

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

en

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

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

- Definitieve 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.

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

Het 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 vormt de decretale basis.

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 januari 2021.

Het ontwerp van besluit werd principieel goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 29 januari 2021 (VR 2021-2901 DOC.0002/1BIS en 0002/2BIS).

De Raad van State verleende haar advies 68.798/3 op 26 februari 2021.

Er werd niet ingegaan op de opmerking onder punt 4.2 waarin de Raad van State een verduidelijking wenst of de subsidie ook betrekking kan hebben op gewestwegen. Uit de titel van het besluit en de voorliggende nota blijkt duidelijk dat de subsidie betrekking heeft op schoolroutes op gemeentewegen.

Als de weg waarop de gemeente maatregelen wil uitvoeren niet onder het beheer van de gemeente valt maar op privé-eigendom, dan wel bv. op het domein van de NMBS, moet uiteraard een akkoord van deze privé-eigenaar of domeinbeheerder toegevoegd worden.

Er wordt tegemoet gekomen aan de opmerking onder punt 5 van de Raad door de verwijzing naar het STOP-principe dat geldt als richtinggevend principe te schrappen. Het doel van de betrokken bepaling wordt al voldoende duidelijk gemaakt door te stellen dat het projecten betreft die er

prioritair op gericht zijn gevaarlijke locaties weg te werken voor de kwetsbare weggebruikers, namelijk voetgangers en fietsers, langs die route.

Om tegemoet te komen aan opmerking 6.2 van de Raad van State in verband met de mogelijke schending van het gelijkheidsbeginsel dat nu volgens het ontwerp van besluit alle gemeenten, ongeacht hun grootte of het aantal scholen op hun grondgebied, slechts 5 schoolroutes kunnen indienen, wordt het besluit in die zin aangepast dat er een mogelijkheid wordt geboden om voor bijkomende schoolroutes subsidies aan te vragen in functie van het aantal schoolvestigingen per gemeente. Per volledige schijf van 20 vestigingsplaatsen boven de 40 vestigingsplaatsen per gemeente kan één bijkomende schoolroute gevraagd worden.

Conform de wetgevingstechnische opmerkingen onder punt 7.1., 7.2.1., 7.2.2. en 7.3 werd de tekst van artikel 7 aangepast.

In randnummer 7.4 geeft de Raad van State het volgende aan:

“In de nota aan de Vlaamse Regering wordt gesteld dat “IIndien geen middelen meer beschikbaar zijn voor het jaar waarin de subsidieaanvraag werd ingediend, (...) de subsidieaanvraag [wordt] doorgeschoven naar het volgende jaar, waarna de voorziene start en einddatum van de werken uiteraard zullen moeten worden aangepast.”

Dit blijkt echter niet uit de tekst zelf van het ontwerp. Hierop gewezen verklaarde de gemachtigde:

“Aan dit artikel kan worden toegevoegd dat bij onvoldoende beschikbare middelen het project wordt doorgeschoven naar het volgende kalenderjaar, maar bijkomende modaliteiten kunnen we daar niet voor bepalen. De aanvragen worden gewoon ‘on hold’ gezet en in het volgende kalenderjaar als eerste behandeld, zoals de andere aanvragen die in het lopende kalenderjaar naar volgorde van ontvangst worden behandeld.”

De Raad van State, afdeling Wetgeving, heeft er omtrent een gelijkaardige regeling in advies 65.442/3 van 14 maart 2019 op gewezen dat als het de bedoeling is dat, eenmaal er geen beschikbare middelen meer zijn, de subsidieaanvragen worden aangehouden tot er opnieuw middelen zijn, een regeling in die zin moet worden uitgewerkt. Een dergelijke regeling kan er niet toe beperkt zijn te bepalen dat de subsidieaanvragen waarvoor geen middelen meer zijn, worden doorgeschoven naar het volgende begrotingsjaar. In het voormelde advies 65.442/3 heeft de Raad van State immers ook het volgende opgemerkt: “Zo rijst de vraag of, gelet op hetgeen in artikel 6, tweede lid, van het ontwerp wordt bepaald, een gemeente wier aanvraag ten gevolge hiervan naar het volgend begrotingsjaar wordt overgedragen, voor dat jaar een nieuwe (bijkomende) subsidieaanvraag kan indienen voor andere schoolomgevingen. Ook rijst de vraag wat er moet gebeuren wanneer een gemeente een subsidieaanvraag indient voor meerdere schoolomgevingen en er voldoende middelen zijn voor sommige, maar niet alle, projecten. Dit alles moet worden verduidelijkt in het ontwerp.”

Deze opmerking is dus gelijkaardig aan haar opmerking over artikel 7 in het advies 65.442/3 van 14 maart 2019 over het ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering houdende de regeling van subsidies aan gemeenten in het kader van veilige schoolomgevingen.

We stellen dan ook voor om dezelfde regeling toe te passen als bij het dossier “Schoolomgeving”. Als er in het lopende begrotingsjaar een begrotingsaanpassing gebeurt, is er geen probleem. Als er moet worden gewacht op het volgende jaar is er evenmin een probleem: de betrokken aanvragen zullen aanvragen zijn die op het einde van het kalenderjaar worden ingediend. De aanvraag blijft gelden: er moet dus geen nieuwe aanvraag worden ingediend. De subsidies voor de betrokken

aanvragen zullen als eerste worden uitbetaald met de beschikbare kredieten in het volgende kalenderjaar. Dit belet niet dat de betrokken gemeente in dit volgend kalenderjaar opnieuw een aanvraag indient.

Artikel 8, §4, werd aangevuld in overeenstemming met de opmerking van de Raad van State onder punt 8. In geval van overmacht kan worden afgeweken van de termijn van twaalf maanden waarbinnen het project moet worden uitgevoerd. De gemeente moet vervolgens nog steeds binnen de drie maand nadat de overmachtssituatie is opgehouden te bestaan de nodige bewijsstukken aanleveren. Als dan blijkt dat de werken nooit hebben plaatsgevonden, dan kan de integrale subsidie worden teruggevorderd. Het is aan de gemeente om de overmacht te bewijzen.

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). Bovendien betreft het hierbij projecten gericht op het wegwerken van gevaarlijke locaties voor kwetsbare weggebruikers, namelijk voetgangers en fietsers, 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.

Enerzijds gaat het om allerhande signalisatie om de schoolroute duidelijker te signaleren en om gevaarlijke locaties te beveiligen, zoals verkeersborden, wegmarkeringen, attentiepalen, afschermende 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.

Huurovereenkomst van maximaal drie opeenvolgende jaren voor scan- en beloningssystemen komen wel éénmalig in aanmerking voor subsidie.

Het plaatsen en instellen van trajectcontrole op gemeentelijke wegen komt eveneens volledig in aanmerking voor subsidiëring.

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 één keer per jaar een subsidieaanvraag indienen voor één tot 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. Om tegemoet te komen aan de opmerking van de Raad van State in verband met een mogelijke schending van het gelijkheidsbeginsel, wordt er aan grotere gemeenten de mogelijkheid geboden om voor bijkomende schoolroutes subsidies aan te vragen in functie van het aantal vestigingsplaatsen van scholen per gemeente. Per volledige schijf van 20 vestigingsplaatsen boven de 40 vestigingsplaatsen per gemeente kan één bijkomende schoolroute gevraagd worden.

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, schoolroutekaart met knelpunten,

ongevallendata, enz. en kunnen deze maatregelen gekaderd worden binnen het globale lokale mobiliteits- en verkeersveiligheidsbeleid.

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.

Subsidies worden goedgekeurd voor zover er nog beschikbare middelen zijn in de begroting voor het programma schoolroutes binnen relance. 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.

Als er in het lopende begrotingsjaar een begrotingsaanpassing gebeurt, is er geen probleem. Als er moet worden gewacht op het volgende jaar is er evenmin een probleem: de betrokken aanvragen zullen aanvragen zijn die op het einde van het kalenderjaar worden ingediend. De aanvraag blijft gelden: er moet dus geen nieuwe aanvraag worden ingediend overeenkomstig artikel 7, eerste lid, van het besluit. De subsidies voor de betrokken aanvragen zullen als eerste worden uitbetaald met de beschikbare kredieten in het volgende kalenderjaar. Dit belet niet dat de betrokken gemeente in dit volgend kalenderjaar opnieuw een aanvraag indient. Als er onvoldoende middelen zijn om alle projecten uit de aanvraag te subsidiëren, wordt het volledige dossier pas uitbetaald in het daaropvolgende kalenderjaar. De uitbetaling van aanvragen die ingediend zijn in het kalenderjaar 2022 zullen plaatsvinden zolang hiervoor middelen beschikbaar zijn in de begroting.

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.

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. In dat geval kan er immers vanuit gegaan worden dat het project niet uitgevoerd werd en dat bijgevolg de subsidie zonder voorwerp is.

In geval van overmacht kan er echter worden afgeweken van de in artikel 2, §3, van het besluit vervatte termijn van twaalf maanden waarbinnen het project moet worden uitgevoerd. Als het project verder uitgevoerd wordt na de overmachtssituatie wordt overeenkomstig artikel 8, §2, tweede lid van het besluit het saldo van de subsidie alsnog bepaald en betaald.

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.

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 mogelijkerwijze leidt tot lagere investeringskosten bij deze provinciale besturen.

4. VERDER TRAJECT

Het besluit zal in extenso gepubliceerd worden in het Belgisch Staatsblad.

5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

- 1° haar goedkeuring te geven aan het bijgaande 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 het voormelde besluit van de Vlaamse Regering houdende de regeling van subsidies aan gemeenten in het kader van veilige schoolroutes op gemeentewegen in extenso te laten publiceren in het Belgisch Staatsblad.

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 goed te keuren besluit van de Vlaamse Regering.
- het advies 68.798/3 van de Raad van State van 26 februari 2021.