

Aan de Heer Ben Weys

Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn
Martelaarslaan 7
1000 Brussel

ons kenmerk

uw kenmerk

contact erwin.debruyne@vvsg.be, 02/211 56 09

datum 30 augustus 2017

bijlage(n)

onderwerp adviesvraag betreffende het BVR tot wijziging van het BVR mobiliteitsbeleid

1/2 Geachte minister,

We danken u voor de adviesvraag. Het ontwerp wijzigingsbesluit werd toegelicht en besproken op het VVSG directiecomité dd 23/08/2017. Onderstaand standpunt werd er goedgekeurd.

De **subsidiëring van onteigeningen** voor de aanleg of herinrichting van fietsinfrastructuur kan echt het verschil maken. Dit vormt een belangrijke extra stimulans voor de aanleg van fietspaden en fietssnelwegen.

Voor de **fietssnelwegen** in het bijzonder kan de Vlaamse subsidiëring van 50 % de aanleg ervan extra aanmoedigen. Immers, met het fietsfondsprincipe van één euro voor één euro leidt dit tot een subsidie van 100 %. En het gaat tenslotte dikwijls om een aanzienlijk bijkomend gemeentelijk patrimonium, dat de gemeente na de aanleg blijvend moet onderhouden.

We scharen ons voluit achter het voorzien van een aparte subsidie voor de aanleg van nieuwe, **ongelijkvloers kruisende, fietsinfrastructuur** op trajecten van het bovenlokale functionele fietsroutenetwerk boven of onder gewestwegen. Dit vormt wellicht een oplossing voor soms jaren aanslepende knelpunten of discussies bij de gewenste heraanleg van deze kruisingen, die ondertussen het volwaardig gebruik van de er op aantakende fietsroutes hypothekeren.

De nieuwe tekst geeft in art. 48/1 § 1 aan dat “4° de fietsinfrastructuur in kwestie wordt eigendom van en zal worden beheerd door de gemeente.” In de praktijk lijkt ons dat inderdaad logisch en aangewezen, als het gaat om dagelijks beheer zoals vegen, zwerfvuil, verlichting, strooien,... Maar voor structurele problemen of onderhoud aan de tunnel- of brugconstructies zelf ligt dit minder voor de hand. Die hangen inherent vast aan de gewestweg en AWW beschikt hieromtrent over meer know how. Hier wordt dan ook best bepaald dat AWW hiervoor zal instaan.

In art. 17 stellen we voor in bij art. 49 §1 de aangehaalde **fietspadbreedtes** te schrappen, en te vervangen door aanvullende zin – toe te voegen na de opsomming van mogelijke subsidieprojecten – in de aard van “Hierbij gelden de aanbevelingen uit het vademecum Fietsvoorzieningen.” Dit vermijdt dat het BVR moet aangepast worden als er aanpassingen

2/2 zijn in het vademecum. En dit geeft ook ruimere duiding (zo kan een fietssnelweg afhankelijk van de omgeving en intensiteit een grotere breedte vergen dan de aangehaalde 3 meter bij '3° de verbreding van een tweerichtingsfietspad.'

Dat in de toekomst ook **bij de fietsfondsprojecten de studiekosten terugbetaald** zullen worden (zoals dit altijd al het geval was in alle andere 'convenantsprojecten'), vermijdt verwarring hieromtrent en geeft een bijkomend duwtje in de rug.

Het **verhogen van het minimumbedrag** (van 200.000 naar 500.000 euro) voor projecten waarop per definitie de GBC-procedure wordt toegepast is te verantwoorden. Immers, elk lid van de GBC kan gemotiveerd vragen om een project onder 500.000 euro toch via de GBC-procedure te behandelen. Bijvoorbeeld als er twijfel of discussie is over de kwaliteitswaarborg (maar eventuele wijzigingen in verband met dit laatste maken beter deel uit van een in het vooruitzicht gestelde ruimere evaluatie van het mobiliteitsdecreet).

Een belangrijke voorwaarde is wel dat de budgetten voor PCV-dossiers evenredig kunnen stijgen. Nu is het soms al – voor gemeenten en hun inwoners frustrerend – lang wachten op de uitvoering van een PVC-beslissing. Als aan hetzelfde budget bijkomende, duurdere dossiers toegewezen worden, dreigen dan niet nog veel meer problemen op dat vlak?

De voorgestelde aanpassingen aan enkele **administratieve bepalingen bij de (i)GBC en RMC** dragen bij tot een vlottere werking.

Het BVR met de wijzigingen verduidelijkt de afbakening tussen de **plan-MER-procedure** en de (i)GBC-procedure. Zowel de mobiliteitsaspecten als de structurele betrokkenheid van de gemeenten in kwestie zitten ingebakken in de (i)GBC-procedure. Beide lijken ons ook voldoende gewaarborgd in de plan-MER-procedure (en de aansluitende RUP-opmaak). De duidelijkere afbakening kan 'procedurekwesties' en (dubbel)werk vermijden.

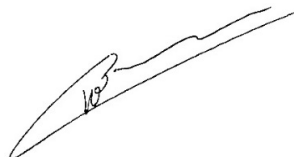
Ook de kleinere **aanpassingen in de bijlagen** leiden volgens ons tot een vlottere en/of correctere toepassing van het BVR.

Bij eventuele onduidelijkheden of bijkomende vragen kunt u ons uiteraard steeds contacteren.

Hoogachtend,



Mieck Vos,
Algemeen directeur



Wim Dries,
Voorzitter directiecomité