

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: Voorontwerp van Besluit van de Vlaamse Regering tot erkenning van MIA-infrastructuurwerken als specifieke situatie inzake experimentregelgeving en regelluwe zone voor het wegwerken van verkeersonveilige situaties en de verbetering van fietsinfrastructuur

Voorliggend voorontwerp van besluit vormt het kader voor de erkenning van 'MIA-infrastructuurwerken' als specifieke situatie binnen de context van de mogelijkheden inzake experimentregelgeving en regelluwe zones als voorzien in het Bestuursdecreet. Het betreft tijdelijke afwijkingen en bijstellingen van de bestaande regelgeving gericht op een snellere en betere aanpak van kleinere infrastructuurprojecten rond het wegwerken van verkeersonveilige situaties en het optimaliseren van fietsinfrastructuur.

1. SITUERING

A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

De voorgestelde regeling situeert zich binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken en meer bepaald binnen het bevoegdheidspakket inzake de weginfrastructuur en het wegenbeleid.

Zij kadert zowel binnen de operationele doelstelling "Een vlotte doorstroming op de weg realiseren" als de operationele doelstelling "Investeren in een verkeersveilig, kwalitatief en aantrekkelijk fietsnetwerk" van de beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2019-2024. Verder sluit de regeling inhoudelijk aan bij de hervormingscomponent binnen het Relancebeleid van de Vlaamse regering (Septemberverklaring 2020 en De Beleidsbrief en Begrotingstoelichting Mobiliteit en Openbare Werken 2020-2021).

B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

Het bijgaande ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering wordt voorgelegd voor principiële goedkeuring en werd aangepast aan het wetgevingsadvies nr. 2021-117 van 25 maart 2021.

Het advies van de inspectie van financiën van 23 maart 2021 is gunstig en er is geen begrotingsakkoord nodig.

2. INHOUD

A. ALGEMENE TOELICHTING

Verkeersveiligheid en het optimaliseren van het Vlaamse fietswegennetwerk zijn twee samenhangende prioriteiten die aangepakt moeten worden op alle bestuursniveaus. Het Relanceplan Vlaamse Regering 'Vlaamse Veerkracht', moet de Vlaamse welvaart en het welzijn van de Vlamingen helpen versterken. Het plan bevat zeven ambities of speerpunten. Binnen de ambities 'overheidsinvesteringen', 'investeren in mensen' en 'het efficiënter maken van de overheid' geldt eveneens dat verkeersveiligheid en de optimalisering van het Vlaamse fietswegennetwerk twee samenhangende prioriteiten zijn die aangepakt moeten worden op alle bestuursniveaus.

Een goede samenwerking en afstemming met lokale besturen is hierin cruciaal. In dat kader zijn recent vijf digitale provinciale verkeersveiligheidstafels georganiseerd waarbij lokale besturen en lokale politiezones hun bijdrage konden leveren. Tijdens de verkeersveiligheidstafels werd stilgestaan bij de huidige samenwerkingsstructuren tussen de entiteiten binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken en het lokale niveau en bij de PCV-werking (Provinciale Commissie voor Verkeersveiligheid) en de werking van Meldpunt Wegen.

Aandachtspunten die tijdens de verkeersveiligheidstafels terugkwamen, betreffen de nood aan een snellere en gestroomlijnde opvolging van de melding van verkeersonveilige situaties en aan vereenvoudiging en verbetering van de verschillende onderliggende processen en werkwijzen om deze meldingen en werken aan te pakken.

In het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken wordt momenteel 'MIA' of '*Mobiliteit Innovatief Aanpakken*' uitgerold als bestuurlijke aanpak. De krachtlijnen van MIA zijn 'sneller-samen-alert': kortere doorlooptijden van procedures en werkwijzen, versterking van de samenwerking met lokale besturen, meer verbinding met de burgers en systematisch monitoren en bijsturen om veerkrachtig te blijven bij plots wijzigende omstandigheden. Om tegemoet te komen aan de hoger beschreven aandachtspunten van de verkeersveiligheidstafels, wordt MIA ook hier ingezet als bestuurlijke aanpak. De krachtlijnen van MIA zijn 'sneller-samen-alert': kortere doorlooptijden van procedures en werkwijzen, versterking van de samenwerking met lokale besturen, meer verbinding met de burgers en systematisch monitoren en bijsturen om veerkrachtig te blijven bij plots wijzigende omstandigheden.

Voorliggend besluit vormt het kader voor zogenoemde zgn. 'MIA-infrastructuurwerken' binnen de context van de mogelijkheden inzake experimentregelgeving en regelluwe zones als voorzien in het Bestuursdecreet.

'MIA-infrastructuurwerken' zijn werken in het Vlaams Gewest die betrekking hebben op de optimalisering van fietspaden(netwerken) of op veiligheidsbevorderende maatregelen ten aanzien van gewestwegen en eventueel aansluitende gemeentewegen, zoals aanpassingen van kruispunten en rotondes, aanpassingen aan op- en afritten, wijzigingen in het wegbeeld zoals het aanbrengen van middenbermen, asverschuivingen, wegversmallingen of verkeersplateaus, wijziging van parkeervakken, of het plaatsen van signalisatie, markeringen en verkeerslichten onder meer in functie van snelheidsverlaging.

De aanwijzing van deze 'MIA-infrastructuurwerken' als specifieke situatie in de zin van artikel III.19, tweede lid, 1° en 2°, van het Bestuursdecreet, wordt verantwoord door een urgente nood aan bescherming van de zwakke weggebruiker en meer en veiliger fietsinfrastructuur; In 2019 worden 315 verkeersdoden betreurd op de Vlaamse wegen, een stijging van 1,6% in vergelijking met 2018. Verder valt op dat het aandeel van de fiets- en voetgangersslachtoffers de voorbije 10 jaar almaar groter wordt. Sinds 2010 daalde het aantal verkeersdoden in Vlaanderen met 30%. (Vlaamse overheid, Departement Mobiliteit en Openbare Werken, 'Jaarlijks Rapport Verkeersveiligheid 2020', Visuele Samenvatting, maart 2021).

De laatste jaren evenwel stagneren de algemene ongevals cijfers en gaan ze zelfs licht achteruit. Het staat vast dat de ambitieuze doelstelling in het Regeerakkoord inzake max. 200 verkeerdoden in 2020 niet wordt gehaald. De hoofddoelstelling van de MIA-infrastructuurwerken is dan ook om terug een versnelling in de daling van deze cijfers te bewerkstelligen; *'Je kan dus besluiten dat de zachte weggebruikers bijzondere beleidsmatige aandacht verdienen'* (Vlaamse overheid, Departement Mobiliteit en Openbare Werken, 'Jaarlijks Rapport Verkeersveiligheid 2020', maart 2021). Daarom moet bijzondere beleidsmatige aandacht uitgaan naar een betere uitrol van zachte verkeersnetwerken en een meer veilige infrastructuur.

Binnen het *'relance-beleid'* zijn fietsinfrastructuur en verkeersveiligheid prioritair; met name de **versnelling voor investeringen** in (gevaarlijke punten) want dit:

- draagt bij tot de verkeersveiligheid voor jong en oud.
 - Fiets: Het Jaarrapport verkeersveiligheid (laatste cijfers van 2019) geeft aan dat de meerderheid van de fietsdoden en fietsslachtoffers op gemeentewegen vielen. In dezelfde cijfers vinden we terug dat het aandeel fietsdoden nog altijd groter is dan bij andere vervoerswijzen op kruispunten. Bovendien valt op dat het aandeel van fiets- en voetgangersslachtoffers de laatste 10 jaar almaar groter werd. In de cijfers wordt aangegeven dat fietsslachtoffers verspreid zijn over alle leeftijdscategorieën, met een lichte piek bij de 12 tot 17-jarigen.
 - Gevaarlijke punten: De dynamische lijst met gevaarlijke punten daalde in 2020 slechts met 18 gevaarlijke punten. De teller van de totale lijst staat nog steeds op meer dan 250 gevaarlijke punten waarvan de overgrote meerderheid aan gevaarlijke punten al eerder in de dynamische lijst voorkwamen. Met het Relanceverhaal en de daarvoor voorzien middelen is een versnelling zelden zo opportuun geweest.
 - Algemene ambitie van de Vlaamse regering om het aantal verkeersslachtoffers steeds verder terug te dringen en uiteindelijk tot 0 te herleiden. Die permanente verbetering van de verkeersveiligheid moet álle verkeersdeelnemers ten goede komen, maar in het bijzonder ook de kwetsbare deelnemers;
- draagt bij tot de *'modal shift'* en het vergroten van het aandeel van duurzame transportmodi. Deze projecten moeten samen met andere projecten rond fietsinfrastructuur en mobiliteit het aandeel duurzame transportmodi verhogen tot 40% in Vlaanderen en tot 50% in Antwerpen, Gent en de Vlaamse Rand. In 2019 bedroeg het aandeel fiets 17% voor het woon-werkverkeer. In het kader van de schaa sprong fiets wordt geambieerd om het aandeel van de fiets in de functionele verplaatsingen in Vlaanderen te doen stijgen tot 20% tegen ten laatste 2025;
- speelt in op de vereiste introductie van combimobiliteit (bv. via Hoppin-punten);
- speelt in op de versnelde opkomst van de e-bikes en de vereisten van future-proof infrastructuur (in 2019 was 1 op de 3 fietsdoden onderweg met een elektrische fiets);
- draagt bij tot het leefbaarder maken van stedelijke omgevingen en het aanpakken van vervuiling veroorzaakt door andere transportmiddelen;
- draagt bij tot het wegwerken van de landenspecifieke aanbevelingen voor België (landenspecifieke aanbevelingen 3 (2019) en 3 (2020) voor België) die vragen om te investeren in infrastructuur voor duurzaam vervoer. Fietsen is een zero-emissie vervoersmodus en past dus volledig in dit kader (link met federale en EU-niveau).

Bovendien zijn fietsinitiatieven vaak minder ingrijpend in het landschap en kennen ze vaker een hoger draagvlak bij de bevolking. Uit de definiëring van de MIA-infrastructuurwerken blijkt eveneens dat het gaat om eerder beperkte werken (fietspaden, veiligheidsbevorderende maatregelen ten aanzien van of bij bestaande infrastructuur), met een eerder geringe ruimtelijke impact.

Dergelijke projecten zijn ook makkelijker te gunnen aan kleinere aannemersbedrijven en dragen zo bij tot de werkgelegenheid en heropstart van de economie na de zware klap van de COVID-crisis.

In het *Relance*-plan 'Vlaamse Veerkracht' is een globaal budget van **885 miljoen euro** uitgetrokken voor MOW vvoor 2021 en 2022. **De MIA-benadering sluit aan bij ongeveer 40% van deze Relance-middelen.**

In concreto betreft het volgende VV-initiatieven (cfr. nota VR 5 maart 2021)

Maatregel	Bedrag
VV13 - Groter en veiliger fietsnetwerk	€250.000.000
VV38 Versneld aanpakken van "Gevaarlijke punten"	€50.000.000
VV39 Versnelling investeringen in veilige schoolroutes	€30.000.000
VV40 Versnelling verkeerslichtenbeïnvloeding 500 extra kruispunten	€20.000.000

De doelstelling van het tijdelijke project is om, met het oog op een al dan niet bestendige organieke implementatie, informatie te verzamelen die toelaat om beleidsconclusies te trekken over de aanpak van verkeersonveilige situaties en fietsinfrastructuur, door te onderzoeken of de aangepaste procedures en werkwijze tijdens het tijdelijk project ook effectief leidt tot snellere en betere resultaten.

B. TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN

De artikelen zijn toegelicht in het aan het dossier toegevoegde Verslag aan de Vlaamse Regering.

3. BESTUURLIJKE IMPACT

BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

De experimenteerregeling heeft geen rechtstreekse financiële weerslag. Voor de betrokken infrastructurele werken worden relance middelen voorzien op het GIP 2021. Het budget zal bijgevolg d.m.v. een herverdeling uit de relanceprovisie worden voorzien. De aanrekening gebeurt op de VIF-begroting, begrotingsartikel MDU-3MHH2RA-WT; basisallocatie 3MH229. De vergoeding van experts in het kader van de bindende derdenbeslissing bij onteigening wordt eveneens aangerekend op dit budget.

ESR-TOETS

Het ontwerp van besluit is ESR-neutraal.

IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

Het voorstel van beslissing heeft geen impact op het personeel van de Vlaamse overheid.

IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

Het voorstel van beslissing heeft geen impact op de lokale en provinciale besturen.

4. VERDER TRAJECT

Er wordt advies gevraagd aan de Raad van State, afdeling Wetgeving.

5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

- 1° haar principiële goedkeuring te geven aan het bijgaande voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot erkenning van MIA-infrastructuurwerken als specifieke situatie inzake experimentregelgeving en regelluwe zone voor het wegwerken van verkeersonveilige punten en de realisatie van fietsinfrastructuur;
- 2° de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken te gelasten over voornoemd voorontwerp van besluit het advies in te winnen van de Raad van State, met verzoek het advies mee te delen binnen een termijn van dertig dagen, zoals bepaald in artikel 84, §1, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State.

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken

Lydia PEETERS

Bijlagen:

- ontwerp BVR + Verslag aan de Regering
- advies IF d.d. 23 maart 2021