

DE VLAAMSE MINISTER VAN BINNENLANDS BESTUUR, BESTUURSZAKEN, INBURGERING EN GELIJKE
KANSEN

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

**Betreft: - Voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering houdende de
regeling van subsidies aan gemeenten in het kader van veilige schoolroutes
op gemeentewegen**

- Principiële goedkeuring

Samenvatting

Voorliggend ontwerp van besluit voert een subsidieregeling in voor projecten die gericht zijn op de beveiliging van schoolroutes door infrastructurele ingrepen langs gemeentewegen.

Het betreft projecten gericht op het wegwerken van gevaarlijke locaties voor de kwetsbare weggebruikers langs deze routes. Op deze manier kunnen zwakke of onveilige schakels op de woon-schoolroute weggewerkt worden. Het STOP-principe is hierbij het richtinggevende principe, waarbij voetgangers en fietsers prioritaire aandacht krijgen.

Hiermee wordt de bestaande subsidieregeling voor veilige schoolomgevingen aangevuld en uitgebreid naar schoolroutes langs gemeentewegen. Door het volledige woon-schooltraject te gaan beveiligen wordt ten volle ingezet op veilige woon-schoolverplaatsingen en wordt het promoten van het gebruik van duurzame vervoermodi bij woon-schoolverplaatsingen geflankeerd door een verkeersveiligheidskader.

1. SITUERING

A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

Dit voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering heeft binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken betrekking op het beleidsveld “weginfrastructuur en wegenbeleid”.

Het voorontwerp van besluit komt tegemoet aan de operationele doelstelling “4.2 Verminderen van de conflictzones, in het bijzonder voor de kwetsbare weggebruiker” uit de beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2019-2024, waarin specifiek opgenomen staat dat gevaarlijke conflictzones voor

fietsers en voetgangers bijzondere aandacht krijgen. Schoolomgevingen en schoolroutes nemen hierbij een belangrijke plaats in.

Het decreet van 3 juli 2015 houdende bepalingen tot begeleiding van de aanpassing van de begroting 2015, artikel 42, §6, ingevoegd bij het decreet van 21 december 2018, gewijzigd bij het decreet van 18 december 2020.

De Vlaamse minister van Financiën en Begroting, Wonen en Onroerend Erfgoed vroeg de MORA op 9 oktober 2020 om spoedadvies over het voorontwerp van programmadecreet houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 2021. De Raad vindt het uitermate positief dat de Vlaamse Regering in artikel 12 van het Programmadecreet 2021 kiest om de bestaande subsidieregeling voor veilige schoolomgevingen uit te breiden naar schoolroutes langs gemeentewegen en vraagt een aantal aandachtspunten verder uit te werken.

B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

De Inspectie van Financiën verleende een gunstig advies op 06/01/2021, met twee opmerkingen.

- IF adviseert artikel 3 van het OBVR aan te vullen met de vermelde bepalingen in de nota aan de Vlaamse Regering, zodat niet alleen verwezen wordt naar de toezichtkosten als kosten die niet in aanmerking komen voor subsidie:

Met betrekking tot deze opmerking van IF wordt verduidelijkt dat extra verwijzingen naar kosten die niet in aanmerking komen voor de subsidie in het OBVR achterwege werden gelaten, omdat in het decreet (conform het advies van de Raad van State 65.442/3 bij het BVR Schoolomgevingen) alle uitgaven voor voorbereidende werkzaamheden uitdrukkelijk uitgesloten zijn, zodat deze toelichting bij de artikelsgewijze bespreking in de nota aan de Vlaamse Regering enkel moet worden beschouwd als voorbeelden van voorbereidende werkzaamheden die dus decretaal al uitgesloten zijn van subsidie.

- Wat betreft de bepaling in artikel 8, §3 van het OBVR stelt IF voor het percentage dat de subsidie boven de raming mag gaan te beperken tot 10% in plaats van 25%, gelet op de aard van de projecten:

Conform de opmerking van IF werd het initieel toegelaten percentage van 25% dat meer mag bedragen dan de raming aangepast naar 10% in het OBVR. Het toelaten van een onderschatting van de raming vloeit voort uit het feit dat we als overheid ten volle beseffen dat een 100% correcte raming vooraf moeilijk is. Met de beperking tot 10% vermijden we anderzijds wel dat de indieners en opdrachtnemers zich onvoldoende zouden inspannen om tot een zo correct mogelijke raming te komen. Bovendien draagt dit ertoe bij dat er zo veel als mogelijk verschillende gemeenten een subsidie kunnen ontvangen en we als overheid ook op elk moment beter kunnen opvolgen hoeveel budget er nog beschikbaar is voor uitbetalingen.

Het wetgevingstechnisch en taaladvies 2020-454 werd verwerkt.

Het Begrotingsakkoord werd verleend op 25/01/2021, mits opname dat een einddatum voor de regeling wordt ingeschreven die garandeert dat de vastleggingen in 2021 of 2022 zullen gebeuren. Het OBVR werd in die zin aangepast in art 6.

2. INHOUD

A. ALGEMENE TOELICHTING

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 inzake het mobiliteitsbeleid biedt vandaag reeds de mogelijkheid aan de gemeenten om subsidies te verkrijgen om de verkeersveiligheid in schoolomgevingen en op schoolroutes te verbeteren. Dit betreft typisch grotere projecten met een lange doorlooptijd en een grote planlast.

Daarnaast is er de terechte vraag om waar mogelijk de verkeersveiligheid op schoolroutes snel te verhogen door infrastructurele maatregelen, in het kader van de beveiliging van het volledige woon-schooltraject, zonder dat er daarvoor de hele procedure van het BVR van 6 september 2019 doorlopen moet worden. Artikel 12 van het Programmadecreet 2021 tot wijziging van artikel 42, §6, van het decreet van 3 juli 2015 kiest dan ook om de bestaande subsidieregeling voor veilige schoolomgevingen uit te breiden naar schoolroutes langs gemeentewegen, en maakt het mogelijk om steden en gemeenten hier verder in te stimuleren door de mogelijkheid te bieden om hen hiervoor ook te subsidiëren.

Dit besluit operationaliseert deze bijkomende subsidiemogelijkheid aan de steden en gemeenten.

B. TOELICHTING BIJ DE ARTIKELN

Artikel 1

Artikel 1 geeft een aantal definities die in dit besluit gebruikt worden. Zo wordt wat begrepen dient te worden onder school, schooltoegang, schoolomgeving en schoolroute verduidelijkt.

Het begrip schoolroute is hierbij nieuw, de andere begrippen werden reeds eerder gedefinieerd in het besluit van de Vlaamse Regering van 29 maart 2019 houdende de regeling van subsidies aan gemeenten in het kader van veilige schoolomgevingen.

De focus ligt op het veiliger maken van de schoolroute voor de kwetsbare weggebruikers. Hierbij worden voetgangers, fietsers en bromfietzers bedoeld. Aangezien gebruikers van voortbewegingstoestellen (zoals bijvoorbeeld monowheels, rolschaatsen, e-steps, enz.) volgens de verkeersreglementering eveneens gelijkgesteld worden met voetgangers of fietsers, afhankelijk van de snelheid waarmee gereden wordt, worden deze eveneens omvat.

Met de bepaling dat de route wordt gebruikt door verschillende scholieren, verwoorden we dat de bedoeling in eerste instantie is om de belangrijkste schoolroutes aan te pakken in functie van het gebruik door de schoolgaande kinderen, zonder hierop een vaste ondergrens te willen stellen.

Met de bepaling dat de schoolroute eindigt waar de schoolomgeving van de school begint, geven we aan dat beide afzonderlijke begrippen zijn en aldus een van elkaar gescheiden geografische ligging hebben. Hierdoor wordt duidelijk gemaakt dat een schoolomgeving niet via dit besluit subsidieerbaar is, maar dat het enkel gaat om de hierop aansluitende schoolroutes.

Een schoolroute kan hierbij verschillende schoolomgevingen bedienen en een schoolomgeving kan op zijn beurt aansluiten op verschillende schoolroutes.

Artikel 2

De eerste paragraaf geeft een omschrijving over welke projecten in aanmerking komen. De subsidie kan aangevraagd worden voor projecten die gericht zijn op het veiliger maken van een schoolroute door infrastructurele ingrepen (in artikel 3 wordt hier verder op ingegaan). Aangezien de focus ligt op het verhogen van de verkeersveiligheid voor de kwetsbare weggebruikers is het STOP-principe het richtinggevend principe. Bovendien betreft het hierbij projecten gericht op het wegwerken van gevaarlijke locaties voor deze kwetsbare weggebruikers langs de schoolroute. Gevaarlijke locaties zijn locaties die een verhoogd verkeersveiligheidsrisico vormen voor kwetsbare weggebruikers.

De decretale basis voor dit besluit stelt expliciet dat het hier niet gaat over de herinrichtingsprojecten, zoals bedoeld in artikel 29 van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid en dat het hier dus gaat over ingrepen die dienen te gebeuren langs de schoolroutes. De focus van deze ingrepen is ook expliciet gericht op het verbeteren van de verkeersveiligheid van schoolkinderen.

De tweede paragraaf legt de regierol voor de uitvoering van deze ingrepen en voor de subsidie aanvraag bij de gemeente omdat zij het best op de hoogte is van de lokale situatie. Uiteraard kan dit in samenspraak gebeuren met de lokale scholen.

In de derde paragraaf wordt opgelegd dat om subsidieerbaar te zijn het project uitgevoerd moet zijn binnen de 12 maanden na de beslissing tot toekenning van de subsidie. Dit geeft aan dat het moet gaan om relatief snel uitvoerbare infrastructurele maatregelen, die binnen de tijdsspanne van een jaar effectief gerealiseerd kunnen worden.

Overeenkomstig paragraaf 4 komen projecten die al in aanmerking komen voor subsidie op grond van andere regelingen, bijvoorbeeld op grond van het besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2013 of op grond van het besluit van de Vlaamse Regering van 29 maart 2019, slechts in aanmerking voor het verschil in subsidie op basis van de respectievelijke regelingen.

Artikel 3

In dit artikel wordt toegelicht welke maatregelen in aanmerking komen voor subsidie. De subsidie is gericht op snel uitvoerbare maatregelen zoals verkeerssignalisatie en infrastructurele maatregelen.

Eenzijds gaat het om allerhande signalisatie om de schoolroute duidelijker te signaleren en om gevaarlijke locaties te beveiligen, zoals verkeersborden, wegmarkeringen, attentiepalen, afschermdes constructies of verlichting.

Anderzijds gaat het om infrastructurele maatregelen die de verkeersveiligheid op de schoolroute verhogen, zoals bijvoorbeeld een verbreding van het voetpad, een veiligere oversteekplaats, fietssuggestiestroken, fietspaden, verkeersdrempels of rijbaankussens. Het benodigde materiaal hiervoor en de plaatsingskosten komen in aanmerking voor de subsidie.

Vorbereidende werkzaamheden, zoals de opmaak van het projectdossier en eventuele bijkomende studies, onderzoeken of analyses alsook toezichtkosten komen niet in aanmerking voor de subsidie. Op deze manier wordt een bijkomende garantie geboden dat de subsidie tot zichtbare resultaten op het terrein moet leiden.

In geval van scan- en beloningssystemen voor fietsers en/of voetgangers of andere technologische innovaties komen algemene instapkosten, software en software-onderhoud, infovergaderingen, toezicht en eventuele beloningen evenmin in aanmerking.

Artikel 4 en 5

De subsidie wordt toegekend volgens het principe 'een euro voor een euro': voor elke euro die een gemeente hier investeert wordt er een euro naast gelegd uit het Verkeersveiligheidsfonds, mits een beperking van de subsidie tot 100.000 euro per schoolroute, zodat zoveel mogelijk lokale besturen kunnen gebruik maken van deze subsidiemogelijkheid.

Indien een project voor een schoolroute toch meer dan 200.000 euro kost en de voorgestelde maatregelen passen binnen wat in artikel 3 bepaald werd, wordt de bijdrage vanuit het Verkeersveiligheidsfonds dus toch beperkt tot 100.000 euro.

Artikel 6

De gemeente kan een keer per jaar een subsidieaanvraag indienen voor één tot voor maximaal vijf schoolroutes op haar grondgebied. Door ook voor meerdere schoolroutes een gemeenschappelijke subsidieaanvraag te doen, krijgt de gemeente de kans om de maatregelen die men wil nemen in te passen in een gemeentelijke visie. De subsidiëring via dit besluit wordt beperkt tot maximum vijf schoolroutes per gemeente per jaar, zodat er zoveel mogelijk gemeenten aanspraak kunnen maken op deze subsidie. De aanvragen dienen te gebeuren voor 1 november 2022.

Artikel 7

In dit artikel wordt bepaald welke minimale informatie aan het Departement Mobiliteit en Openbare Werken bezorgd moet worden om de subsidieaanvraag te beoordelen. Het Departement staat immers in voor de evaluatie van de subsidieaanvragen en het adviseren aan de minister. Finaal is het de minister, bevoegd voor de weginfrastructuur en het wegenbeleid, die de subsidie toekent aan de gemeente.

Met de toevoeging van de vraag naar motivering voor de keuze van de geselecteerde schoolroute(s) moet het duidelijk worden welk belang de keuze voor die bepaalde route(s) heeft om de verkeersveiligheid van de schoolgaande kinderen te verhogen. Hiervoor kan o.m. gebruik gemaakt worden van het gemeentelijke mobiliteitsplan, fietsplan, schoolroudekaart met knelpunten, ongevallendata, enz. en kunnen deze maatregelen gekaderd worden binnen het globale lokale mobiliteits- en verkeersveiligheidsbeleid.

Subsidies worden goedgekeurd voor zover er nog beschikbare middelen zijn in de begroting. Indien geen middelen meer beschikbaar zijn voor het jaar waarin de subsidieaanvraag werd ingediend, wordt de subsidieaanvraag doorgeschoven naar het volgende jaar, waarna de voorziene start- en einddatum van de werken uiteraard zullen moeten worden aangepast.

In de communicatie over de subsidieregeling naar lokale besturen, geven we ook mee dat naburige gemeenten die een gemeentegrensoverschrijdend project wensen in te dienen, dit best gelijktijdig indienen, elk voor hun eigen grondgebied. Door gelijktijdige indiening, zullen dossiers ook samen behandeld kunnen worden.

Artikel 8

De eerste paragraaf stelt dat na goedkeuring van de subsidie de helft van de toegezegde subsidie wordt uitbetaald aan de gemeente.

De tweede paragraaf regelt de uitbetaling van het saldo. Hiervoor dient de gemeente een dossier in met de reële kosten van de uitvoering uiterlijk drie maanden na de uitvoering van het project (dus

maximaal 15 maanden na de toekenning van de subsidie, aangezien het project uitgevoerd moet worden 12 maanden na de toekenning). Deze timing is opnieuw om duidelijk te maken dat het moet gaan om maatregelen die relatief snel uitvoerbaar zijn. Het eigenlijke saldo van de subsidie wordt bepaald op basis van wat ingediend wordt na de uitvoering, aangezien er hierbij steeds verschillen kunnen zitten met wat initieel geraamd werd.

De derde paragraaf zet een rem op het saldo in de zin dat de totale subsidie nooit meer kan bedragen dan het maximumbedrag voor de subsidie uit artikel 4 en dat deze nooit meer dan 10% boven de raming mag liggen (cf advies IF).

De vierde paragraaf geeft het departement MOW de opdracht om subsidies terug te vorderen als er 15 maanden na de goedkeuring geen afrekening bezorgd werd door de gemeente, behalve in geval van overmacht. In dat geval kan er immers vanuit gegaan worden dat het project niet uitgevoerd werd en dat bijgevolg de subsidie zonder voorwerp is.

Artikel 9

Deze bepaling spreekt voor zich.

3. BESTUURLIJKE IMPACT

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

De subsidies zullen aangerekend worden op het verkeersveiligheidsfonds (begrotingsartikel MBO-1MHH4NA-WT). In de begrotingsopmaak 2021 werd een bedrag van 30 miljoen euro voorzien in het kader van Relance voor veilige schoolroutes. Hiervan zal 15 miljoen euro voorzien worden voor voorliggende subsidieregeling Veilige Schoolroutes. “De subsidie zal worden geprefinancierd uit het verkeersveiligheidsfonds, in afwachting van een definitieve regeling die wordt uitgewerkt bij BA2021, waarna er een compensatie wordt voorzien vanuit de relanceprovisie.”

B. ESR-TOETS

De ESR-toets is niet van toepassing.

C. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

Het ontwerp van besluit heeft geen impact op het personeelsbestand of de personeelsbudgetten van de Vlaamse overheid.

D. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

Het ontwerp van besluit heeft onrechtstreeks een impact op de lokale besturen, aangezien deze tot 50% van de investeringen die ze doen in het zorgen voor veilige schoolroutes terug kunnen krijgen van de Vlaamse overheid.

Het ontwerp van besluit heeft een impact op de provinciale besturen, in zoverre deze hiervoor een eigen subsidieregeling voor lokale besturen hebben opgezet, wat mogelijkwijze leidt tot lagere investeringskosten bij deze provinciale besturen.

4. VERDER TRAJECT

Het voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering wordt voorgelegd voor advies aan de Raad van State.

5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

- 1° haar principiële goedkeuring te geven aan het bijgaande voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering houdende de regeling van subsidies aan gemeenten in het kader van veilige schoolroutes op gemeentewegen;
- 2° de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken te gelasten over het voormelde voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering het advies van de Raad van State in te winnen, met het verzoek het advies mee te delen binnen een termijn van dertig dagen, met toepassing van artikel 84, §1, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State.

De Vlaamse minister van Binnenlands Bestuur, Bestuurszaken, Inburgering en Gelijke Kansen,

Bart SOMERS

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

Bijlagen:

- het principiële goed te keuren voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering
- het akkoord van IF d.d. 06.01.2021
- het begrotingsakkoord d.d. 25.01.2021