

V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2005-2006

9 juni 2006

ONTWERP VAN DECREET

houdende de oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen

VERSLAG

**namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie
uitgebracht door mevrouw Annick De Ridder**

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen.

Vaste leden:

mevrouw Agnes Bruyninckx, de heren Johan Deckmyn, Pieter Huybrechts, Jan Penris, Freddy Van Gaever;

de heren Carl Decaluwe, Jos De Meyer, Frans Peeters, Johan Sauwens;

de heer Marc Cordeel, mevrouw Annick De Ridder, de heer Marc van den Abeelen;

de heren Flor Koninckx, Bart Martens, Joris Vandenbroucke.

Plaatsvervangers:

de dames Katleen Martens, Marleen Van den Eynde, de heren Wim Van Dijck, Christian Verougstraete, Frans Wymeersch;

de heren Ludwig Caluwé, Tom Dehaene, Etienne Schouppe, Jan Verfaillie;

de heren Patrick Lachaert, Hugo Philtjens, Jul Van Aperen;

de heren Gilbert Bossuyt, Jan Roegiers, Robert Voorhamme.

Toegevoegde leden:

de heer Eloi Glorieux;

de heer Jan Peumans

Zie:

843 (2005-2006)

– Nr. 1: Ontwerp van decreet

INHOUD

Blz.

I. Toelichting door mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen	4
II. Algemene bespreking	5
III. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen	7
Bijlage: Antwoord van minister Kathleen Van Brempt op de vragen van de heer Jan Peumans over het advies van de Raad van State.....	9

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie behandelde op dinsdag 6 juni 2006 het ontwerp van decreet houdende de oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen.

I. TOELICHTING DOOR MEVROUW KATHLEEN VAN BREMPT, VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, SOCIALE ECONOMIE EN GELIJKE KANSEN

Mevrouw *Kathleen Van Brempt* verklaart dat er twee belangrijke redenen zijn waarom de minister het nuttig geoordeeld heeft om een nieuw ontwerp van decreet houdende oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) in te dienen bij het Vlaams Parlement. De minister herinnert eraan dat tijdens de vorige legislatuur het oorspronkelijke ontwerp houdende oprichting van de MORA hier goedgekeurd werd maar nooit uitgevoerd werd. De eerste reden is Beter Bestuurlijk Beleid (BBB) en de tweede reden is de terechte vraag om de MORA toch terug in te beden in de SERV. De minister wil op deze beide aspecten dieper ingaan. Er is ook een derde reden voor de minister om dit opnieuw op de agenda te plaatsen, met name de nood aan efficiënte afspraken rond een geïntegreerd adviesorgaan.

De minister benadrukt dat dit nieuw ontwerp van decreet in het kader van BBB samen moet gelezen worden met het decreet tot regeling van strategische adviesraden.

De minister verwijst naar de memorie van toelichting en stelt dat adviesverlening en overleg te allen tijde ondergeschikt zijn aan het primaat van de politiek. De beleidsbepaling behoort tot de taak van de beleidsverantwoordelijken.

Zowel de rol en de waarde van het maatschappelijk middenveld, als de inbreng van onafhankelijke deskundigen, worden expliciet erkend.

Er wordt een duidelijk onderscheid gemaakt tussen adviesverlening aan de ene kant en overleg aan de andere kant.

Het adviesstelsel moet de slagkracht van de Vlaamse overheid ten goede komen.

De minister stelt dat er vandaag een groot aantal adviesraden is en een gebrek aan coherentie in de regelgeving. In dat opzicht is het belangrijk dat er een onderscheid wordt gemaakt tussen strategische adviesraden enerzijds en technische commissies anderzijds.

De zogenaamde bindende advisering is een contradictio in terminis. Een advies wordt immers gedefinieerd als een raadgeving over een beleidsaangelegenheid en is dan ook per definitie niet bindend. Bovendien zou een advies met een bindend karakter ook ingaan tegen het primaat van de politiek.

In verband met de operationalisering van de MORA stelt de minister vandaag vast dat er heel wat adviesorganen werkzaam zijn op het mobiliteitsdomein. Ze wenst een duidelijk onderscheid te maken tussen comités die actief zijn rond één bepaald aspect van mobiliteit. Het Vlaams comité van advies voor de taxi's, het comité van advies voor het geregeld vervoer, het comité van advies voor het bijzonder geregeld vervoer, de raden van advies van de Vlaamse Vervoermaatschappij zijn daarvan voorbeelden. Daarnaast zijn er andere adviesorganen die indirect verband houden met mobiliteit. De minister vermeldt in dat verband de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (SERV), de Vlaamse Raad voor Milieu en Natuurbehoud en de Vlaamse Stichting voor Verkeerskunde.

De doelstelling van dit decreet is de MORA om te vormen tot een strategische mobiliteitsraad. Daarom is geopteerd bij de samenstelling van de MORA voor enerzijds vertegenwoordigers van het maatschappelijk middenveld en anderzijds onafhankelijke deskundigen.

Deze MORA heeft een uitgebreid takenpakket: ruime bevoegdheid inzake studie en het formuleren van aanbevelingen, tot advies met betrekking tot alle aanleggelegenheden die verband houden met mobiliteit in het Vlaams Gewest. De MORA vervult conform het decreet tot regeling van strategische adviesraden ofwel die taken uit op eigen initiatief, ofwel op vraag van de Vlaamse Regering, het Vlaams Parlement, ofwel op vraag van een individuele minister.

De minister verwijst naar de memorie van toelichting voor wat betreft de mate waarin er sprake is van een verplicht advies.

De MORA wordt bovendien belast met het opstellen van een vijfjaarlijks mobiliteitsrapport dat een analyse bevat van de mobiliteitsproblematiek op middellange

en lange termijn. Dit rapport bevat eveneens aanbevelingen van de MORA.

De MORA adviseert eveneens de werking van het decreet van 20 april 2001 betreffende de mobiliteitsconvenants.

De minister verklaart dat de nodige middelen uitgetrokken zullen worden om een secretariaat uit te bouwen.

II. ALGEMENE BESPREKING

De heer *Pieter Huybrechts* verklaart dat zijn fractie zich zal onthouden bij de stemming van dit ontwerp van decreet. Het Vlaams Belang heeft weliswaar geen fundamentele bezwaren tegen dit voorliggend ontwerp. Zijn fractie onderschrijft de geïntegreerde benadering van de mobiliteitsproblematiek maar wil rustig bekijken in hoeverre in de praktijk deze beleidsopties worden waargemaakt, temeer daar dit al de derde poging is om de MORA uit de startblokken te krijgen.

De heer *Jan Peumans* verklaart dat zijn fractie dit decreet wel zal steunen. Hij verwijst naar de behandeling van het decreet betreffende de Winwinlening (Parl. St. VI. Parl. 2005-2006, nr. 754, nrs. 1 tot 3) waar minister Fientje Moerman via een bijlage in tabelvorm een overzicht gaf van de verwerking van de verschillende adviezen (op welke wijze aan de verschillende adviezen tegemoet werd gekomen). De heer Jan Peumans juicht deze werkwijze toe omdat dit de adviesverleners ten goede komt en ook voor de Raad van State handig is. Hetzelfde lid stelt dat hij het advies van de Raad van State geanalyseerd heeft en onderzocht heeft wat de minister met de opmerkingen van de Raad van State gedaan heeft.

De heer Peumans vermeldt dat de memorie van toelichting stelt dat 'de MORA verplicht dient geraadpleegd te worden voor alle belangrijke beleidsbeslissingen inzake mobiliteit'. Hij vraagt een verduidelijking van de terminologie 'belangrijke beleidsbeslissingen'.

In dezelfde memorie is er op pagina 8 sprake van 'sterk mobiliteitsgenererende activiteiten'. Als voorbeelden worden onder meer de ingrijpende wijziging van wegen, hotelcomplexen enzovoort aangehaald. Hij heeft problemen met de formulering en vraagt verduidelijking over de gehanteerde termen. Men

mag de MORA niet beschouwen als een achterkeuken en strategische adviesraad die adviezen zal geven over alles en nog wat met mogelijke repercussies op het dagdagelijkse werk van de minister. De heer Peumans is van oordeel dat de MORA zich vooral zal moeten bezighouden met de grote beleidslijnen. Hij kan uit de toelichting bij de artikels onvoldoende afleiden wat deze sterk mobiliteitsgenererende activiteiten inhouden.

De Raad van State heeft een zeer uitgebreid advies gegeven bij dit ontwerp. De minister is weliswaar aan de meeste opmerkingen tegemoetgekomen, maar toch blijft het lid met een aantal vragen zitten over het waarom de minister aan bepaalde opmerkingen geen gevolg gaf.

Het lid somt op:

Terzake vermeldt het lid de opmerking van de Raad van State bij artikel 2, 2°, waar sprake is van ontwerpen van besluit van de Vlaamse Regering die van strategisch belang zijn (punt 6 van het advies van de Raad van State). De Raad van State maakte daarover een aantal opmerkingen, hij heeft de indruk dat de minister daar geen rekening mee hield.

Er is de opmerking van de Raad van State omtrent de verhouding van de driejaarlijkse evaluatie tot de jaarlijkse evaluatie (punt 10.3 van het advies van de Raad van State). Heeft die jaarlijkse evaluatie plaatsgevonden en hoe verhoudt zich die tot de driejaarlijkse evaluatie?

Hij betreurt dat men geen rekening hield met de opmerking van de Raad van State omtrent het begrip 'maatschappelijk middenveld' (punt 13 van het advies van de Raad van State).

Bij artikel 15 is er de opmerking van de Raad van State in verband met de wetenschappelijke instelling van het Vlaams Gewest die een hoofdopdracht heeft inzake mobiliteit. Uit de toelichting van de gemachtigde van de regering, stelt de Raad van State dat moet worden afgeleid dat niet enkel de Vlaamse wetenschappelijke instellingen worden bedoeld, doch ook privé-instellingen (punt 16 van het advies van de Raad van State). De heer Peumans vindt deze opmerking terecht en stelt dat er inderdaad meerdere wetenschappelijke instellingen zijn (ook privé-instellingen) die zich met mobiliteit bezighouden. Hij vindt het belangrijk dat deze betrokken worden bij de MORA.

Bij artikel 20 is er de opmerking van de Raad van State die vaststelt dat de door de gemachtigde van de regering gegeven toelichting niet overeenstemt met de tekst van het ontwerp. De stellers van het ontwerp dienen dan ook artikel 20 van het ontwerp aan een nieuw onderzoek te onderwerpen en, in voorkomend geval, anders te redigeren, rekening houdend met hetgeen zij in werkelijkheid voor ogen hebben (punt 18 van het advies van de Raad van State). Het lid merkt op dat aan deze opmerking ook geen gevolg gegeven werd.

De heer *Bart Martens* wenst graag een verduidelijking waarom de MORA terug ingebed wordt in de SERV. Het was immers toch de bedoeling van het decreet tot regeling van strategische adviesraden dat elk van de dertien beleidsdepartementen een aparte strategische adviesraad zou krijgen. In die logica lijkt het dit lid evident dat de SERV de strategische adviesraad voor het beleidsdomein Economie en Werk is terwijl het hier gaat over de strategische adviesraad van het beleidsdomein Openbare Werken en Mobiliteit. Waarom is er gekozen om de MORA terug onder te schuiven bij de SERV?

Hetzelfde lid pleit ervoor dat op een evenwichtige manier tegemoet gekomen wordt aan de verschillende mobiliteitsdoelstellingen: verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid en bereikbaarheid. Hij plaatst vraagtekens als men middels dit decreet de mobiliteitsadvisering overlaat aan een club die onder de SERV zit. Worden dan de geschetste beleidsdoelstellingen zoals verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid in gelijke mate meegenomen? Worden er met de samenstelling van de MORA garanties geboden dat de drie aangehaalde doelstellingen evenwaardig aan bod zullen komen? Hetzelfde kan gezegd worden voor de evenwichten die er zouden moeten zijn tussen de vertegenwoordigers die het aanbod van de verschillende vervoersmodi (weg, lucht, langzaam verkeer enzovoort) voorzien en de vertegenwoordigers van de verschillende gebruikers die van deze verschillende modi gebruik maken. In welke mate zijn daar evenwichten voorzien: zullen een voetgangersbeweging en bijvoorbeeld een fietsersbeweging evenwaardig aan bod komen? Kunnen bijvoorbeeld de ouders van de verongelukte kinderen lid worden van de MORA? Deze groepering kan doelstellingen hebben over verkeersveiligheid die nuttig kunnen zijn voor het beleid.

In verband met het vijfjaarlijkse mobiliteitsrapport stelt hetzelfde lid vast dat dit toevertrouwd wordt

aan de MORA terwijl in andere beleidsdomeinen een strikt onderscheid gemaakt wordt tussen beleidsplanning en beleidsrapportage en maatschappelijke beleidsadvisering. Hier wordt deze rapporteringstaak toevertrouwd aan de MORA. In de milieusector ligt dit anders: daar worden de milieu- en natuurrapporten toevertrouwd aan de Vlaamse Milieumaatschappij; op vlak van ruimtelijke ordening schuift de minister de ruimtemonitor door naar de administratie. Hier wordt de rapportagetaak echter gelegd bij een maatschappelijk adviesorgaan. Wat is de logica daarachter? Hij pleit ervoor om deze rapportagetaak toe te vertrouwen aan de administratie en de MORA te belasten met maatschappelijke adviesverlening op basis van rapporten die de administratie uitwerkt. Hij pleit ervoor om eventueel in het kader van het op stapel staande decreet over mobiliteitsbeleidsplanning te onderzoeken waar de rapportagetaak het best wordt ondergebracht.

Minister *Kathleen Van Brempt* verklaart in antwoord op de heer Pieter Huybrechts dat het haar absolute intentie is om dit decreet te laten uitvoeren.

In verband met de opmerkingen van de heer Peumans met betrekking tot het advies van de Raad van State, onderstreept de minister dat zij het merendeel van de aanbevelingen van de Raad van State wel gevolgd heeft. De minister engageert zich om de antwoorden op de opmerkingen van de heer Peumans schriftelijk als bijlage bij dit verslag te voegen omdat het vrij technische opmerkingen betreft.

Wat betreft de opmerking van de heer Bart Martens verklaart de minister dat de reden om de MORA terug in te bedden in de SERV dubbel is. Ten eerste wenst zij een goede coördinatie te voorzien met bestaande adviesorganen en commissies (zoals de Havencommissie, de Luchthavencommissie). Een tweede reden heeft vooral te maken met de technische ondersteuning die de SERV kan bieden. Dit betekent niet dat daardoor deze problematiek louter vanuit de sociaal-economische invalshoek bekeken wordt. Door de samenstelling van de MORA is er net evenwicht gebracht tussen de invalshoek sociaal-economisch en de invalshoek van de verschillende mobiliteitsverenigingen. Dit moet ook nog verder geconcretiseerd worden in de uitvoeringsbesluiten die op hetzelfde ogenblik als het decreet in werking moeten treden. In een evenwichtige samenstelling tussen partners van de SERV en partners van de mobiliteitsverenigingen

en deskundigen moet ervoor gezorgd worden dat de verschillende doelstellingen evenwaardig aan bod kunnen komen. Het veld van de mobiliteitsverenigingen is dermate versnipperd dat ze daardoor weinig slagkracht hebben. De minister pleit ervoor dat een aantal van deze verenigingen zich zouden groeperen in een koepel zoals dat in de natuur- en milieusector het geval is waardoor ze veel sterker zouden staan. Op de opmerking van de heer Peumans dat er toch zoiets als het overlegplatform Komimo bestaat, repliceert de minister dat zij voorstander is dat Komimo versterkt zou worden. Ze benadrukt dat de mobiliteitsverenigingen zich moeten groeperen zoals ook de milieuverenigingen deden.

In verband met de vijfjaarlijkse mobiliteitsrapportage verduidelijkt de minister dat effectief gekozen is om dit te linken aan de MORA. MORA zal daartoe de nodige ondersteuning krijgen; de belangrijkste reden waarom daarvoor wordt geopteerd heeft te maken met de zeer ruime waaier. In BBB is er duidelijk voor geopteerd dat de administratie Mobiliteit en Openbare Werken niet in een soort van hiërarchische relatie staat tot De Lijn. De minister benadrukt dat door die keuze om de MORA daarmee te belasten de expertise en de knowhow gebundeld worden. Zij is vragende partij om inderdaad ook de link te leggen met het op stapel staande mobiliteitsdecreet.

De heer *Jan Peumans* repliceert dat een aantal opmerkingen van de Raad van State allesbehalve technisch zijn. Terzake verwijst hij naar de fundamentele opmerking in verband met de ontwerpen van besluit van de Vlaamse Regering die van strategisch belang zijn. Hij vindt dat de minister zich er iets te gemakkelijk vanaf maakt. De Raad van State maakt hierover een vrij diepgaande bemerking.

Het lid stelt dat hij geen antwoorden kreeg op zijn opmerkingen omtrent ‘sterk mobiliteitsgenererende activiteiten’ en de terminologie ‘belangrijke beleidsbeslissingen’. Hij uit zijn bezorgdheid dat de MORA zich niet moet bezighouden met van alles en nog wat. In de memorie van toelichting is dit niet duidelijk omschreven. Hij benadrukt dat uiteindelijk achteraf nogal eens naar een memorie van toelichting teruggegrepen wordt bij discussie. Exemplarisch vermeldt hij het item van hotelcomplexen dat in de memorie opgesomd wordt maar niet duidelijk gedefinieerd wordt en aanleiding kan geven tot betwistingen. Zo kan ook de term ‘ingrijpende uitbreiding van een industrieterrein’ vatbaar voor discussie zijn.

De *minister* deelt die bezorgdheid en stelt dat de MORA zich inderdaad niet over elke wijziging van

een gewestweg moet uitspreken. Daarvoor bestaan andere instanties en instrumenten. Zij kent echter geen betere definitie dan deze die vermeld wordt in de memorie van toelichting. De praktijk zal uitwijzen hoe de regering en de MORA zelf hiermee omgaan. Ze vindt het al te beperkend om uitbreiding te koppelen aan aantallen: zo kan een wijziging van 1 hectare een veel groter effect hebben op de mobiliteit dan een uitbreiding met tientallen hectaren. Wijnegem Shopping Center – één van de eerste grote shoppingcentra van het land – was beter wel voorwerp geweest van een brede discussie over al dan niet grote winkelcentra buiten de steden. Wellicht was er daaruit een degelijk advies gesproten dat model kon staan voor andere toekomstige shoppingcentra. Daarom is een nieuw initiatief dat een bepaalde maatschappelijke trend volgt zo belangrijk: de minister blijft erbij dat de gehanteerde definitie wel een goed instrument is. Stel hypothetisch dat men zou beslissen om dubbeldekwegen aan te leggen, dan is het toch aangewezen dat dit nieuw fenomeen aan de MORA ter advisering zou voorgelegd worden.

Concluderend is de minister van oordeel dat een brede definitie aangewezen is om nieuwe maatschappelijke evoluties op vlak van mobiliteit wel voorwerp te laten uitmaken van een MORA-advies. Men kan dit niet louter alleen vatten door kwantitatieve doelstellingen voorop te stellen.

III. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMINGEN

Er worden geen opmerkingen geformuleerd bij de diverse artikelen.

Na een schorsing van de vergadering omdat de meerderheid niet voldoende in aantal aanwezig is, worden de artikelen en het ontwerp van decreet houdende de oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen met zes stemmen bij vijf onthoudingen aangenomen.

De verslaggever,

Annick
DE RIDDER

De voorzitter,

Marc
VAN DEN ABELEN

BIJLAGE

Antwoord van minister Kathleen Van Brempt op de vragen van de heer Jan Peumans
over het advies van de Raad van State

Bijzondere opmerkingen van de Raad van State waarover Jan Peumans vragen heeft gesteld. (de nummering verwijst naar de nummer in het advies van de Raad van State)	Wijze waarop rekening is gehouden met de bijzondere opmerkingen
6. Artikel 2, 2°, van het ontwerp bepaalt dat onder “onderwerpen van besluit van de Vlaamse Regering die van strategisch belang zijn” moet worden verstaan, “ontwerpen van reglementair of organiek besluit die uitvoering geven aan de inhoud van een decreet en waarvan de Vlaamse Regering beslist dat het basisuvoeringsbesluiten zijn”. Artikel 5, §1, 1°, van het ontwerp bepaalt dat de Vlaamse Regering verplicht is het advies van de MORA in te winnen onder meer over “onderwerpen van reglementair besluit van strategisch belang over voormelde aangelegenheden “ (zijnde: mobiliteit, verkeersinfrastructuur of op sterk mobiliteitsgenererende activiteiten). Wanneer die twee bepalingen in onderlinge samenhang worden gelezen, rijst twijfel over de precieze draagwijdte van de adviesverplichting van ontwerpen van besluit van de Vlaamse Regering die van strategisch belang zijn. Indien zou moeten worden aangenomen dat de Vlaamse Regering steeds verplicht is het advies van de MORA in te winnen over alle ontwerpen van reglementair besluit van strategisch belang over mobiliteit, verkeersinfrastructuur of op sterk mobiliteitsgenererende activiteiten, mag het aan de Vlaamse Regering niet overgelaten worden om, met toepassing van artikel 2, 2°, van het ontwerp, het begrip “ontwerpen van besluit van de Vlaamse Regering die van strategisch belang zijn”, zelf in te vullen. In die hypothese moet de decreetgever zelf dat begrip op een sluitende wijze definiëren. Indien het evenwel de bedoeling zou zijn om het toch aan de regering over te laten het begrip “ontwerpen van besluit van de Vlaamse Regering die van strategisch belang” verder in te vullen, moet in de bepaling zelf die de adviesverplichting voor die besluiten voorschrijft, duidelijker tot uiting komen dat die adviesverplichting niet absoluut is.	De strekking van deze opmerking is blijkbaar dubbel: enerzijds stelt de RVS vast dat er via de artikels 2,2° en 5, §1,1° twee hypothesen over het verplicht advies in verband met besluiten van strategisch belang worden ingeschreven en anderzijds wordt voorgesteld dat - ingeval de regering het begrip “ontwerpen van besluit die van strategisch belang zijn” verder kan invullen - bij de bepaling over de adviesverplichting duidelijker moet aangegeven worden dat die adviesverplichting niet absoluut is. Het eerste punt sluit tot op zekere hoogte ook aan bij een vaststelling die de SERV in zijn advies over het MORA - decreet heeft gemaakt. Het is inderdaad best om de tegenstelling tussen artikel 2,2° en artikel 5 §1,1° op te heffen door in artikel 5 §1,1 de bepaling over de ontwerpen van reglementair besluit te vervangen door “ontwerpen van besluit van strategisch belang zoals gedefinieerd in artikel 2,2°”. Het tweede punt heeft duidelijk te maken met de aanpassingen die nu voorgesteld worden in het algemene SAR - decreet. Daarin wordt een argumentatie uitgewerkt om de hier ook voorgestelde formule (in artikel 2,2°) voor de adviesverplichting over besluiten van strategisch belang te onderbouwen. Bij het advies over het MORA - decreet was die argumentatie bij de RVS nog niet bekend. Deze luidt als volgt. Een van de voorstellen van verfijning van het decreet van 18 juli 2003 tot regeling van strategische adviesraden betreft de omschrijving van strategische ontwerpbesluiten. Er zijn immers juridische consequenties verbonden aan de adviesvraagplicht. Artikel 2, 2° laat het aan de Vlaamse Regering zelf over om te beoordelen of een ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering van strategisch belang is. Decisief criterium bij de beoordeling van het strategisch belang van een ontwerpbesluit is het feit of de regering het ontwerp in kwestie al dan niet beschouwt als een “basisuvoeringsbesluit”. De beoordeling door de Vlaamse Regering is fundamenteel, omdat er op basis hiervan al dan niet een adviesvraagplicht ontstaat.

Indien het in een concreet geval niet onomstotelijk vaststaat of een ontwerpbesluit als een “basisuitvoeringsbesluit” kan worden beschouwd en de Vlaamse Regering beslist om geen advies van de strategische adviesraad in te winnen, loop men het risico dat a posteriori de wettigheid van het besluit van de Vlaamse Regering in vraag wordt gesteld. Het negeren van een adviesvraagplicht kan leiden tot een annulatieverzoek bij de Raad van State wegens het niet nakomen van een substantiële vormvereiste of de rechtbank kan de toepassing van het besluit weigeren.

Om de rechtszekerheid te bevorderen en het risico op dergelijke vormfouten te beperken, werd voorgesteld om de definitie van strategische ontwerpbesluiten in het decreet van 18 juli 2003 te verfijnen. Een inhoudelijke verfijning van de definitie van een ontwerpbesluit van strategisch belang is in de praktijk onmogelijk. Ze zal steeds voor interpretatie vatbaar blijven. Daarom is er voorgesteld om niet op het inhoudelijke vlak te verfijnen, maar om de beoordeling van het strategisch belang door de Vlaamse Regering sterker te formaliseren en de Vlaamse Regering expliciet te laten bepalen of zij het besluit in kwestie beschouwt als een basisuitvoeringsbesluit, waarop dan de adviesvraagplicht van toepassing is.

Artikel 2, 2° van het MORA-ontwerpdecreet is dan ook volledig in overeenstemming met het overeenstemmende artikel in het SAR-wijzigingsdecreet, dat op 17/03/06 principieel werd goedgekeurd door de Vlaamse Regering.

Om te vermijden dat de RvS hier nog steeds een tegenstelling tussen artikel 2,2° en artikel 5 §1,1° zou bemerken, is ervoor geopteerd geworden om deze op te heffen door in artikel 5 §1,1 de bepaling over de ontwerpen van reglementair besluit te vervangen door “ontwerpen van besluit van strategisch belang zoals gedefinieerd in artikel 2,2°”.

10.3. Bovendien moet worden verduidelijkt hoe de in artikel 5, § 7, bedoelde driejaarlijkse evaluatie zich verhoudt tot de jaarlijkse evaluatie bedoeld in artikel 7 van het decreet van 20 april 2001 betreffende de mobiliteitsconvenants.	Het decreet op de mobiliteitsconvenants voorziet een jaarlijkse evaluatie door de regering en voor te leggen aan het parlement. Het is evident dat de evaluatie van de MORA daarbij ook dienstig kan zijn, maar deze evaluatie is van een andere orde en bovendien is die ruimer dan de mobiliteitsconvenants. De evaluatie slaat ook op het lokaal mobiliteitsbeleid in het algemeen (waaronder mobiliteitsplannen). Daarom is ervoor geopteerd om de band met het jaarlijkse evaluatie van het decreet op de mobiliteitsconvenants niet direct leggen in het decreet zelf, maar in de memorie van toelichting wordt wel aangegeven dat deze evaluatie mede van dienst kan zijn voor de jaarlijkse evaluatie van het decreet op de mobiliteitsconvenants. In de memorie van toelichting is gesteld: "Overeenkomstig artikel 5, § 7 evalueert de MORA eveneens de werking van het decreet van 20 april 2001 betreffende de mobiliteitsconvenants. Deze evaluatie moet om de drie jaar gebeuren en voor het eerst in het tweede jaar na de inwerkingtreding van het decreet. Deze evaluatie moet gebeuren voor 30 april en zal dus op die manier mee van dienst kunnen zijn voor de jaarlijkse evaluatie door de Vlaamse Regering zoals deze voorzien is in het decreet van betreffende de mobiliteitsconvenants. Overeenkomstig dit laatste decreet gebeurt de evaluatie immers voor 30 juni."
13. Het eerste lid van artikel 9, § 1, van het ontwerp dient in twee leden te worden opgesplitst, derwijze dat in het eerste lid op algemene wijze wordt bepaald wie in de MORA vertegenwoordigd is, en in een tweede lid hoe de MORA precies is samengesteld. Voorts moet het begrip "maatschappelijk middenveld" worden verduidelijkt en moet in 2° en 6° worden bepaald hoeveel vertegenwoordigers van elk erin bedoelde categorie worden aangewezen.	De opmerking van de RVS is dubbel: enerzijds moet in het artikel 9 onderscheid gemaakt worden tussen de bepaling over wie vertegenwoordigd is in de MORA en de bepalingen over de concrete samenstelling. In de eerste bepaling moet preciezer omschreven worden wat bedoeld wordt met "maatschappelijk middenveld". Anderzijds moet voor twee groepen van leden precies aangeduid worden hoeveel vertegenwoordigers de "erin bedoelde categorieën" toegewezen krijgen. Bij de beoordeling van deze opmerking is het belangrijk om in acht te nemen dat de regeling van de samenstelling sowieso een taak is van de decreetgever en niet kan overgelaten worden aan de regering. Om die reden moet blijikbaar volgens de RVS ook precies aangegeven worden op welke wijze (aantal, voordracht) groepen die genoemd worden in het decreet zullen vertegenwoordigd zijn in de MORA.

Om op dat vlak eventuele betwistingen te vermijden is een aanpassing van het artikel 9 § 1 op een aantal punten nodig. Volgende aanpassingen zijn doorgevoerd:

1. De eerste zin van artikel 9 § 1 geeft algemeen aan wie vertegenwoordigd is in de MORA, met verwijzing naar het maatschappelijk middenveld betrokken op mobiliteitsbeleid. Die passus komt overigens letterlijk uit het decreet dat in april 2004 werd goedgekeurd. De RVS dringt aan op een nadere omschrijving. Maar eigenlijk is dat niet nodig want de basisredenering is dat het representatieve maatschappelijk middenveld voor dit beleidsdomein bestaat uit de groepen die worden opgesomd onder de samenstelling zelf.

De aanduiding “wordt samengesteld uit vertegenwoordigers van het maatschappelijk middenveld die actief zijn in het beleidsdomein dat betrekking heeft op de mobiliteit en uit onafhankelijke deskundigen” is uiteindelijk overbodig en het kan volstaan met te stellen dat de “MORA is samengesteld als volgt”. In de memorie van toelichting is worden aangegeven dat dergelijke samenstelling in overeenstemming is met het principe dat de MORA een vertegenwoordiging van het middenveld uitmaakt, naast onafhankelijke deskundigen.

2. Bij de twaalf vertegenwoordigers aangeduid door de SERV worden in het ontwerp twee bijkomende aanduidingen gegeven: maximaal 6 vertegenwoordigers van de interprofessionele partners en in de overige leden zijn ook de vertegenwoordigers behorend tot de groep van de private vervoeraanbieders opgenomen. De bedoeling van die omschrijving is enige beperkingen op te leggen aan de voordracht die de SERV kan doen en er op te wijzen dat vertegenwoordigers van private vervoeraanbieders in de MORA zullen vertegenwoordigd worden via deze groep van leden. Die nadere precisering zou het echter noodzakelijk maken dat de decreetgever ook precies aangeeft hoe de SERV zijn voordracht van vertegenwoordigers moet verdelen over de verschillende categorieën. De essentie van deze bepaling is echter dat “twaalf vertegenwoordigers worden voorgedragen door de SERV”. Daarmee is duidelijk aangegeven dat het hier gaat over vertegenwoordigers van de sociale partners en die zullen worden aangeduid vanuit de organisaties

	die deel uitmaken van de SERV. Het is dan ook aangewezen deze bepaling te beperken tot de essentie. In de memorie van toelichting is aangegeven dat er in de samenstelling geen specifieke voordracht is voor private vervoeraanbieders (in tegenstelling met openbare vervoeraanbieders) omdat die gevat worden in de voordracht die de SERV zal doen. 3. Het ontwerp voorziet in 6° “twee vertegenwoordigers voorgedragen door de openbare vervoeraanbieders en zes vertegenwoordigers voorgedragen door de mobiliteitsverenigingen”. Het gaat hier in dezelfde groep uiteindelijk over twee verschillende categorieën (en dat in tegenstelling met de groep van 12 voorgedragen door de SERV). Hier is specifiek aangegeven hoeveel iedere categorie aan vertegenwoordigers heeft.
16. Luidens artikel 15, § 2, eerste lid, 2°, van het ontwerp kan de MORA de leidend ambtenaren van de “wetenschappelijke instellingen van het Vlaamse Gewest die een hoofddopdracht hebben inzake mobiliteit” vragen “om technische toelichten te verschaffen over de aangelegenheden die betrekking hebben op mobiliteit en waarin zij door hun ervaring bijzonder onderlegd zijn”. Uit de toelichting moet worden afgeleid dat niet enkel de Vlaamse wetenschappelijke instellingen worden bedoeld, doch ook privé-instellingen. Artikel 15, §2, eerste lid, 2°, moet dan ook in die zin worden herschreven.	De bepalingen, zoals omschreven in het ontwerp van decreet zijn behouden. §2, eerste lid. 2°, moeten in samenhang met de overige bepalingen van het artikel gelezen worden. §2 heeft betrekking op de raadpleging van leidende ambtenaren, §1 heeft betrekking op de raadpleging van externe deskundigen. §1 stelt immers dat er beroep kan gedaan worden op deskundigen, raadgevende commissies of organen, onder de voorwaarden, te bepalen in zijn reglement van orde. De externe deskundige worden ad hoc gehoord of tijdelijk betrokken bij bepaalde werkzaamheden. Onder die voorwaarden kunnen private instellingen die zich met mobiliteit bezighouden hun inbreng binnen de MORA hebben. Daarom is de tekst van het decreet ongewijzigd gelaten. De memorie van toelichting is aangepast aan het advies.
18. Betreffende artikel 20 van het ontwerp heeft de gemachtigde van de regering het volgende verklaard: “Het klopt natuurlijk dat de MORA als een niet van de rechtspersoon SERV afgescheiden entiteit geen eigen inkomsten kan verwerven. De opname ervan onder de “financiële middelen” is m.i. te lezen in dezelfde betekenis zoals de bepalingen over de dotaties. Het is duidelijk dat ook in dat geval de SERV een dotatie ontvangt in hoofde van de werking van de MORA. In die zin kan de SERV ook eigen inkomsten verwerven in hoofde van de MORA –	Artikel 20 van het voorontwerp van decreet is in ontwerp van decreet aangepast aan de verklaringen van de gemachtigde van de regering en is herschreven tot: “Art. 16. Onder voorbehoud van de toepassing van de bepalingen in artikel 13 en 14 van het decreet van 18 juli 2003 tot regeling van strategische adviesraden, beschikt de SERV voor de werking van de MORA over financiële middelen die bestaan uit :

werking (bijv. door verkoop van publicaties of door bijv. deelname aan Europese programma's, ...)." De Raad van State dient vast te stellen dat de door de gemachtigde van de regering gegeven toelichting niet overeenstemt met de tekst van het ontwerp. De stellers van het ontwerp dienen dan ook artikel 20 van het ontwerp aan een nieuw onderzoek te onderwerpen en, in voorkomend geval, anders te redigeren, rekening houdend met hetgeen zij in werkelijkheid voor ogen hebben.	1° een vaste dotatie voor de werking van de MORA en van het secretariaat, die jaarlijks wordt ingeschreven op de begroting van de Vlaamse Gemeenschap; 2° een variabele dotatie die bepaald wordt enerzijds op basis van de opdrachten waarmee de Vlaamse Regering de MORA belast en waarvan de kosten niet kunnen worden gedekt door de vaste dotatie en die anderzijds de kosten voor de opmaak van het vijfjaarlijks mobiliteitsrapport dekt; 3° de eigen inkomsten".
--	---