lopende uitgaven;
- c) investeringen en schuld: het besluit heeft geen investeringen als gevolg;
- d) ontvangsten: het besluit heeft geen invloed op de ontvangsten.

7 Kwaliteit van de regelgeving

Bij de opmaak van het besluit mobiliteitsbeleid werd geen reguleringsimpactsanalyse opgemaakt omdat het decreet waaraan het besluit uitvoering geeft geen beleidsruimte biedt om nieuwe keuzes te maken, het besluit enkel reglementair verankert wat voordien reeds bestond en heel wat bepalingen van autoregulering bevatte. Hetzelfde gaat op voor het voorliggende ontwerp van wijzigingsbesluit.

Bovendien zijn de meeste bepalingen van het voorliggende ontwerp van wijzigingsbesluit van technisch-legistieke aard of verduidelijken ze het oorspronkelijke besluit mobiliteitsbeleid.

Het maken van een nieuwe reguleringsimpactsanalyse is in dat kader dan ook niet vereist.

Het taal- en wetgevingstechnisch advies (nr. 2017/196) werd bekomen op respectievelijk 15/06/2017.

8 Voorstel van beslissing

De Vlaamse Regering beslist:

1° haar principiële goedkeuring te hechten aan het bijgevoegde ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2013 tot bepaling van de nadere regels betreffende de organisatorische omkadering, financiering en de samenwerking inzake het mobiliteitsbeleid;

2° de Vlaamse minister, bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn

2.1 te gelasten over voornoemd ontwerp van besluit het advies in te winnen van de Vereniging Vlaamse Provincies (VVP) en de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG);

2.2 te machtigen te beoordelen of voornoemde adviezen aanleiding kunnen geven tot aanpassing van de heden door de Vlaamse Regering principieel goedgekeurde teksten,

2.3 te gelasten over voornoemd ontwerp van besluit het advies van de Raad van State, met verzoek het advies mee te delen binnen een termijn van 30 dagen, met toepassing van artikel 84, §1, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, als de Vlaamse minister oordeelt dat voornoemd advies geen aanleiding geeft tot aanpassing van de heden door de Vlaamse Regering principieel goedgekeurde teksten.

Ben WEYTS

Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken,
Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn

Bijlagen :

- Ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2013 tot bepaling van de nadere regels betreffende de organisatorische omkadering, financiering en de samenwerking inzake het mobiliteitsbeleid;

- Model van samenwerkingsovereenkomst I - samenwerkingsovereenkomst voor de herinrichting van een gewestweg;
- Model van samenwerkingsovereenkomst II - samenwerkingsovereenkomst voor de aanleg van een rondweg of een andere nieuwe verbindende of ontsluitende gewestweg;
- Model van samenwerkingsovereenkomst III - samenwerkingsovereenkomst voor de aanleg of herinrichting van tram- en busbanen en andere doorstromingsmaatregelen voor het geregeld vervoer in de gemeente(n);
- Model van samenwerkingsovereenkomst IV - samenwerkingsovereenkomst voor netmanagement geregeld vervoer Project bijkomend aanbod, met aanbods-, doorstromings- en communicatiemaatregelen in de gemeenten;
- Model van samenwerkingsovereenkomst V - samenwerkingsovereenkomst voor de aanleg of herinrichting van een schoolbuurt aan een gewestweg door de gemeente;
- Model van samenwerkingsovereenkomst VI - samenwerkingsovereenkomst voor de aanleg of de verbetering van fietsinfrastructuur langs gewestwegen door de gemeente;
- Model van samenwerkingsovereenkomst VII - samenwerkingsovereenkomst voor de aanleg of herinrichting van een gewestweg ter verbetering van de ontsluiting van een tewerkstellings-, winkel- of dienstzone van bovenlokaal belang of met een significante mobiliteitsimpact;
- Model van samenwerkingsovereenkomst VIII - samenwerkingsovereenkomst voor de plaatsing van aan de bebouwde omgeving aangepaste verlichting van een gewestweg, geplaatst door de gemeente;
- Model van samenwerkingsovereenkomst IX - samenwerkingsovereenkomst voor de aanleg of de plaatsing van schermen of gronddammen langs een gewestweg die het wegverkeerslawaai verminderen;
- Advies Inspectie van Financiën van 27/06/2017;
- Het begrotingsakkoord van 4 juli 2017.