

**Datum** 4 september 2017

**Nota** VVP-advies betreffende wijziging BVR mobiliteitsbeleid

## **VVP-advies betreffende het ontwerp van Besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van het BVR mobiliteitsbeleid**

### **Situering nota**

De Vlaamse minister van Mobiliteit Ben Weyts vraagt aan de VVP advies betreffende het ontwerp van Besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van het BVR mobiliteitsbeleid van 25 januari 2013. Het wijzigingsbesluit werd door de Vlaamse Regering een eerste maal principieel goedgekeurd op 14 juli 2017.

De Vlaamse provinciebesturen zijn eerder dit jaar reeds bevraagd hierover en gaven al opmerkingen en suggesties door. Meer bepaald gebeurde dit tijdens de vergadering van het Fietsteam van 30 maart II. en ook achteraf, op 18 april 2017 via mail aan het kabinet van de minister en aan de Vlaamse fietsmanager. Alle opmerkingen werden op de samenkomst van het Fietsteam van 19 april II. uitgebreid toegelicht door de vertegenwoordigers van de provincies. Een verslag van dit laatste Fietsteam werd nooit bezorgd aan de vertegenwoordigers van de provincies.

Het eerste deel van voorliggende VVP-adviesnota lijst de opmerkingen en suggesties van de vijf Vlaamse provincies op als advies. Het tweede deel betreft de opmerkingen per artikel m.b.t. het ontwerp van Besluit tot wijziging van het BVR mobiliteitsbeleid.

### **1 VVP-advies betreffende wijziging BVR mobiliteitsbeleid**

De opmerkingen en suggesties van de vijf Vlaamse provincies:

1. Fietssnelwegen: de provincies zijn geen voorstander om de verhoogde Vlaamse subsidies te beperken tot een selectie fietssnelwegen die door de minister worden aangeduid. De fietssnelwegen worden als categorie als dusdanig opgenomen in het BFF en het lijkt dan ook logisch dat eventuele specifieke subsidie- of andere bepalingen van toepassing zijn op de héle categorie, en niet enkel op die fietssnelwegen die door de minister worden aangeduid.

De provincies zijn bereid mee na te denken over een methode om het potentieel van elke route te berekenen in overleg met de afdeling Beleid van het departement MOW.

2. De provincies wensen niet in te stappen in het systeem van koppelsubsidies. De provinciebesturen stellen voor om de zinsnede in artikel 50 §1. 2° *“waaruit blijkt dat de provincie minimaal 80% van de subsidiabele kosten van de fietsinfrastructuurwerken aan de gemeente werd toegezegd”* te verwijderen of te herschrijven.

Het is vanzelfsprekend dat de provincies het maximaal mogelijk subsidiebedrag toekennen aan de gemeenten die een fietsfondsproject indienen, volgens de reglementen die gelden in de respectievelijke provincie. Met bovenvermelde passage zou de Vlaamse overheid zich in de plaats stellen van de provincies door hier te bepalen dat de provincies sowieso 80% van alle subsidieerbare kosten (volgens de Vlaamse Overheid) moeten subsidiëren. Door deze bepaling bepaalt Vlaanderen deels het beleid/uitgave van de provincies en dat kan vooralsnog niet (principe van voorgedijbevoegdheid).

In een aantal dossiers zal die 80% echter niet bereikt zijn: bijvoorbeeld omdat voor bepaalde routes in bepaalde omstandigheden slechts 60% subsidie wordt gegeven, of omdat sommige subsidieerbare posten niet weerhouden worden. Als bovenvermelde passage behouden blijft, zou dit betekenen dat, als de provincie beslist om minder dan 80% te subsidiëren of zij bepaalde subsidieerbare kosten niet wenst te betoelagen, de Vlaamse overheid kan beslissen het door de provincies voorgefinancierde bedrag niet terug te betalen. De Vlaamse provincies willen elk hun eigen beleidsprioriteiten kunnen leggen die ondersteund worden in de respectievelijke provinciereglementen.

Mogelijke andere formulering: *“... waaruit blijkt dat de provincie de maximaal berekende subsidie voor de fietsinfrastructuurwerken aan de gemeente heeft toegezegd”*

3. In ieder geval moeten de voorliggende teksten verduidelijkt worden wegens grote impact op de werking en het budget van de provinciebesturen. Bijvoorbeeld: artikel 17 in het wijzigingsbesluit, dat artikel 49 wijzigt, meldt: *“In afwijking van het eerste lid bedraagt de subsidie 50% van de kostprijs voor de fietsinfrastructuur op fietssnelwegen, die de minister aanwijst”*. Wordt hier bedoeld dat de 50%-betoelaging geldt voor alle fietssnelwegen (in hun geheel aangeduid door de minister), of enkel op een selectie van de fietssnelwegen die door de minister worden aangeduid?

De provincies stellen voor om *‘die door de minister worden aangeduid’* te schrappen.

4. De provincies stellen om dezelfde betoelagingsmogelijkheden te voorzien voor gemeenten, autonome gemeentebedrijven, havenbedrijven en provinciebesturen. De term “lokale overheid” wordt vaak gebruikt; autonome gemeentebedrijven en havenbedrijven zijn juridisch gelijkgesteld met gemeenten, maar provincies vallen niet automatisch onder “lokale overheid”. Het voorstel van de provinciebesturen is dan ook om telkens waar van toepassing toe te voegen: “... gemeenten en provincies”.
5. In verband met de samenwerkingsovereenkomsten voorziet het voorliggend ontwerp van BVR de financiering voor de bouw van een brug of tunnel over of onder gewestwegen waar het BFF deze gewestwegen kruist. Alleen gemeenten kunnen deze samenwerkingsovereenkomst afsluiten. De provinciebesturen stellen voor dat:
  - a. provincies ook zulke samenwerkingsovereenkomsten zouden moeten kunnen afsluiten;
  - b. deze mogelijkheid ook voorzien wordt voor kruisingen van waterwegen in beheer van een Vlaamse entiteit voorzien.
6. Fietsfonds: het huidige voorstel voorziet een subsidie voor studiekosten voor alle fietsfondsdossiers in een systeem dat alle kosten moeten bewezen worden en dat de betaling in twee schijven gebeurt. De studiekosten worden in dit voorstel alleen vergoed indien de studie werd uitbesteed aan derden.

De provinciebesturen:

- a. willen de studiekosten alleen voor fiets snelwegenprojecten; zo niet zal dit een grote aanslag betekenen op de provinciale fietsfondsmiddelen;
- b. stellen een forfaitaire percentage (5% of 10%) van de aanlegkosten voor zodat de administratieve lasten voor het controleren van facturen en betalingen tot een minimum herleid wordt;
- c. werpen op dat de betaling in 2 schijven alleen kan bij forfaitaire berekening van de studiekost, anders kan het saldo van het ereloon ontwerp pas na de definitieve oplevering betaald worden.
- d. vragen om de betaling van deze subsidie op studiekosten ook mogelijk te maken indien de studie door provincie of gemeente zélf uitgevoerd werd. Dit is trouwens óók zo in de samenwerkingsovereenkomsten (daar wordt subsidie verleend voor studies, óók als deze door een gemeente zelf wordt uitgevoerd). De provincies vragen om dit gelijk te trekken.

7. Fietsstraat: provinciebesturen gaan akkoord met het voorstel (alleen de toplaag en borden betoelagen)
8. In de nota aan de Vlaamse Regering staat opgenomen op pagina 17 onder punt 6 dat de wijziging van het BVR voor de lokale besturen geen weerslag heeft op de personeelsinzet, noch de lopende uitgaven, noch de investeringen, noch de ontvangsten. Dit is incorrect. Als de wijzigingen zoals ze nu voorliggen worden goedgekeurd, zal dit voor de provincies als lokale besturen, grote invloed hebben in de eerste plaats op budgetten: bijkomend zullen immers grondverwervingskosten moeten gesubsidieerd worden, alsook studiekosten. De provincies vragen een verduidelijk van de verschuiving van lasten.

## 2 VVP-amendering (wijzigingsbesluit versie 14 juli 2017)

Hieronder volgt een overzicht van opmerkingen per artikel van het Besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van het BVR mobiliteitsbeleid dat op 14 juli 2017 door de Vlaamse regering werd goedgekeurd:

- **Art.4.** – 1° (opmerkingen zijn op het fietsteam & via mail overgemaakt op 30 maart):
  - schrappen “gemeentelijke”
  - toevoegen “of waterlopen in beheer van het Vlaams gewest”
- **Art.4.** – 4° & 5°: verhoging van effectieve kosten van €200.000 in het oorspronkelijke BVR via €300.000 naar €500.000. Dit zal leiden tot een verhoging van het aantal PCV-dossiers (= vermijden van de GBC-procedure). Gemeentebesturen echter moeten de GBC-procedure volgen voor projecten vanaf €50.000. Vlaamse projecten mogen tot het tienvoudige bedrag de PCV procedure gebruiken. Is dit fair tegenover de gemeenten?
- **Art.5.** – 1°: idem opmerkingen Art.4 – 4° & 5° voor projecten van De Lijn
- **Art.12.:**
  - schrappen “gemeentelijke”
  - toevoegen “of waterlopen in beheer van het Vlaams gewest”
- **Art.14:** toevoeging: “... kosten die gemaakt zijn door de gemeente of de provincie voor de verwerving ...”
- **Art.16.:**
  - in de titel schrappen “gemeentelijke”
  - toevoegen “of waterlopen in beheer van het Vlaams gewest”

- **Art.16.** , wijziging in artikel 48/1 §1, 3°: waarom moet de gewestweg een genummerde weg zijn?
- **Art.17.** §1: “fietssnelwegen die de minister aanwijst” → zie opmerking in ‘VVP-advies betreffende wijziging BVR mobiliteitsbeleid’ punt 1. in deze nota. Het is onduidelijk wat hier precies mee bedoeld wordt. De provincies zijn er sterk voorstander van om dit te begrijpen als “de fietssnelwegen als geheel”. Indien deze ‘voorselectie’ door de minister toch behouden blijft, pleiten de provinciebesturen met aandrang dat deze selectie gebeurt in consensus tussen de Vlaamse overheid en de provinciebesturen.
- **Art.17.** §2 – 3°: minimumgrens er uit halen (bv. voor ingrepen aan kruispunten, of fietsgeschikter maken van gemengd verkeer)
- **Art.17.** §3 – 1°(studiekosten):
  - schrappen ‘op voorwaarde dat ze zijn uitbesteed aan derden’ – zie ook opmerking in deel 1 van deze VVP-nota;
  - de provinciebesturen zijn er sterk voorstander van om alleen voor fietssnelwegen de studiekosten te betoelagen, niet voor alle BFF-routes.
- **Art.17.** §3 – 1° c: “stedenbouwkundige vergunning” overal vervangen door “omgevingsvergunning”
- **Art.17.** §3 – 3°: toevoeging: “...gemaakt zijn door de gemeenten of de provincie voor de verwerving van ...”
- **Art.17.** §3 – 4° i: schrappen “‘verlaten’ spoorwegbeddingen”
- **Art.17.** §4: betaling in 2 schijven is niet mogelijk wanneer studiekosten betoelaagd worden (samenwerkingsovereenkomsten = 3 schijven o.w.v. studiekosten)
- **Art.17.** §4: cf. opmerking in deel 1 van deze VVP-nota. Dit artikel maakt een gedifferentieerde subsidie (nu €1 voor €1 als provincie minstens 40% betaalt) onmogelijk. Bovendien stelt de Vlaamse overheid zich hier in de plaats van de deputatie/provincieraad als het gaat om de besteding van de provinciale middelen.
- **Art.18.** – 1°: fietssnelwegen die de minister aanwijst → zie opmerking in deel 1 van deze nota. Het is onduidelijk wat hier precies mee bedoeld wordt. De provincies zijn er sterk voorstander van om dit te begrijpen als “de fietssnelwegen als geheel”. Indien deze ‘voorselectie’ door de minister toch behouden blijft, vragen de provincies met aandrang dat deze selectie gebeurt in consensus tussen de Vlaamse overheid en de provinciebesturen.

- **Art.18.** – 2°: overeenkomst met de opdrachtnemer van de opdrachten: in overheidsopdrachten is er geen overeenkomst, met het gunningsbesluit is de overeenkomst gesloten
- **Art.18.** : idem opmerking op Art.17 §4

Net zoals de Vlaamse Overheid, zijn de provinciebesturen ervan overtuigd dat het BVR een belangrijke hefboom is om fietsinfrastructuurwerken te ondersteunen en te bespoedigen. Daarbij is een transparante financiering die tot een vlotte realisatie van fietstrajecten en fietssnelwegen zal leiden, uitermate belangrijk.

De provinciebesturen stellen dan ook met aandrang voor dat er zeer snel duidelijkheid komt over de wijzigingen in het BVR, omdat deze een toch niet te ontkennen impact gaan hebben (vooral financieel) op de werking van de provincies.

De provinciebesturen zijn uiteraard steeds bereid tot overleg om te komen tot een gemeenschappelijk gedragen en werkbaar eindresultaat.