

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



Zitting 2008-2009

18 februari 2009

ONTWERP VAN DECREET

betreffende het mobiliteitsbeleid

VERSLAG

**namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie
uitgebracht door de heer Joris Vandenbroucke**

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen.

Vaste leden:

mevrouw Agnes Bruyninckx, de heren Johan Deckmyn, Pieter Huybrechts, Jan Penris, mevrouw Marleen Van den Eynde;
de heer Jos De Meyer, mevrouw Cindy Franssen, de heren Frans Peeters, Johan Sauwens;
de dames Annick De Ridder, Fientje Moerman, de heer Marc van den Abeelen;
de heren Philippe De Coene, Bart Martens, Joris Vandenbroucke.

Plaatsvervangers:

de heer Frank Creyelman, mevrouw Katleen Martens, de heren Wim Van Dijck, Christian Verougstraete, Frans Wymeersch;
de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, Tom Dehaene, Dirk de Kort;
de heren Patrick Lachaert, Hugo Philtjens, Jul Van Aperen;
mevrouw Els Robeyns, de heren Jan Roegiers, Robert Voorhamme.

Toegevoegde leden:

de heer Eloi Glorieux;
de heer Jan Peumans.

Zie:

2031 (2008-2009)

- Nr. 1: Ontwerp van decreet
- Nrs. 2 en 3: Amendementen

INHOUD

	Blz.
I. Toelichting door mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen	4
II. Algemene bespreking	7
1. Vergadering van 27 januari 2009	7
2. Vergadering van 3 februari 2009	7
2.1. Procedure	7
2.2. Inhoudelijke bespreking	8
2.2.1. Tussenkomsst van de heer Jan Peumans	8
2.2.2. Tussenkomsst van de heer Johan Sauwens	10
2.2.3. Tussenkomsst van de heer Joris Vandenbroucke	10
2.2.4. Toelichting omtrent het regeringsamendement over de herfinancieringsgarantie..	11
2.2.5. Antwoorden van minister Kathleen Van Brempt	12
III. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen	13
Tekst aangenomen door de commissie	14
Bijlage: Antwoord op het advies van de Raad van State	25

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie nam het ontwerp van decreet betreffende het mobiliteitsbeleid op dinsdag 27 januari 2009 in behandeling: minister Kathleen Van Brempt gaf de toelichting en kondigde een regeringsamendement aan.

Op dinsdag 3 februari werd de eigenlijke bespreking aangevat: het regeringsamendement (*Parl. St.* VI. Parl. 2008-09, nr. 2031/2) werd ingediend en de algemene bespreking vond plaats.

Bij brief van 9 februari werd het regeringsamendement door minister Kathleen Van Brempt ingetrokken.

De artikelsgewijze bespreking werd afgerond op dinsdag 17 februari. Op deze commissievergadering werd ook gestemd over dit ontwerp van decreet.

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

Minister *Kathleen Van Brempt* is verheugd dat ze vandaag het ontwerp van decreet betreffende het mobiliteitsbeleid mag toelichten. Dit ontwerp van decreet komt niet alleen tegemoet aan een vraag die al langer bestaat, zowel bij dit parlement als bij de strategische adviesraden. Dit ontwerp verleent het mobiliteitsbeleid ook een juridisch statuut, zodat mobiliteit een volwaardige plaats krijgt naast het ruimtelijk beleid en het milieubeleid.

Bij de realisatie van dit ontwerp van decreet is de minister uiteraard niet over één nacht ijs gegaan. Er is bewust gekozen voor een procedure waarbij de talrijke betrokken actoren in een vroege fase hun inbreng konden doen. Concreet is de minister eerst met een ‘greenpaper’ gestart, waarin de uitgangspunten en hoofdlijnen van het ontwerp van decreet werden uitgestippeld. Dat is besproken in de MORA, de Mobiliteitsraad van Vlaanderen en in een ambtelijke werkgroep (met vertegenwoordigers van de beleidsdomeinen mobiliteit en openbare werken, ruimtelijke ordening en milieu). Op basis van deze consultatie is dan uiteindelijk een ontwerptekst opgemaakt. Deze participatieve werkwijze heeft geleid tot afgewogen en doordachte keuzes.

Een belangrijke rode draad in de inbreng van de geraadpleegde actoren was de wens om maximaal te streven naar de integratie van nieuwe instrumenten en procedures in bestaande instrumenten en procedures. Dit is ook steeds één van haar uitgangspunten geweest bij de opmaak van dit decreet. Daarom zal men in het ontwerp geen bepalingen rond een mobiliteitseffectenrapportage of een mobiliteitstoetsing terugvinden. Die mogelijkheid is uiteraard bij het voortraject van dit ontwerp van decreet uitgebreid onderzocht maar finaal is gekozen voor een maximale integratie in de bestaande procedures verbonden met het ruimtelijke beleid en het milieubeleid. Zo wordt bijkomende planlast vermeden.

Bij de missie, doelstellingen en beginselen in het ontwerp van decreet zijn daarom bewust de vijf strategische doelstellingen uit het Mobiliteitsplan Vlaanderen en het STOP-beginsel (eerst voorrang voor Stappers en Trappers, daarna het Openbaar vervoer gevolgd door het Privévervoer) opgenomen. Zowel de vijf doelstellingen als het STOP-beginsel worden al enkele jaren als uitgangspunten van het mobiliteitsbeleid gehanteerd. Ten slotte is ook het participatiebeginsel in het ontwerp opgenomen omdat de ervaring leert dat een groot maatschappelijk draagvlak vereist is, wil het mobiliteitsbeleid een trendbreuk realiseren.

Het ontwerp valt verder uiteen in twee grote luiken: een luik mobiliteitsplanning en een luik mobiliteitsmonitoring.

Binnen het luik mobiliteitsplanning werd een juridisch kader gecreëerd voor een helder systeem van beleidplanning.

Op gewestelijk niveau bestaat dit systeem uit het Mobiliteitsplan Vlaanderen, met daaraan gekoppeld de opmaak van een periodiek voortgangsrapport. Zo wordt de uitvoering van het plan van nabij opgevolgd en kan er tijdig worden bijgestuurd mocht blijken dat de vooropgestelde doelstellingen niet of onvoldoende worden bereikt.

Het mobiliteitsplan blijft tien jaar geldig en is duidelijk gericht op de middellange en lange termijn: het heeft een tijdshorizon van twintig jaar en een mogelijke doorkijkperiode van dertig jaar. Het moet wel mogelijk zijn om ten allen tijde het Mobiliteitsplan Vlaanderen – indien nodig – geheel of gedeeltelijk herzien.

Het initiatief tot de opmaak, en later de herziening, van het Mobiliteitsplan Vlaanderen ligt bij de Vlaamse Regering. Het is hierbij niet de bedoe-

ling om het mobiliteitsplan uit te werken tot op een zeer grote detailgraad, zoals dat wel het geval is voor andere beleidsdomeinen zoals de milieubeleidsplanning, ruimtelijke structuurplanning of waterbeleidsplanning. Net als bij de kaderrichtlijn Water is ervoor geopteerd om de participatie op een meer doordachte, strategische manier te organiseren en beter te sturen. Zo zal de Vlaamse Regering al vóór de opmaak van het mobiliteitsplan een participatietraject moeten vaststellen. Bij de klassieke inspraak vindt participatie meestal in een te laat stadium van de beleidsvoorbereiding plaats, terwijl via een interactief beleid de inbreng van burgers niet beperkt blijft tot het reageren op ontwerpnota's waarvan de inhoud al is vastgesteld door de bestuurders en deskundigen.

Het mobiliteitsplan zal niet alleen aan de MORA maar ook aan de SARO (de Strategische Adviesraad Ruimtelijke Ordening - Onroerend Erfgoed) en de Minaraad (de Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen) voor advies worden voorgelegd. De consultatieplicht werd bewust uitgebreid tot de Minaraad en de SARO omdat de adviezen van deze raden milieu- en ruimtelijke ordeningsgerelateerde aspecten bevatten die minder aan bod komen in de adviezen van de MORA. In het kader van een geïntegreerd mobiliteitsbeleid is de consultatie van deze adviesraden dus onontbeerlijk.

Ten slotte werd, omwille van de beleidsconsistentie, in het ontwerp van decreet de planhiërarchie tussen het Mobiliteitsplan Vlaanderen en de gemeentelijke mobiliteitsplannen vastgelegd. De strijdige bepalingen uit de bestaande gemeentelijke mobiliteitsplannen worden van rechtswege opgeheven door de definitieve vaststelling van het Mobiliteitsplan Vlaanderen.

Dit brengt ons meteen bij de beleidsplanning op gemeentelijk niveau. De gemeentelijke mobiliteitsplanning werd tot nu toe geregeld op basis van het convenantenbeleid. Dit convenantenbeleid, waarvan het decreet van 20 april 2001 de juridische grondslag vormt, blijft in belangrijke mate de basis van het lokale mobiliteitsbeleid. Zo blijft de opmaak van een gemeentelijk mobiliteitsplan de vrijwillige keuze van elke gemeente. Wel wordt een helder en licht decretaal kader voorzien voor gemeenten die ervoor opteren om een gemeentelijk mobiliteitsplan op te maken. Het verschil met de bestaande situatie is dat de gemeentelijke mobiliteitsplannen consistent zullen moeten zijn met het gewestelijke mobiliteitsplan en dat participatiemogelijkheden moeten wor-

den voorzien. Daarnaast creëert de bepaling dat het gemeentelijke mobiliteitsplan moet worden goedgekeurd door de gemeenteraad, rechtsgelijkheid in alle Vlaamse gemeenten.

Het initiatief tot de opmaak, en later de herziening, van het gemeentelijke mobiliteitsplan ligt bij college van burgemeester en schepenen. Het gemeentelijke mobiliteitsplan moet, net als het Mobiliteitsplan Vlaanderen, minstens om de vijf jaar worden geëvalueerd.

Net als in de convenantenprocedure is een kwaliteitscontrole op het gemeentelijke mobiliteitsplan voorzien. Die controle zal net als voorheen door de provinciale auditcommissie (PAC) gebeuren.

Het decretaale planstelsel wordt dus niet zo zwaar en gedetailleerd uitgebouwd als op gewestelijk niveau. Door de decretaale planprocedure enkel op hoofdlijnen uit te tekenen, blijft er voldoende ruimte om verder te blijven werken met de overlegmodellen (PAC) en evaluatiemechanismen (zoals de sneltoets).

Mobiliteit en de daarmee gepaard gaande problemen stoppen uiteraard niet aan de gemeentegrenzen. Daarom wordt in de mogelijkheid voorzien om intergemeentelijke mobiliteitsplannen op te stellen. Zo'n intergemeentelijk mobiliteitsplan kan bepalingen bevatten die door alle betrokken gemeenten moeten worden nagekomen met het oog op het realiseren van een beleidsdoelstelling met een bovengemeentelijke dimensie (bijvoorbeeld de aanpak van sluiptverkeer).

Op provinciaal niveau is gestreefd naar een innovatieve wijze van samenwerking. In het kerntaken debat (2004) werden enkele thematische taken aan de provincies toegewezen, zoals verkeersveiligheid, trage mobiliteit en vervoersmanagement. Hoewel de provincies op dit vlak al actief zijn, komt deze werking vaak ad hoc tot stand. Daarom zullen in een provinciaal mobiliteitscharter een aantal afspraken worden vastgelegd, over de wijze waarop bepaalde operationele doelstellingen en prioriteiten van het Mobiliteitsplan Vlaanderen worden uitgewerkt in een provinciaal actieplan. Er is dus geopteerd voor een flexibel juridisch instrument om de samenwerking te onderbouwen en niet voor de verplichte opmaak van een provinciaal mobiliteitsplan.

Tot slot is er het luik mobiliteitsmonitoring waarin tegemoet wordt gekomen aan de vraag van dit parlement naar verdere kennisopbouw en kennismanagement inzake mobiliteit. Met dit monitoringsysteem

moet men doelgericht en corrigerend kunnen optreden en onderbouwde keuzes kunnen maken bij de beleidsvoorbereiding, beleidsbepaling, de beleidsuitvoering en de beleidsevaluatie. Een monitoring-systeem moet dan ook minstens kwalitatieve en kwantitatieve meetgegevens bevatten en een aantal mobiliteitsindicatoren. Er wordt ook specifiek geopteerd voor een centrale en geïntegreerde databank, waarin de verschillende bestaande gegevensbronnen worden geïntegreerd en eventuele nieuwe gegevensbronnen volgens een uniforme systematiek worden gemeten en verzameld. Tot slot moet een managementinformatiesysteem de verschillende, vaak complexe data- en informatiestromen structureren. Uiteraard zal dit monitoringsysteem, gelet op de technische complexiteit, nog nader door de Vlaamse regering moeten worden uitgewerkt.

Tot slot wenst de minister aan te kondigen dat er een regeringsamendement op komst is op dit ontwerp van decreet. Zij wenst dit amendement nu al toe te lichten.

Op vrijdag 9 januari 2009 keurde de Vlaamse Regering een terechtwijzend bericht 3 goed, met als bedoeling dit naar de bidders in de BRABO 1-procedure te sturen en hen een nieuwe 'Best and Final Offer' (BAFO) te vragen voor de realisatie van de tramverbindingen Deurne-Wijnegem, Morsel-Boechout en de tramstelplaats in Deurne.

In diezelfde beslissing van de regering werd de principebeslissing voor het verlenen van een herfinancieringsgarantie van het Vlaams Gewest bevestigd en werd beslist om in het Vlaams Parlement een ontwerp van decretale machtiging neer te leggen en dit middels een amendement op het ontwerp dat de minister zonet toegelicht heeft.

De minister wenst hierbij al een eerste inzicht te geven in de memorie van toelichting. Bij de verdere bespreking van het Mobiliteitsdecreet in deze commissie kan de commissie uiteraard rekenen op een technische en juridische toelichting ten gronde.

De Vlaamse Regering heeft recent moeten vaststellen dat, omwille van de uitzonderlijke externe omstandigheden, met name de bekende fundamentele verstoring van de financiële markten op wereldniveau in de tweede helft van 2008, de realisatie van diverse, door de Vlaamse Vervoersmaatschappij - De Lijn in de markt geplaatste DBFM-projecten, op fundamentele wijze werd verhinderd door het feit dat geen van de betrokken kandidaten er in slaagde om de nodige externe financiering aan te trekken ter ondersteuning van het project.

Eén van de voornaamste problemen die in het kader daarvan werd vastgesteld, betreft de looptijd van de vreemde vermogensfinanciering. Daar waar in het verleden nog externe financieringen met een looptijd van dertig jaar en meer werden verstrekt, is het op de huidige financiële markten onmogelijk om externe financiering te verkrijgen voor de volledige duur van de DBFM-projecten. Als reden hiervoor halen de banken onder meer aan dat zij in de onmogelijkheid verkeren om zelf fondsgelden ('funding') op lange termijn aan te trekken om zo projecten op lange termijn te financieren. Meer concreet, leidt dit ertoe dat de kredietinstellingen enkel nog lange termijnfinanciering willen en kunnen verstrekken als zij de DBFM-vennootschap er, overeenkomstig de met haar aangegane financieringsovereenkomsten toe kunnen verplichten om tot herfinanciering over te gaan na verloop van een welbepaalde duur, bijvoorbeeld uiterlijk vóór het einde van het tiende jaar na aanvangsdatum van het project.

De situatie kan zich evenwel voordoen dat de DBFM-vennootschap er, om redenen die haar niet toerekenbaar zijn en ondanks daartoe alle redelijke inspanningen te hebben geleverd, niet in slaagt om daadwerkelijk herfinanciering te bekomen aan financieringsvoorwaarden die de DBFM-vennootschap, d.w.z. het samenwerkingsverband op basis waarvan de DBFM-vennootschap is gesteund, niet in gevaar brengen.

Om de financierbaarheid van de betrokken, maatschappelijk noodzakelijke, DBFM-projecten alsnog te realiseren, wordt, met voorliggende bepaling voorgesteld dat het Vlaamse Gewest een herfinancieringsgarantie verleent in het geval voormelde situatie zich zou voordoen.

De techniciteit van dit amendement, dat momenteel juridisch wordt gefinaliseerd en dat minister Kathleen Van Brempt zal voorleggen aan de ministerraad van vrijdag 30 januari a.s. is van die aard dat het haar goed lijkt, om dit ten gronde te komen toelichten wanneer deze commissie het ontwerp van Mobiliteitsdecreet ten gronde bespreekt.

De minister hield er echter aan om de komst van dit voorstel van regeringsamendement hier al aan te kondigen, zodat men dat hier ten gepaste tijden kan bespreken. Het regeringsamendement heeft alles te maken met de financiering van de Brabo-projecten.

Daarnaast zal in het regeringsamendement tevens bij artikel 30 van het ontwerp van decreet de ingangsdatum bepaald worden, zijnde de datum van publicatie.

II. ALGEMENE BESPREKING

1. Vergadering van 27 januari 2009

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* stelt dat het desbetreffende stuk dat hier ter behandeling voorligt, nog steeds niet gedrukt en rondgedeeld werd. Ze vraagt de bespreking van dit ontwerp van decreet daarom te verdagen.

De *commissievoorzitter* beaamt dat deze informatie juist is maar dat artikel 54, punt 4, van het Reglement niet de term ‘ronddelen’ hanteert maar het heeft over ‘verspreiden’. Hij verduidelijkt dat het bewuste ontwerp wel reeds meer dan zeven vrije dagen ter beschikking werd gesteld op de website van het Vlaams Parlement en dus verspreid is. Vermits de minister echter zelf heeft aangekondigd dat er een regeringsamendement zal worden ingediend, stelt de commissievoorzitter voor om de eigenlijke bespreking pas volgende week aan te vatten.

De heer *Jan Peumans* wenst te vernemen waarom dit Brabo I-dossier gekoppeld wordt aan dit voorliggend ontwerp van decreet.

Minister *Kathleen Van Brempt* repliceert dat deze zaken worden gekoppeld omdat dit een mobiliteits-decreet is en de regering een kapstok zocht om het Brabodossier eraan te hangen. De normale procedure is dat dit middels een programmadecreet of een ander verzameldecreet wordt geregeld. De bedoeling is louter een decretale basis leggen. Dat kan later ook gebeuren voor Brabo II of andere mobiliteitsprojecten.

2. Vergadering van 3 februari 2009

2.1. Procedure

Er wordt staande de vergadering een amendement van de regering houdende invoeging van een titel X – Herfinancieringsgarantie Vlaams Gewest in het kader van DBFM-projecten van de Vlaamse Vervoermaatschappij - De Lijn, (ondertekend door minister *Kathleen Van Brempt*) ingediend en rondgedeeld (*Parl. St. VI. Parl. 2008-09, nr. 2031/2*).

Minister *Kathleen Van Brempt* vraagt aandacht voor dit regeringsamendement en stelt dat zij twee experts meebracht om dit amendement toe te lichten. Dit amendement is vrijdag 30 januari 2009 door

de Vlaamse Regering goedgekeurd (VR PV 2009/07 – punt 0028).

De minister verklaart dat zij volop werkt aan de implementatie van het Brabo I-project dat een niet onbelangrijk tramproject is in het kader van het Masterplan Antwerpen.

De Lijn en het Agentschap voor Wegen en Verkeer (AWV) zijn belangrijke partners bij de uitwerking van dit project. De financiële crisis heeft echter roet in het eten gegooid en daarom heeft de regering beslist om twee zaken te doen.

Met een eerste actie is een ‘terechtwillend bericht’ aan het bestek toegevoegd om ervoor te zorgen dat aannemers en banken konden intekenen. Een tweede element is dat de regering geopteerd heeft voor een amendement dat hier nu aan deze commissie voorgelegd wordt. Ze vraagt dat de beide experts dit amendement technisch-juridisch mogen toelichten.

De heer *Jan Peumans* benadrukt dat hij dit amendement nu staande de vergadering heeft ontvangen. Hij betreurt dat dit amendement nu pas wordt neergelegd terwijl de minister vorige week reeds dit amendement aangekondigd had.

Het amendement dat ingediend werd, is bovendien enkel door minister *Van Brempt* ondertekend. Hij gaat ervan uit dat regeringsamendementen ook door de minister-president moeten ondertekend worden.

Hetzelfde lid stelt zich de vraag of in de zeer nabije toekomst voor andere dossiers met name de scholenbouw, VIA-Invest, enzovoort ook een dergelijke procedure zal gehanteerd worden door de regering. In deze dossiers is er immers ook sprake van een DBFM-constructie. Hij las in *De Tijd* dat er voor het dossier van de scholenbouw er eveneens serieuze (financiële) problemen rijzen.

Met dit voorliggend amendement vraagt de regering een zogenaamde herfinancieringsgarantie.

De heer *Jan Peumans* verklaart dat hij naar aanleiding van de mededeling van vorige week van minister *Van Brempt* dat er een regeringsamendement op komst is, twee brieven gericht heeft aan de parlementsvoorzitter.

In een eerste brief vraagt hij de parlementsvoorzitter om op basis van artikel 64 van het Reglement, het ‘beredeneerde advies’ van de afdeling wetgeving van

de Raad van State te vragen over dit amendement. De finaliteit is te onderzoeken wat de band is tussen het voorliggende amendement en het ontwerp van decreet betreffende het mobiliteitsbeleid.

In een tweede brief vraagt hetzelfde lid aan de parlementsvoorzitter om de legistieke cel of de juridische dienst van het parlement de opdracht te geven enerzijds de band tussen dit aangekondigde regeringsamendement en het voorliggende ontwerp van decreet te onderzoeken, en anderzijds deze diensten ook de opdracht te geven dit amendement legistiek te onderzoeken met het oog op het aanvragen van een advies van de Raad van State over dit amendement.

In dat verband wijst de heer Peumans ook op artikel 62, 1, van het Reglement dat luidt: “Iedere volksvertegenwoordiger en de Regering hebben het recht, in elke stand van de procedure, bij de voorzitter van het Parlement of staande de commissievergadering bij de voorzitter van de commissie schriftelijk amendementen in te dienen, voor zover die rechtstreeks verband houden met het betrokken onderwerp en voor zover er nog niet artikelsgewijs over is gestemd.”.

Hij herhaalt dat hij graag de rechtstreekse band zou kennen tussen het voorliggende amendement en het ontwerp van decreet betreffende het mobiliteitsbeleid.

Het lid herhaalt dat hij graag zou vernemen of de regering in het raam van de alternatieve financiering zinnens is om hetzelfde systeem te hanteren voor dossiers als de scholenbouw, VIA-Invest, de pps-constructie voor de luchthaven van Deurne of voor de jeugdherbergen.

De heer *Marc van den Abeelen*, commissievoorzitter verklaart dat de heer Peumans voor een groot stuk gelijk heeft. De minister heeft in naam van de regering het amendement neergelegd: formeel dient de minister-president wellicht dit amendement mee te ondertekenen. Dat is een geplogenheid maar dat is geen nietige formaliteit.

In verband met de vraag wat de rechtstreekse band is tussen het voorliggende amendement en het ontwerp van decreet betreffende het mobiliteitsbeleid, dient de minister inderdaad deze band aan te tonen.

Wat de financiële onderbouw betreft, stelt de heer *Marc van den Abeelen* dat de minister een nota over de financiële onderbouw aan de commissie dient te bezorgen.

Minister *Kathleen Van Brempt* repliceert dat zij het antwoord schuldig moet blijven op de vraag of er

voor andere soortgelijke dossiers nog dergelijke amendementen zullen ingediend worden. De toekomst zal dit uitwijzen.

Brabo I is één van de dossiers in het pps-verhaal dat het verst gevorderd is. De confrontatie met de financiële crisis is thans aan de orde. Na heel veel wikken en wegen en onderzoek heeft de regering geopteerd voor deze piste. De regering wil op korte termijn dit Brabo I-project op gang trekken, ook al omdat het over veel middelen, werkgelegenheid en duurzame mobiliteit gaat. Dat is de reden dat de regering het nodig acht om deze stap te zetten. Men is zeker niet over één nacht ijs gegaan.

Wat de band betreft, benadrukt de minister dat het amendement overduidelijk over mobiliteitsprojecten handelt en dat ook het decreet als titel mobiliteitsbeleid draagt.

Tot slot benadrukt de heer *Jan Peumans* dat hij de vragen vermeld in zijn beide brieven gericht aan de parlementsvoorzitter handhaaft en daarop ook een antwoord verwacht.

2.2. Inhoudelijke bespreking

2.2.1. Tussenkomen van de heer Jan Peumans

De heer *Jan Peumans* wil graag weten wat met de opmerkingen van de Raad van State gebeurd is. Hij wijst erop dat de Raad van State een uitgebreid advies (van een zeventiental bladzijden) heeft gegeven. Het lid stelt vast dat telkens opnieuw de parlementsleden aan de regering moeten vragen in welke mate zij met de opmerkingen van de Raad van State rekening hielden. Hij betreurt dat de regering dit niet spontaan via een overzichtstabel bij het ontwerp voegt.

Welke keuzes heeft men gemaakt omtrent de definities die in artikel 2 van het ontwerp worden opgesomd? Hij verwijst dienaangaande ook naar de opmerkingen van de Raad van State met name dat er veelvuldig open en vage begrippen gebruikt worden die niet worden gedefinieerd of die enkel nader worden omschreven in de memorie van toelichting. Exemplarisch stelt het lid vast dat er geen definitie van het mobiliteitsbeleid terug te vinden is in dit ontwerp.

In artikel 5 is sprake van het begrip ‘aanverwante beleidsdomeinen’. Hij veronderstelt dat het hier gaat over ruimtelijke plannen, milieubeleidsplannen,

waterbeheersplannen? Er loopt thans een uitgebreid onderzoek in de gemeenten over die waterbeheersplannen. Zijn de aanverwante beleidsdomeinen beperkt tot deze drie domeinen of zijn er nog andere, en volgens welke procedures worden die op mekaar afgestemd? Het gaat immers over zeer ingewikkelde procedures.

Hij heeft de indruk dat dit ontwerp zodanig uitgerpist werd dat er niet veel meer over blijft. Dat is natuurlijk het gevolg van het gegeven dat dit een compromis is tussen alle regeringspartijen.

Het lid verwijst ook naar de discussie die thans in de commissie bevoegd voor ruimtelijke ordening gevoerd wordt over het ontwerp van wijzigingsdecreet over ruimtelijke ordening.

Het ontwerp heeft een keuze gemaakt: er is een mobiliteitsplan op niveau van het gewest. Men wil het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen een decreetale onderbouw geven. Hij vraagt waarom er geen sprake is van een provinciaal mobiliteitsplan. In het Planningsdecreet ruimtelijke ordening was er sprake van drie niveaus: het gemeentelijke, het provinciale en het Vlaamse. Het provinciale niveau valt hier weg. De minister zal wellicht verwijzen naar artikel 22 van het provinciaal mobiliteitscharter. Het lid vraagt verduidelijking over de link met het kerntakendebat van 2003 dat door drie partijen (de regering, de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG) en de Vereniging van de Vlaamse Provincies (VVP)) onderhandeld werd. Is dit nu dode letter of zal dit terug tot leven gewekt worden door provinciale mobiliteitscharters?

In artikel 7 spreekt het ontwerp van decreet over een richtinggevend en een informatief deel. Hij vindt het zeer merkwaardig dat hier geen bindende bepalingen worden opgenomen. Het parlement speelt een rol omdat dat een advies kan geven maar het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) bevat daarentegen een hele trits bindende bepalingen die voortdurend worden gehanteerd. Waarom wordt in dit ontwerp van decreet geopteerd voor een richtinggevend en een informatief deel en waarom worden geen bindende bepalingen opgenomen?

Bij artikel 7, §3, is sprake van relevante beleidsdocumenten en bepalingen. Hij vraagt daarover verduidelijking: beperkt zich dat daartoe?

In artikel 10 is er sprake van het informatieve deel van het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Waarom worden de ruimtelijk relevante bepalingen van het Mobiliteitsplan Vlaanderen niet geïntegreerd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen?

De heer Peumans vraagt verduidelijking over de gehanteerde begrippen 'tijdshorizon' van twintig jaar en 'doorkijkperiode' van dertig jaar. Ook de Raad van State heeft dezelfde opmerkingen geformuleerd.

In artikel 11, §2, is sprake van een ambtelijke werkgroep. Het lid is niet gekant tegen een werkgroep die evalueert maar hij stelt vast dat die groep samengesteld is met personen die volkomen afhankelijk zijn van het departement en de verzelfstandigde agent-schappen. Hij pleit ervoor om de externe evaluatie te laten uitvoeren door externe instanties. Dat zou de objectiviteit en de sterkte van het Mobiliteitsplan Vlaanderen te goede komen.

Hetzelfde lid heeft begrepen dat de gemeenten kunnen en dus niet verplicht zijn om mobiliteitsplannen op te maken. Hij vraagt of dit geadviseerd is door VVSG en hij vernam graag de inhoud van dit advies. Hij vindt deze manier van werken een typisch voorbeeld van een lineaire aanpak van de gemeenten in Vlaanderen. Hij stelt zich vragen bij het gegeven dat piepkleine gemeenten zoals Herstappe en Lo-Reninge een mobiliteitsplan moeten maken. Op de opmerking van de heer Sauwens dat er sprake is van 'kunnen', repliceert de heer Peumans dat een mobiliteitsplan een voorwaarde is om bepaalde werken op het grondgebied te laten uit te voeren. Dat was een voorwaarde om subsidiëring te verkrijgen.

Ook in het artikel 16 over de gemeentelijke mobiliteitsplannen is er sprake van een tijdshorizon van tien jaar en een doorkijkperiode van dertig jaar. Is dat logisch?

Hij vraagt naar de link met het mobiliteitseffectenrapport (mober). In artikel 19, §2, is er van sprake dat de gemeenteraad het voorstel van participatietraject goedkeurt. Hij vraagt verduidelijking over dat begrip.

In artikel 22 waar sprake is van een provinciaal mobiliteitscharter, vraagt het lid naar de financiële engagementen van de overheid ten aanzien van deze charters.

In het hoofdstuk over mobiliteitsmonitoring is er sprake in artikel 25 van het begrip ‘mobiliteitstoestand’. Hij vraagt daarover verduidelijking. Wat is de bedoeling: hij vindt dit begrip niet terug in artikel 2 waar de definities worden opgesomd.

2.2.2. Tussenkoms van de heer Johan Sauwens

De heer *Johan Sauwens* verklaart dat het een goede zaak is dat er een algemene mobiliteitsbenadering in Vlaanderen gebeurt. Het is ook goed dat men de provincies en de gemeenten een keuzevrijheid laat. Hij heeft wel de indruk dat via het instrument van de ruimtelijke ordening de verplichting voor de gemeenten om een mobiliteitsplan te hebben, reeds aanwezig is. Enerzijds via de recente MER-plicht waar men zelfs voor een klein ruimtelijk uitvoeringsplan een merscreening moet doen en waar men dus een mobiliteitseffect vraagt. Anderzijds, als men met AWV overlegt, moet men ook een gemeentelijk mobiliteitsplan hebben.

Hij heeft geen probleem met het ontwerp van decreet an sich maar hij pleit ervoor om de link met het RSV veel duidelijker te omschrijven. De ruimtelijke inpassing van onze mobiliteitsinfrastructuur is enorm belangrijk. Dat is onvoldoende uitgewerkt, zelfs ook in de memorie van toelichting.

Hij heeft het gevoel dat dit ontwerp vooral over personenvervoer handelt terwijl dit land een enorm transitland is en door de aanwezigheid van de havens en het logistiek gebeuren het goederenvervoer niet mag onderschat worden. Dat komt echter zowel in de memorie als in de artikelen zelf van het ontwerp zeer beperkt aan bod. Men heeft het over planningscommissies maar de transportsector, de havenbesturen en ook de spoorwegen (NMBS) komen daar niet aan te pas. De NMBS-Infrabel moet betrokken worden bij het ganse infrastructuurgebeuren in Vlaanderen: deze moeten dus mee ingepast worden in de planningscommissie.

Hetzelfde lid is van oordeel dat ook de link met de gemeentelijke mobiliteitsconvenanten ontbreekt en de praktijk die daaromtrent ontwikkeld is.

Hij verwijst naar het voorbeeld van Nederland waar in de jaren 90 de mobiliteitsdiensten van Rijkswaterstaat zomaar even 250 personeelsleden op universitair niveau in dienst hadden. Ook Vlaanderen moet de ambitie hebben om de sturende instantie te zijn.

In dat verband pleit hij ervoor dat Vlaanderen inzake intelligent vervoersmanagement de ambitie moet hebben te streven naar een gecoördineerd mobiliteitsbeleid. Door de afschaffing van de provinciewegen blijven er twee wegbeheerders: hij pleit voor een nog betere samenwerking tussen de gemeenten en steden enerzijds en het gewest anderzijds.

Wat het regeringsamendement betreft, benadrukt de heer Sauwens dat vanuit puur legistiek standpunt dit amendement totaal niet thuishoort in dit voorliggende ontwerp van decreet. Hij vraagt enige reflectie en pleit ervoor om met een apart voorstel van decreet (een pps-decreet) dit Brabo I-project te regelen. Legistiek kan het niet dat dit heel concreet pps-amendement ingeschoven wordt in een kaderdecreet dat pas inhoud krijgt door uitvoeringsbesluiten die de regering later dient te treffen. Hij heeft in zijn parlementaire loopbaan veel meegemaakt maar wat hic et nunc wordt gevraagd, is geen schoonheidsvlek meer. Hij concludeert dat hier overleg nodig is om dit op een andere manier te regelen.

2.2.3. Tussenkoms van de heer Joris Vandenbroucke

De heer *Joris Vandenbroucke* verklaart dat hij tevreden is dat dit ontwerp ingediend werd. Dit komt ook tegemoet aan de vraag van het parlement. Hij verwijst ook naar de goedgekeurde resolutie betreffende de beleidsmatige onderbouw van het beleid inzake mobiliteit en openbare werken (*Parl. St.* VI. Parl. 2007-08, nr. 1636/3).

Het ontwerp komt grotendeels tegemoet aan de aanbevelingen van deze resolutie om een wettelijk kader te scheppen rond de beleidsplanning en de beleidsmonitoring onder meer door de verankering van de vijf strategische doelstellingen van het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen; de verankering van het STOP-principe (eerst voorrang voor Stappers en Trappers, daarna het Openbaar vervoer gevolgd door het Privévervoer); de verankering van het participatietraject op vlak van mobiliteitsplanning. De MORA (Mobiliteitsraad van Vlaanderen) heeft gelijk dat dit decreet meer rechtszekerheid, continuïteit en consistentie aan het mobiliteitsbeleid zal geven.

Hij heeft evenals de MORA een aantal vragen over het luik mobiliteitstoetsing. Er is daar omwille van het vermijden van extra planlast gekozen om deze mobiliteitstoetsing onder te brengen in de bestaande instrumenten op vlak van milieu en ruimtelijke

ordening. De MORA vraagt wel om te expliciteren op welke manier de minister die instrumenten zal aanpassen om een kwaliteitsvolle mobiliteitstoetsing mogelijk te maken. De MORA heeft de vrees dat door deze integratie de gelijkwaardigheid tussen de beleidsdomeinen milieu, ruimtelijke ordening en mobiliteit doorbroken wordt omdat er op organisatorisch vlak een afhankelijkheidsrelatie wordt gecreëerd. De Vlaamse Regering heeft op 3 oktober 2008 een principiële beslissing genomen om de instrumenten aan te passen maar wanneer zullen die de facto effectief aangepast worden en zal aan de MORA daarover advies worden gevraagd?

In verband met het ingediende regeringsamendement verklaart de heer Joris Vandenbroucke dat hij ook de wenkbrauwen frons. Hij hoopt een verduidelijking te krijgen van de beide experts die de minister meebracht.

2.2.4. Toelichting omtrent het regeringsamendement over de herfinancieringsgarantie

De heer *Patrick Verjans*, financieel expert Maple Finance Group verklaart dat hij De Lijn bijstaat in het kader van de alternatieve financieringsinvesteringen.

Vandaag is de stand van zaken in het Brabo I-dossier waar het project bijna het volledige traject afgelegd had, gegeven de financiële crisis die sinds oktober 2008 bijzonder hard toesloeg, dat de bankiers de verbintenissen die ze in juni aangegaan waren, niet nakomen. Het project is dus niet tot een contract c.q. financial close gekomen.

Vanuit financieel oogpunt moet dit zelfs los van pps gezien worden. Banken geven geen echte langetermijnfinanciering meer: men geeft nog kredieten op zeven jaar voor bedrijven en tien jaar wat overheden betreft maar niet langer. Dit heeft te maken dat de banken er niet in slagen lange termijnmiddelen aan te trekken om die dan uit te lenen. In een perfecte wereld heeft een bank een volledige match tussen gelden die men aantrekt op twintig jaar en die men uitleent voor dezelfde periode. De bankiers trokken echter gelden op korte termijn aan en leenden dat geld op lange termijn uit. Daardoor hadden ze op hun balans een enorm hefboomeffect maar dat heeft voor een deel mee gezorgd voor de huidige toestand waarin ze vandaag verkeren.

De Commissie voor het Bank- Financie- en Assurantie- (CBFA) stelt daar nu ernstige beperkingen

aan: wat voor lange termijn wordt uitgeleend moet ook voor een groter deel gedekt worden door langetermijnmiddelen die binnengehaald worden. Maar daar hebben de banken duidelijk onvoldoende middelen voor en derhalve kunnen ze geen echte langetermijnfinanciering meer geven.

In het project Brabo I werd de financiering gegeven op 32 c.q. 28 jaar naargelang het consortium.

Wat beoogt deze herfinancieringsgarantie? In essentie is het de bedoeling van financiering van projecten op lange termijn nog mogelijk te maken.

De heer Verjans wil de herfinancieringsgarantie omschrijven aan de hand van vier kenmerken.

Eén van de kenmerken is dat ze geen kost is voor het gewest waardoor dat de herfinancieringsgaranties in essentie aantrekkelijk zijn. Er is vandaag en op termijn geen kost voor het gewest.

Ten tweede is deze herfinancieringsgarantie een eventualiteit. In de financieringsvoorwaarden die bij de start van het project worden opgelegd zal de verplichting staan om te herfinancieren. Gebeurt zal die herfinancieringsgarantie tussen jaar vijf en jaar tien intikken. Een redelijke veronderstelling vandaag is dat men die herfinancieringsgarantie nooit zal moeten hanteren. Omdat als Brabo I gefinancierd en gebouwd geraakt, men na de bouwfase een ander risicoprofiel van het project zal hebben.

De heer *Johan Sauwens* benadrukt dat zijn fractie inhoudelijk geen probleem heeft met de inhoud van dit amendement omdat het overlegd en goedgekeurd werd binnen de regering. De financiële crisis noopt inderdaad tot bijkomende waarborgen. Alleen heeft hij een probleem dat dit amendement aan dit ontwerp van decreet wordt gehangen. Hij vraagt enige bedenktijd en pleit er nogmaals voor om dit legistiek te regelen via een apart voorstel van decreet.

Op de opmerking van de heer van den Abeelen dat de voltallige regering dit wel goedgekeurd heeft, repliceert de heer Sauwens dat dit ook via een apart ontwerp van decreet kan geregeld worden maar dan moet wel de procedure via de Raad van State doorlopen worden.

Minister *Kathleen Van Brempt* benadrukt dat het echt louter en alleen om een timingprobleem gaat. De heer *Johan Sauwens* heeft daar begrip voor maar herhaalt dat dit legistiek niet zo kan opgelost worden. De

minister stelt voor om de komende dagen hieromtrent te overleggen.

De heer *Patrick Verjans* vervolgt dat de herfinancieringsgarantie ook een tijdelijke maatregel is.

De heer *Jan Peumans* vindt de uitleg van de heer Verjans wel relevant omdat hij vreest dat het parlement naast Brabo I binnenkort zal geconfronteerd worden met soortgelijke dossiers.

De heer *Patrick Verjans* benadrukt dat dit item in se niets met pps te maken heeft. Het is louter een financieringsprobleem: langetermijnfinanciering is niet meer mogelijk voor de ganse termijn van de afschrijving. Het is te gek dat activa afgeschreven over een periode van 25 jaar, gefinancierd zouden worden met kortetermijnkredieten. Men gaat in de huidige markt (de grote Belgische en Nederlandse banken zijn hierover geconsulteerd) geen langetermijnfinanciering kunnen lospeuteren. Los van pps, als De Lijn bijvoorbeeld een stelplaats wil financieren, zal De Lijn geen lening krijgen op de afschrijvingsduur van die stelplaats. Men zal een lening voor een periode van tien jaar krijgen, daar zal een herfinancieringsverplichting in zitten en in de hypothese dat men dit niet geherfinancierd krijgt, zou het gewest moeten optreden, tijdelijk en marktconform gerenommereerd.

De heer *Alain François*, vennoot bij het advocatenkantoor Eubelius vermeldt dat er in het ontwerp incentives gegeven worden om naar vervroegde vrijwillige herfinanciering te gaan wanneer de omstandigheden gunstiger zijn. Daarmee wordt het dossier hopelijk over de financiële crisis getild.

De heer *Jan Peumans* herhaalt zijn vraag welke consequenties dit heeft naar andere investeringen die moeten gebeuren. Wat betekent dit voor lokale besturen? De *commissievoorzitter* stelt dat de gemeenten het ook moeilijk zullen krijgen om voor grote projecten langetermijnfinanciering los te krijgen.

De heer *Alain François* stelt dat er nu in de huidige crisis geen enkele bank bereid is om de ganse financiering op tafel te leggen. Men heeft sowieso andere banken nodig.

2.2.5. Antwoorden van minister Kathleen Van Brempt

Minister *Kathleen Van Brempt* engageert zich om het antwoord op het advies van de Raad van State schrif-

telijk te bezorgen. Dit document wordt als bijlage bij dit verslag gevoegd. Sommige opmerkingen werden verwerkt, andere niet.

Wat betreft de relatie tussen dit ontwerp van decreet en de milieubeleidsplannen en het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, wijst de minister naar artikel 7, §3. Er is daar een verwijzing terug te vinden naar zowel de milieubeleidsplannen als het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Dat zijn de belangrijkste bepalingen die zullen geïntegreerd worden. Hoe zal deze integratie verlopen? Alle relevante delen en aspecten van het RSV zullen verwerkt worden in de mobiliteitsplanning. Daartoe zullen de nodige uitvoeringsbesluiten getroffen worden.

In verband met de opmerking over de bindende bepalingen, benadrukt de minister dat het absoluut haar bedoeling was om bindende bepalingen op te nemen. Maar dat werd niet gesmaakt door alle regeringspartijen, dus zijn die niet opgenomen.

In verband met tijdshorizon twintig jaar en doorkijkperiode van dertig jaar verwijst de minister naar artikel 9, §1, in de memorie van toelichting. Ze stelt dat een doorkijkperiode verplicht is, maar ook korter kan zijn. Die doorkijkperiode bevat de doorwerking van de beleidsdoelstellingen op een langer tijdspad, over de grenzen van diverse planperiodes heen. In dit opzicht verschilt de doorkijkperiode ook van de tijdshorizon, die, hoewel die ook is vastgesteld op tien jaar en dus meerdere planperiodes overspant, een eindpunt in de tijd vastlegt waaraan meer concrete beleidsdoelstellingen kunnen worden gekoppeld.

In verband met de vraag naar de al dan niet verplichting van gemeentelijke mobiliteitsplannen, is geopteerd om in dit decreet geen verplichting op te nemen omdat de facto vandaag reeds heel wat incentives aanwezig zijn om ervoor te zorgen dat die mobiliteitsplannen toch worden opgemaakt zonder dat formeel te verplichten. Er is gezocht naar een goed evenwicht tussen lokale autonomie en de Vlaamse overheid. Vanuit mobiliteitsbeleid is het convenantenbeleid de belangrijkste hefboom. Dat convenantenbeleid is geënt op de gemeentelijke mobiliteitsplannen.

Op de vraag naar het advies van de VVSG repliceert de minister dat het advies van de MORA in dit dossier het belangrijkste advies is. De VVSG is trouwens vertegenwoordigd in de MORA.

Wat de mobiliteitseffectenrapportage betreft, geeft de minister graag toe dat aanvankelijk de doelstelling

was om een apart hoofdstuk mobiliteitseffectenrapportage op te nemen in dit ontwerp. Als men kijkt naar het zogenaamde groenboek dat aan de basis ligt van het Mobiliteitsdecreet zal men dat ook terugvinden. Maar uiteindelijk is het niet weerhouden in dit ontwerp van decreet. Er zijn wel bikkelharte afspraken gemaakt omtrent het integreren van mobiliteitseffectenrapportage in alles wat te maken heeft met mer-plichtige projecten. Met minister Crevits zijn afspraken gemaakt voor een verdere integratie van mobiliteitseffectenrapportage in de mer-plichtige projecten. Wat betreft de niet-mer-plichtige projecten met een grote mobiliteitsimpact zal de aanvraag voor een stedenbouwkundige of de verkavelingsvergunning een mobiliteitsstudie moeten bevatten. Daar is geopteerd om de integratie te bewerkstelligen met het aspect ruimtelijke ordening; er zijn daarover afspraken met minister Van Mechelen gemaakt. Het besluit daartoe is reeds opgemaakt en ligt ter goedkeuring bij de Inspectie van Financiën.

Zij besluit dat het naar planlast interessanter was de integratiepiste te volgen.

De heer *Johan Sauwens* vraagt of dan niet beter is de termijn van het Mobiliteitsplan in artikel 9 te laten samenvallen met de termijnen van de herziening van het structuurplan? Ook de heer *Jan Peumans* pleit daarvoor en stelt dat het nu een poespas wordt. Hij stelt vast dat de gemeenten de facto verplicht worden om gemeentelijke mobiliteitsplannen op te maken.

Minister *Kathleen Van Brempt* repliceert dat wat de planning betreft er duidelijk gekozen is om te werken met een planning in termijnen van tien, twintig en dertig jaar. Vandaag is er dus qua timing geen afstemming met ruimtelijke structuurplannen en milieubeleidsplannen. Het is wel de bedoeling het ruimtelijk structuurplan mee te integreren in het mobiliteitsplan.

Wat betreft het personenvervoer en goederenvervoer, stelt de minister dat het zeker de bedoeling niet is de indruk te wekken dat het louter over personenvervoer gaat. De mobiliteitsplanning moet voor beiden even intensief gebeuren. De integratie van de economische knooppunten is opgenomen in de doelstellingen. De minister engageert zich om dit ontwerp nogmaals in functie daarvan te screenen.

Wat de planningscommissie betreft, is nu in het ontwerp sprake van de term 'ten minste' wat de mogelijkheid biedt om partners zoals de NMBS erbij te

betrekken. Dat is een goede suggestie en ze wil dit laten opnemen in de uitvoeringsbesluiten.

De minister kan alleen maar beamen dat het belangrijk is om een goede samenwerking te hebben tussen het gewestelijk en het gemeentelijk niveau. Ze verwijst ter zake naar het dossier van het convenantenbeleid waar er tijdens deze legislatuur gewerkt wordt aan een vereenvoudiging.

III. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMINGEN

Bij brief van 9 februari 2009 werd het regeringsamendement door minister Kathleen Van Brempt ingetrokken.

Er werden geen opmerkingen geformuleerd bij de artikelen.

Al de artikelen behalve artikel 30 worden met negen stemmen bij drie onthoudingen aangenomen.

Het amendement nr. 2 voorgesteld door de heren Joris Vandenbroucke en Johan Sauwens en mevrouw Fientje Moerman tot schrapping van artikel 30 wordt met negen stemmen bij drie onthoudingen aangenomen.

Het aldus geamendeerde ontwerp van decreet betreffende het mobiliteitsbeleid wordt met negen stemmen bij drie onthoudingen aangenomen.

De verslaggever,

De voorzitter,

Joris
VANDENBROUCKE

Marc
VAN DEN ABELEN

TEKST AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE**TITEL I****Algemene bepalingen****Artikel 1**

Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Artikel 2

In dit decreet wordt verstaan onder:

- 1° collectief vervoer: verplaatsingen waarbij verschillende personen gebruikmaken van hetzelfde gemotoriseerd voertuig, waaronder trein, metro, tram, bus, taxi of vervoer op aanvraag;
- 2° individueel gemotoriseerd vervoer: verplaatsingen waarbij het gemotoriseerde voertuig, ongeacht een hogere vervoerscapaciteit, slechts wordt gebruikt door één persoon;
- 3° vervoersgebied: een gebied, vermeld in artikel 9 van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg;
- 4° MORA: de strategische adviesraad MORA, opgericht bij het decreet van 7 juli 2006 houdende de oprichting van de Mobiliteitsraad Vlaanderen;
- 5° SARO: de strategische adviesraad Ruimtelijke Ordening - Onroerend Erfgoed, opgericht bij het decreet van 10 maart 2006 houdende oprichting van de strategische adviesraad Ruimtelijke Ordening - Onroerend Erfgoed;
- 6° Minaraad: de strategische adviesraad voor het milieubeleid, Milieu-en Natuurraad van Vlaanderen genaamd, opgericht bij het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid;
- 7° het departement: het departement binnen het homogene beleidsdomein waaraan de beleidsondersteunende opdrachten inzake mobiliteit worden toevertrouwd;
- 8° Vlaamse Vervoermaatschappij - De Lijn: het agentschap, vermeld in artikel 2 van het decreet van 31 juli 1990 betreffende het publiekrechtelijk

vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoermaatschappij - De Lijn;

- 9° Wegen en Verkeer: het agentschap, vermeld in artikel 2 van het besluit van de Vlaamse Regering van 7 oktober 2007 tot oprichting van het intern verzelfstandigd agentschap zonder rechtspersoonlijkheid Agentschap Wegen en Verkeer;
- 10° De Scheepvaart: het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap De Scheepvaart, vermeld in artikel 3, §1, van het decreet van 2 april 2004 betreffende de omzetting van de Dienst voor de Scheepvaart in het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap De Scheepvaart;
- 11° Waterwegen en Zeekanaal: het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Waterwegen en Zeekanaal, naamloze vennootschap van publiek recht, vermeld in artikel 3 van het decreet van 4 mei 1994 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Waterwegen en Zeekanaal, naamloze vennootschap van publiek recht;
- 12° regionale socio-economische overlegcomités: de instanties, vermeld in artikel 18 van het decreet van 7 mei 2004 betreffende het statuut, de werking, de taken en de bevoegdheden van de erkende regionale samenwerkingsverbanden, de sociaal-economische raden van de regio en de regionale sociaal-economische overlegcomités.

TITEL II**Missie, doelstellingen en beginselen****Artikel 3**

Het mobiliteitsbeleid is gericht op een duurzame mobiliteitsontwikkeling waarbij de mobiliteit wordt beheerd voor de huidige generatie zonder de behoeftetevoorziening van de toekomstige generaties in het gedrang te brengen. Daarbij wordt aandacht besteed aan de integratie van en de synergie tussen sociale, ecologische en economische aspecten. De realisatie ervan steunt op een maatschappelijk veranderingsproces waarin het gebruik van hulpbronnen, de bestemming van investeringen, de gerichtheid van de technologische ontwikkeling en institutionele veranderingen worden afgestemd op zowel toekomstige als huidige behoeften.

Artikel 4

Bij het voorbereiden, het vaststellen, het uitvoeren, het volgen en het evalueren van het mobiliteitsbeleid beogen het Vlaamse Gewest, de eronder ressorterende diensten en agentschappen, de provincies, de gemeenten en de publiekrechtelijke en privaatrechtelijke rechtspersonen die in het Vlaamse Gewest belast zijn met taken van openbaar nut, de verwezenlijking van de volgende doelstellingen:

- 1° de bereikbaarheid van de economische knooppunten en poorten op een selectieve wijze waarborgen;
- 2° iedereen op een selectieve wijze de mogelijkheid bieden zich te verplaatsen, met het oog op de waardevolle deelname van eenieder aan het maatschappelijk leven;
- 3° de verkeersonveiligheid terugdringen met het oog op een wezenlijke vermindering van het aantal verkeersslachtoffers;
- 4° de verkeersleefbaarheid verhogen, onafhankelijk van de ontwikkeling van de mobiliteitsintensiteit;
- 5° de schade aan milieu en natuur terugdringen onafhankelijk van de ontwikkeling van de mobiliteitsintensiteit.

De overheden, diensten, agentschappen en rechtspersonen, vermeld in het eerste lid, houden bij het voorbereiden, het vaststellen, het uitvoeren, het volgen en het evalueren van het mobiliteitsbeleid ook rekening met de volgende beginselen:

- 1° het STOP-beginsel, op grond waarvan de volgende rangorde wordt gerespecteerd voor de wenselijke mobiliteitsvormen:
 - a) de voetgangers;
 - b) de fietsers;
 - c) het collectieve vervoer;
 - d) het individueel gemotoriseerde vervoer;
- 2° het participatiebeginsel, op grond waarvan aan de burgers vroeg, tijdig en doeltreffend inspraak wordt verleend bij het voorbereiden, het vaststel-

len, het uitvoeren, het volgen en het evalueren van het mobiliteitsbeleid.

TITEL III

Mobiliteitsplanning en participatie

HOOFDSTUK I

Algemene bepalingen

Artikel 5

Het mobiliteitsplan is een beleidsplan dat in hoofdlijnen de langetermijnvisie aangeeft op de duurzame mobiliteitsontwikkeling.

Het mobiliteitsplan beoogt enerzijds samenhang te brengen in de voorbereiding, de vaststelling en de uitvoering van beslissingen over duurzame mobiliteit, en anderzijds het mobiliteitsbeleid en de aanverwante beleidsdomeinen op elkaar af te stemmen.

Artikel 6

§1. Er wordt een mobiliteitsplan op gewestelijk niveau opgemaakt, voor het geheel van het grondgebied van het Vlaamse Gewest.

Er kan ook een mobiliteitsplan op de volgende niveaus worden opgemaakt:

- 1° gemeentelijk, voor het geheel van het grondgebied van de gemeente;
- 2° intergemeentelijk, voor het geheel van de grondgebieden van aangrenzende gemeenten;
- 3° op een tussenliggend niveau, voor een vervoersgebied of voor een specifiek mobiliteitsthema.

§2. De mobiliteitsplanning op gewestelijk niveau omvat:

- 1° het opstellen van een mobiliteitsplan, hierna Mobiliteitsplan Vlaanderen te noemen;
- 2° het opstellen van een voortgangsrapport.

§3. De Vlaamse Regering bepaalt de voorwaarden waaronder aangrenzende gemeenten voor het geheel van hun grondgebieden een intergemeentelijk mobiliteitsplan kunnen opmaken. Het intergemeentelijk mobiliteitsplan kan bepalingen op bovengemeentelijk en op gemeentelijk niveau bevatten.

Voor de toepassing van dit decreet wordt het intergemeentelijk mobiliteitsplan geacht te bestaan uit afzonderlijke gemeentelijk mobiliteitsplannen per gemeentelijk grondgebied.

Artikel 7

§1. Het Mobiliteitsplan Vlaanderen en de gemeentelijk mobiliteitsplannen bevatten een richtinggevend en een informatief deel.

§2. Van het richtinggevende deel van het plan kan niet worden afgeweken, tenzij wegens onvoorziene ontwikkelingen van de mobiliteitsbehoeften van de onderscheiden maatschappelijke activiteiten of om dringende sociale, culturele, economische, budgettaire of ecologische redenen. De afwijking mag de realisatie van de doelstellingen, vermeld in artikel 4, eerste lid niet in het gedrang brengen. De beslissing die de overheid neemt over de afwijking, wordt gemotiveerd.

Het richtinggevende deel van het Mobiliteitsplan Vlaanderen is richtinggevend voor het Vlaamse Gewest, de eronder ressorterende diensten en agentschappen, de provincies en gemeenten, alsmede de publiekrechtelijke en privaatrechtelijke rechtspersonen die in het Vlaamse Gewest belast zijn met taken van openbaar nut. Het richtinggevende deel van een gemeentelijk mobiliteitsplan is richtinggevend voor de gemeente en de eronder ressorterende diensten en agentschappen.

§3. Het Mobiliteitsplan Vlaanderen en de gemeentelijk mobiliteitsplannen bevatten bepalingen die de afstemming regelen met:

- 1° de relevante bepalingen van ten minste de ruimtelijke structuurplannen, de milieubeleidsplannen en de waterbeheerplannen;
- 2° de relevante beleidsdocumenten.

De bepalingen, vermeld in het eerste lid, zijn informatief.

§4. De in §1 vermelde plannen vormen geen beoordelingsgrond voor vergunningen.

Artikel 8

De Vlaamse Regering kan de voorwaarden bepalen waaraan fysieke personen, rechtspersonen, de personeelsleden van een onder het Vlaamse Gewest of een gemeente ressorterende dienst of agentschap moeten voldoen om een ontwerp van mobiliteitsplan te kunnen opmaken of een kwaliteitscontrole op dat ontwerp van plan te kunnen uitvoeren. Deze voorwaarden hebben ten minste betrekking op de interdisciplinariteit en kunnen onder meer variëren afhankelijk van het planningsniveau, de grootte en de aard van de gemeente.

Binnen de perken van de begrotingskredieten kan de Vlaamse Regering volgens de door haar bepaalde voorwaarden een subsidie verlenen aan de gemeenten voor de aanwerving en de opleiding van gemeentepersoneel om te kunnen voldoen aan de voorwaarden, vermeld in het eerste lid. De voorwaarden waaronder die subsidie kan worden verleend, kunnen onder meer betrekking kunnen hebben op het diplomavereiste, de relevante beroepservaring en de te volgen bijscholing van het aan te werven of op te leiden personeel die kunnen variëren naargelang het planningsniveau en de omvang en de aard van de gemeente.

HOOFDSTUK II

Mobiliteitsplanning op gewestelijk niveau

AFDELING I

Het Mobiliteitsplan Vlaanderen

Artikel 9

§1. De Vlaamse Regering stelt het Mobiliteitsplan Vlaanderen vast voor een termijn van tien jaar.

Het plan heeft een tijdshorizon van twintig jaar en bevat een doorkijkperiode. De doorkijkperiode kan dertig jaar bedragen.

§2. Het plan kan op elk moment door de Vlaamse Regering geheel of gedeeltelijk worden herzien vol-

gens de procedure die geldt voor de opmaak en de vaststelling ervan.

Het wordt ten minste om de vijf jaar geëvalueerd en zo nodig geheel of gedeeltelijk herzien. Het bestaande plan blijft gelden tot het nieuwe plan is bekendgemaakt.

Artikel 10

§1. Het informatieve deel van het Mobiliteitsplan Vlaanderen bevat ten minste:

- 1° een omschrijving, analyse en evaluatie van de bestaande mobiliteitstoestand;
- 2° een onderzoek naar de toekomstige mobiliteitsbehoeften van de onderscheiden maatschappelijke activiteiten;
- 3° een opsomming, analyse en evaluatie van de relevante voorschriften van de gewestelijke beleidsplannen, waaronder minstens het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, het gewestelijk milieu-beleidsplan, en de relevante gewestelijke beleidsdocumenten, waarmee in voorkomend geval de afstemming wordt geregeld overeenkomstig artikel 7, §3, 1°;
- 4° een beschrijving, analyse en evaluatie van het mobiliteitsbeleid, de relevante beleidsplannen en beleidsdocumenten van de Europese Unie, naburige staten, de federale staat of de gewesten die een invloed hebben op de mobiliteitstoestand in het Vlaamse Gewest, waarmee in voorkomend geval de afstemming wordt geregeld overeenkomstig artikel 7, §3, 1°;
- 5° een omstandige omschrijving van de redelijkerwijs in aanmerking te nemen alternatieven om de gewenste mobiliteit te bereiken.

§2. Het richtinggevende deel van het Mobiliteitsplan Vlaanderen omvat ten minste:

- 1° een beschrijving van de gewenste mobiliteitsontwikkeling;
- 2° de operationele doelstellingen betreffende de mobiliteitsontwikkeling;
- 3° een actieplan, uitgewerkt in hoofdlijnen, dat bestaat in de maatregelen, middelen, termijnen, en

de prioriteiten die daarbij gelden, en, in voorkomend geval, een lijst met punten waarvoor overleg en samenwerking met naburige staten, de federale staat of de gewesten is aangewezen. Het actieplan wordt zonodig geactualiseerd op basis van het voortgangsrapport vermeld in artikel 15.

Artikel 11

§1. De Vlaamse Regering besluit tot het opmaken van het Mobiliteitsplan Vlaanderen en treft daartoe de nodige maatregelen.

De Vlaamse Regering stelt in het besluit, vermeld in het eerste lid, een participatietraject vast dat minstens de volgende aspecten van de participatie regelt:

- 1° de vormgeving van de participatie;
- 2° een tijdpad met termijnstelling;
- 3° de aanwijzing binnen het departement van een ambtelijke coördinator of een ambtelijk coördinatieteam, belast met de organisatie van de participatie;
- 4° de evaluatie van de participatie;
- 5° de wijze van communicatie over de aspecten, vermeld in punt 1° tot en met 4°.

De Vlaamse Regering kan nadere regels vaststellen voor de inhoud van het participatietraject.

Het besluit betreffende het participatietraject wordt bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad. De Vlaamse Regering maakt het participatietraject ruim bekend.

§2. De Vlaamse Regering wijst een ambtelijke werkgroep aan, hierna de gewestelijke planningscommissie te noemen, die is belast met de voorbereiding, de voortgangscontrole van de uitvoering en de evaluatie van het Mobiliteitsplan Vlaanderen.

De planningscommissie is ten minste samengesteld uit personeel van:

- 1° het departement Mobiliteit en Openbare Werken;
- 2° Wegen en Verkeer;
- 3° Water en Zeewegen;

4° De Scheepvaart;

5° Waterwegen en Zeekanaal;

6° de Vlaamse Vervoersmaatschappij - De Lijn.

De Vlaamse Regering bepaalt de nadere regels voor de samenstelling, werking en opdracht van de commissie.

Artikel 12

Voorafgaand aan de voorlopige vaststelling van het Mobiliteitsplan Vlaanderen stelt de gewestelijke planningscommissie een niet-technische samenvatting op met een tussentijds overzicht van de belangrijkste mobiliteitsproblemen, de aanpak ervan en de mogelijke alternatieven. Dit document wordt ter kennis gebracht van de bevolking en aan een publieke consultatie onderworpen overeenkomstig de bepalingen van het daartoe vastgestelde participatietraject als vermeld in artikel 11, §1, tweede lid.

De coördinator of het coördinatieteam, vermeld in artikel 11, §1, tweede lid, 3°, verzamelt de resultaten van de consultatie en bezorgt ze aan de gewestelijke planningscommissie.

Artikel 13

§1. De Vlaamse Regering stelt een ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen voorlopig vast, bezorgt het aan de MORA en onderwerpt het Mobiliteitsplan Vlaanderen aan een openbaar onderzoek. Iedereen kan gedurende een inspraaktermijn van zestig dagen zijn schriftelijke opmerkingen en bezwaren indienen bij de MORA.

Indien het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen een aangelegenheid betreft, vermeld in artikel 6, §3bis, 2° en 3°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming van de instellingen, waarvoor een procedure tot overleg met de betrokken gewestregeringen en de betrokken federale overheid is voorgeschreven, treft de Vlaamse Regering daartoe de nodige maatregelen. In voorkomend geval houdt de Vlaamse Regering rekening met de resultaten van dit overleg.

§2. De Vlaamse Regering legt het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen bij de aanvang van het open-

baar onderzoek voor aan de Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen en aan de SARO, die binnen de termijn, vermeld in §1, eerste lid, hun advies bezorgen aan de MORA. Als het advies niet is verleend binnen die termijn, mag aan het adviesvereiste worden voorbijgegaan.

§3. De MORA bundelt en coördineert alle adviezen, opmerkingen en bezwaren en, in voorkomend geval, de resultaten van de publieke consultatie, vermeld in artikel 12, en brengt op basis daarvan een gemotiveerd advies uit.

Binnen een termijn van zestig dagen na de termijn van het openbaar onderzoek, vermeld in §2, bezorgt de MORA zijn advies aan het Vlaams Parlement en de Vlaamse Regering. Als de MORA geen advies heeft verleend binnen die termijn, mag aan het adviesvereiste worden voorbijgegaan. In dat geval bezorgt de MORA onmiddellijk de gebundelde adviezen, opmerkingen en bezwaren en resultaten van de publieke consultatie, vermeld in artikel 12, aan het Vlaams Parlement en de Vlaamse Regering.

§4. Het Vlaams Parlement kan binnen een termijn van zestig dagen na de ontvangst van het advies van de MORA of van de gebundelde adviezen, opmerkingen en bezwaren, en van de resultaten van de publieke consultatie, vermeld in artikel 12, een standpunt uitbrengen over het ontwerp van het Mobiliteitsplan Vlaanderen.

§5. De Vlaamse Regering stelt het Mobiliteitsplan Vlaanderen definitief vast binnen de zestig dagen na de ontvangst van het standpunt van het Vlaams Parlement, en in ieder geval binnen een termijn van zestig dagen na verloop van de termijn, vermeld in §4.

Bij de definitieve vaststelling van het plan kunnen ten opzichte van het voorlopig vastgestelde plan alleen wijzigingen worden aangebracht die zijn gebaseerd op of die voortvloeien uit de opmerkingen en bezwaren van het openbaar onderzoek en, in voorkomend geval, die zijn gebaseerd op of die voortvloeien uit de overige resultaten van de publieke consultatie, vermeld in artikel 12, de uitgebrachte adviezen en het standpunt van het Vlaams Parlement.

Het vaststellingsbesluit wordt bij uittreksel bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad. Het plan treedt in werking op de datum, bepaald door de Vlaamse Regering, en uiterlijk 24 maanden na de publicatie ervan in het Belgisch Staatsblad.

De Vlaamse Regering draagt er zorg voor dat het Mobiliteitsplan Vlaanderen ruim wordt bekendgemaakt.

§6. De richtinggevende bepalingen van de bestaande gemeentelijke mobiliteitsplannen die strijdig zijn met de richtinggevende bepalingen van het Mobiliteitsplan Vlaanderen, worden van rechtswege opgeheven door de definitieve vaststelling van dat laatste plan.

De gemeente in kwestie brengt binnen de termijn, opgelegd door de Vlaamse Regering, de wijzigingen aan in het gemeentelijk mobiliteitsplan die noodzakelijk zijn om de onderlinge afstemming van de bepalingen, vermeld in het eerste lid, te verzekeren en brengt de Vlaamse Regering daarvan op de hoogte.

Artikel 14

De Vlaamse Regering kan nadere regels vaststellen voor de inhoud, de methodologie, de procedure voor de opmaak, de evaluatie, de herziening, de bekendmaking van het Mobiliteitsplan Vlaanderen en de kwaliteitscontrole op dat plan.

AFDELING II

Het voortgangsrapport Mobiliteitsplan Vlaanderen

Artikel 15

§1. Met behoud van de jaarlijkse verslaggeving, vermeld in §2, wordt er tweejaarlijks een voortgangsrapport opgesteld dat ten minste is samengesteld uit:

- 1° een omschrijving, analyse en evaluatie van de mobiliteitstoestand en de ontwikkeling ervan;
- 2° een omschrijving, analyse en evaluatie van het gevoerde mobiliteitsbeleid, als dat relevant is voor de bedoelde verslaggeving en evaluatie, vermeld in 3° tot en met 5°;
- 3° een verslag van de stand van de uitvoering van het Mobiliteitsplan Vlaanderen;
- 4° een omschrijving, analyse en evaluatie van de redenen voor de vertraging bij de uitvoering en

het niet-bereiken van de operationele doelstellingen;

5° een opgave van de nog uit te voeren maatregelen en het vermoedelijke tijdschema ervan ter uitvoering van het actieplan van het Mobiliteitsplan Vlaanderen en de eventuele alternatieven om de operationele doelstellingen van het plan alsnog te bereiken;

6° een overzicht van de in het ontwerp van de begroting geraamde inkomsten en uitgaven voor de uitvoering van het Mobiliteitsplan Vlaanderen.

§2. De gewestelijke planningscommissie, vermeld in artikel 11, §2, is belast met de opmaak van het voortgangsrapport.

De gewestelijke planningscommissie brengt jaarlijks, voor de opmaak van de begroting, verslag uit aan de Vlaamse Regering over de aspecten, vermeld in §1, punt 3° tot en met 6°.

§3. De Vlaamse Regering kan nadere regels bepalen voor de inhoud, de methodologie en de vorm van het voortgangsrapport. Ze draagt er zorg voor dat aan het voortgangsrapport een ruime bekendheid wordt gegeven.

HOOFDSTUK III

Mobiliteitsplanning op gemeentelijk niveau

Artikel 16

§1. De gemeenteraad kan om de vijf jaar een gemeentelijk mobiliteitsplan vaststellen. Het plan heeft een tijdshorizon van tien jaar en kan een doorkijkperiode van dertig jaar omvatten.

Het gemeentelijk mobiliteitsplan richt zich naar het Mobiliteitsplan Vlaanderen, waarvan het de bepalingen aanvult op gemeentelijk niveau.

§2. Het gemeentelijk mobiliteitsplan kan op elk moment geheel of gedeeltelijk worden herzien.

Het wordt ten minste om de vijf jaar geëvalueerd en zo nodig geheel of gedeeltelijk herzien volgens de

procedure die geldt voor de opmaak en de vaststelling ervan.

Het bestaande plan blijft gelden tot het nieuwe plan is bekendgemaakt.

§3. Het gemeentelijk mobiliteitsplan wordt geëvalueerd met het oog op de eventuele herziening ervan, aan de hand van een evaluatietool, hierna sneltoets te noemen.

De resultaten ervan worden voor advies voorgelegd aan de provinciale auditcommissie, vermeld in artikel 19, §3.

De Vlaamse Regering stelt nadere regels vast voor de inhoud, de vorm en de procedure van de sneltoets.

Artikel 17

§1. Het informatieve deel van het gemeentelijk mobiliteitsplan bevat ten minste:

- 1° een omschrijving, analyse en evaluatie van de bestaande, lokale mobiliteitstoestand;
- 2° een onderzoek naar de toekomstige mobiliteitsbehoeften van de onderscheiden maatschappelijke activiteiten;
- 3° een omschrijving, analyse en evaluatie van de relatie met onder meer het Mobiliteitsplan Vlaanderen, de relevante provinciale en gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen, de provinciale en gemeentelijke milieubeleidsplannen, en de relevante provinciale en gemeentelijke beleidsdocumenten, waarmee in voorkomend geval de afstemming wordt geregeld overeenkomstig artikel 7, §3, 1°;
- 4° een omstandige omschrijving van de redelijkerwijs in aanmerking te nemen alternatieven om de gewenste mobiliteit op het lokale vlak te bereiken.

§2. Het richtinggevende deel van het gemeentelijk mobiliteitsplan omvat ten minste:

- 1° een beschrijving van de gewenste lokale mobiliteitsontwikkeling;
- 2° de operationele doelstellingen betreffende de lokale mobiliteitsontwikkeling;

3° een actieplan, uitgewerkt in hoofdlijnen, dat bestaat in de maatregelen, middelen, termijnen, en de prioriteiten die daarbij gelden, en, in voorkomend geval, een lijst met punten waarvoor overleg en samenwerking met naburige gemeenten wenselijk zijn.

§3. Het gemeentelijk mobiliteitsplan geeft aan in hoeverre het voorgenomen mobiliteitsbeleid is afgestemd op de beleidsplannen, vermeld in §1, eerste lid, 3°, of aanleiding geeft tot een wijziging van gemeentelijke beleidsplannen of gemeentelijke beleidsdocumenten.

Artikel 18

Het college van burgemeester en schepenen besluit tot het opmaken van een gemeentelijk mobiliteitsplan en treft daartoe de nodige maatregelen. Het college van burgemeester en schepenen besluit tevens tot het opmaken van een voorstel van participatietraject.

In voorkomend geval besluiten de colleges van burgemeester en schepenen van aangrenzende gemeenten tot het opmaken van een intergemeentelijk mobiliteitsplan.

Artikel 19

§1. De gemeenteraad stelt het ontwerp van gemeentelijk mobiliteitsplan voorlopig vast.

§2. De gemeenteraad keurt het voorstel van participatietraject goed.

Als geen regels worden vastgesteld voor de participatie van de bevolking en de informatievoorziening, vermeld in het eerste lid, onderwerpt het college van burgemeester en schepenen het voorlopige ontwerp van gemeentelijk mobiliteitsplan minstens aan een openbaar onderzoek.

§3. De Vlaamse Regering richt binnen elke provincie een provinciale auditcommissie op. De provinciale auditcommissie is een ambtelijke werkgroep die multidisciplinair en beleidsdomeinoverschrijdend is samengesteld. De Vlaamse Regering bepaalt de nadere regels voor de samenstelling en de werking van de provinciale auditcommissie en kan nadere regels vaststellen voor haar opdracht.

Na afloop van het openbaar onderzoek wordt het ontwerp van gemeentelijk mobiliteitsplan, samen

met de resultaten van het openbaar onderzoek en, in voorkomend geval, van de andere vormen van participatie, voorgelegd aan de provinciale auditcommissie.

De provinciale auditcommissie verleent binnen een termijn van dertig dagen een advies over de conformiteit van het ontwerp met de bepalingen van dit decreet en de uitvoeringsbesluiten ervan, alsmede over de plannen en beleidsdocumenten, vermeld in artikel 17, §1, tweede lid. Als de provinciale auditcommissie een negatief advies verleent over de conformiteit van het ontwerp van gemeentelijk mobiliteitsplan, vermeldt ze de punten waarop het ontwerp tekortschiet en formuleert zij voorstellen tot wijziging of aanvulling ervan.

Het advies, vermeld in het vorige lid, kan geen betrekking hebben op de opportuniteit.

Als het advies niet is verleend binnen de termijn, vermeld in het derde lid, mag aan het adviesvereiste worden voorbijgegaan.

§4. De gemeenteraad stelt het gemeentelijk mobiliteitsplan definitief vast binnen zestig dagen na de ontvangst van het advies, vermeld in §3, of na het verstrijken van de termijn waarin dat advies moest worden verleend.

Bij de definitieve vaststelling van het plan kunnen ten opzichte van het voorlopig vastgestelde plan alleen wijzigingen worden aangebracht die zijn gebaseerd op of voortvloeien uit de opmerkingen en bezwaren van het openbaar onderzoek en, in voorkomend geval, de wijzigingen die gebaseerd zijn op of voortvloeien uit overige resultaten van de participatie en de uitgebrachte adviezen.

§5. Het vaststellingsbesluit wordt bij uittreksel bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad. Het gemeentelijk mobiliteitsplan treedt in werking veertien dagen na de bekendmaking ervan.

Een intergemeentelijk mobiliteitsplan treedt pas in werking veertien dagen nadat het vaststellingsbesluit van alle betrokken gemeenten bij uittreksel werd bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad. Zolang niet alle vaststellingsbesluiten zijn bekendgemaakt, treden alleen de bepalingen in werking die uitsluitend betrekking hebben op het grondgebied van de gemeente waarvan het vaststellingsbesluit overeenkomstig het eerste lid werd bekendgemaakt.

Het college van burgemeester en schepenen geeft een ruime bekendheid aan het gemeentelijk mobiliteitsplan.

Artikel 20

De Vlaamse Regering kan nadere regels vaststellen voor de inhoud, de methodologie, de procedure voor de opmaak, de evaluatie, de herziening en de bekendmaking van het gemeentelijk of intergemeentelijk mobiliteitsplan.

Artikel 21

Binnen de perken van de begrotingskredieten kan de Vlaamse Regering een subsidie verlenen aan de gemeenten om hun taken voor de mobiliteitsplanning te vervullen. De Vlaamse Regering bepaalt de voorwaarden daarvoor, die onder meer kunnen variëren afhankelijk van de grootte en de aard van de gemeente.

HOOFDSTUK IV

Mobiliteitsplanning op tussenliggend niveau

AFDELING I

Provinciaal mobiliteitscharter

Artikel 22

§1. De Vlaamse Regering en de deputatie kunnen gezamenlijk een provinciaal mobiliteitscharter opmaken.

Dit charter is een beleidsnota die in gezamenlijk overleg wordt opgesteld over een specifiek mobiliteitsthema dat verband kan houden met onder meer:

- 1° het provinciaal fietsbeleid, meer specifiek de algemene coördinatie van het fietsbeleid binnen de provincie en de opvolging van de realisatie van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk;
- 2° het woon-werkverkeer, meer specifiek het bedrijfsvervoermanagement;
- 3° de mobiliteitseducatie, meer specifiek de coördinatie van educatieve initiatieven binnen de provincie en de sensibilisering naar specifieke doelgroepen toe;
- 4° de trage mobiliteit;

5° de verkeersveiligheid.

§2. Het provinciaal mobiliteitscharter legt met betrekking tot één of meer van de in §1, tweede lid, vermelde mobiliteitsthema's de afspraken vast die in overleg tussen de provincie en het Vlaamse Gewest worden gemaakt over de wijze waarop bepaalde operationele doelstellingen en prioriteiten van het Mobiliteitsplan Vlaanderen op provinciaal niveau worden uitgewerkt via een provinciaal actieplan.

Artikel 23

De Vlaamse Regering kan nadere regels vaststellen voor de opmaak en de inhoud van het provinciaal mobiliteitscharter.

AFDELING II

Mobiliteitsplan voor vervoersgebieden

Artikel 24

De Vlaamse Regering kan maatregelen nemen om een mobiliteitsplan voor een vervoersgebied op te maken. Ze doet daarbij een beroep op de planningscommissie, vermeld in artikel 11, §2.

De Vlaamse Regering consulteert daarvoor ten minste:

1° de provincies;

2° de regionale socio-economische overlegcomités.

HOOFDSTUK V

Mobiliteitsmonitoring

Artikel 25

De Vlaamse Regering ontwikkelt en beheert een mobiliteitsmonitoringsysteem.

Dat systeem strekt ertoe de vereiste gegevens over de mobiliteitstoestand te verzamelen, te beheren en te toetsen zodat kan worden nagegaan of de operationele doelstellingen die opgenomen zijn in de mobi-

liteitsplannen op een kostenefficiënte wijze worden bereikt.

Het mobiliteitsmonitoringsysteem bevat ten minste de ontwikkeling en het beheer van:

1° meetinstrumenten;

2° mobiliteitsindicatoren;

3° een centrale, geïntegreerde gegevensdatabank, in voorkomend geval gekoppeld aan een meldings- of rapportageplicht voor het Vlaamse Gewest, de eronder ressorterende diensten en agentschappen, de besturen, en de publiekrechtelijke en privaatrechtelijke rechtspersonen die in het Vlaamse Gewest belast zijn met taken van openbaar nut;

4° een managementinformatiesysteem.

Bij de vaststelling of herziening van de mobiliteitsplannen en bij het opstellen van de voortgangsrapporten wordt steeds rekening gehouden met de resultaten van de mobiliteitsmonitoring, vermeld in het eerste lid.

Artikel 26

Voor de uitvoering van die mobiliteitsmonitoring kunnen de noodzakelijke meetinstallaties en nutsleidingen bij wijze van erfdienstbaarheid van openbaar nut worden aangebracht.

TITEL IV

Wijzigingsbepaling

Artikel 27

In artikel 4, eerste lid, van het decreet van 20 april 2001 betreffende de mobiliteitsconvenants worden punt 1° en 2° vervangen door wat volgt:

“1° een verwijzing naar de doelstellingen en beginse-len van artikel 4 van het decreet van [...] betref-fende het mobiliteitsbeleid;

2° een overzicht van de richtinggevende bepalin-gen van het Mobiliteitsplan Vlaanderen en het gemeentelijk mobiliteitsplan;”.

TITEL V

Slotbepalingen

Artikel 28

Het Mobiliteitsplan Vlaanderen wordt uiterlijk op 31 december 2010 voor het eerst vastgesteld en bekendgemaakt.

Artikel 29

De Vlaamse Regering evalueert jaarlijks voor 30 juni de uitvoering van dit decreet en brengt daarover verslag uit bij het Vlaams Parlement en de MORA.

BIJLAGE:

Antwoord op het advies van de Raad van State

ANTWOORD OP HET ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

In het algemeen beschouwd, vallen de opmerkingen van de Raad uiteen in twee groepen: een aantal formeel-juridische opmerkingen (te volgen adviesprocedure; overlegverplichting materies artikel 6, §3bis, 2° en 3° BWHI) en een wetgevingskritiek die betrekking heeft op het gebruik van “blanco”-delegaties aan de Vlaamse Regering of de vaagheid van sommige bepalingen. Er worden geen opmerkingen gemaakt die raken aan de bevoegdheidssfeer of de rechtsgrond.

Hierna volgt een puntsgewijze bespreking van het advies.

Bij randnummer 4 van zijn advies maakt de Raad melding van het ontbreken van het begrotingsakkoord. Deze opmerking is terecht, maar raakt veeleer de vraag naar de volledigheid van het dossier van de adviesaanvraag dat aan de Raad werd voorgelegd, dan de (juridische) kwaliteit van het ontwerp. Gelet op het feit dat dit begrotingsakkoord impliciet is verleend door de principiële goedkeuring van de Vlaamse Regering op 3 oktober 2008, wordt aan die opmerking tegemoetgekomen.

Sub randnummer 5 merkt de Raad op dat de SERV haar adviesvraag heeft overgemaakt aan de MORA en dus zelf geen advies heeft uitgebracht. Hiermee zou niet aan de vormvereiste voldaan zijn met betrekking tot de adviesvraag aan de SERV. De Vlaamse regering is inderdaad verplicht om de SERV om advies te vragen in bepaalde gevallen (zie SERV-decreet). De vraag die voorligt is evenwel wat er gebeurt indien de SERV geen advies uitbrengt binnen de vooropgestelde termijn. Artikel 9 van het decreet van 1985 stelt dat de procedure kan verder gezet worden indien er geen advies werd uitgebracht binnen de termijn. Er is dus een verplichting om advies te vragen, maar geen verplichting om advies uit te brengen. De Vlaamse Regering heeft dus aan de vormvereiste voldaan.

Het MORA-advies heeft geen aanleiding gegeven tot inhoudelijke wijzigingen. Op basis van dit advies is enkel de taakstelling van de provincies verduidelijkt door een element uit de memorie van toelichting in de decreettekst zelf te plaatsen over de thema's die een mobiliteitscharter kan inhouden.

Deze wijziging is dus geen aanleiding voor een nieuwe adviesvraag aan de Raad van State.

De Raad merkt op dat het ontwerp zich bedient van bepalingen die niet allemaal even duidelijk zijn. Meer specifiek wordt verwezen naar gehanteerde noties zoals “tijdshorizon”, “afstemmingsprocedure”, “STOP-beginsel”, enz. Het is inderdaad juist dat het ontwerp zich bedient van een aantal begrippen die niet allemaal behoren tot het dagdagelijks woordgebruik en dus niet zonder meer kunnen worden geïnterpreteerd in het licht van hun spraakgebruikelijke betekenis. Anderzijds moet worden opgemerkt dat het ontworpen decreet zich richt tot de overheid, met name de planopmakende overheid die vanuit haar beleidsbevoegdheden in kwestie, dichter bij die vaktaal staat. Vanuit oogpunt van de rechtszekerheid van de burgers is er dan ook geen behoefte om op uitputtende wijze al deze begrippen te definiëren. Waar de interpretatie van een wettekst volgens gebruikelijke interpretatiemethoden ook verloopt via de parlementaire voorbereidingsstukken, kan in dit opzicht worden volstaan, waar nodig, de begrippen bijkomend te verduidelijken in de memorie van toelichting¹. In voorkomend geval, indien daartoe behoefte zou blijken te bestaan, kan ten behoeve van de (lagere) overheid ook verduidelijking worden gegeven via een omzendbrief.

Specifiek voor wat betreft de in artikel 4 van het ontwerpdecreet opgenomen doelstellingen en beginselen (opmerking sub randnr. 10 uit het advies), dient te worden opgemerkt dat het eigen is aan dergelijke bepalingen dat ze worden geformuleerd als “open” begrippen, nu ze via het beleid verder moeten worden geconcretiseerd. Die concretisering is uiteraard ook tijds- en plaatsafhankelijk, wat maakt dat ze op een relatief abstract niveau moeten worden gedefinieerd.

¹ Zie bijv. voor wat betreft de begrippen “tijdshorizon”, “doorkijkperiode”, memorie van toelichting, pag. 15-16 (toelichting bij art.9); “evaluatiETOOL”, memorie van toelichting, pag. 26-27 (toelichting bij art. 16, met verwijzing naar de sneltoets vervat in omzendbrief MOW/2007/3).

Het regulerend karakter is omwille van de wijze waarop ze worden geformuleerd uiteraard niet erg groot. Niettemin heeft de vastlegging ervan in een decreet echter wel een richtinggevende functie en een interpretatieve werking, terwijl ook de samenhang van het beleid erdoor bevorderd wordt. De overheid is er ook door gebonden en beslissingen, die zich al te ver verwijderen van deze doelstellingen of beginselen, kunnen onwettig worden bevonden. Dat de rechtspraak haar marginaal toezicht niet meer zou kunnen uitoefenen omwille van een al te abstract of te vaag gebleven omschrijving ervan in het ontworpen decreet, lijkt in het licht van de toepassingspraktijk een nogal voorbarige uitspraak. De rechtspraak die zich heeft ontwikkeld over de doelstellingen en beginselen van milieubeleid, vervat in artikel 1.2.1.DABM, of de doelstellingbepaling vervat in artikel 4 DRO, toont alvast aan dat dit geen struikelblok is om er een zinvolle uitleg en toepassing aan te kunnen verlenen.

Sub randnr. 11 van het advies staat de Raad stil bij de onderscheiden planniveaus, ten aanzien waarvan wordt gesteld dat het op basis van een samenlezing van de artikelen 6 §1, tweede lid, 3° en artikel 22 niet duidelijk zou zijn door wie een mobiliteitsplan kan worden opgesteld. Uit artikel 22 kan nochtans worden afgeleid dat de Vlaamse Regering en het provinciebestuur samen een charter opstellen (dit is een afsprakennota met het karakter van een intentieverklaring, zie ook hierna) dat vervolgens wordt doorvertaald in een “provinciaal actieplan”. Dit impliceert dat de mobiliteitsplannen voor de mobiliteitsthema’s door de provincie worden opgesteld, wat overigens aansluit bij het kerntakendebat. In navolging van het advies van de MORA over de greenpaper werden daarover geen gedetailleerde bepalingen opgenomen, omdat deze planvormen nog in een relatief experimenteel stadium verkeren.

De Raad vraagt zich ook af waarom sprake is van de notie “tussenliggend niveau”, waar in artikel 24 sprake is van een vervoersgebied. De MORA sprak in zijn advies over de “greenpaper” van “intermediaire” plannen. Het ontworpen decreet hanteert een meer toegankelijke term. Zoals ook expliciet wordt aangegeven in de memorie van toelichting, geeft de term aan dat het gaat over een planniveau dat zich situeert tussen de (inter)gemeentelijke planvormen en het Mobiliteitsplan Vlaanderen, dat zich op gewestelijk niveau situeert. De term wordt gebruikt omdat de beoogde planvormen (plannen voor vervoersgebieden of een bepaald mobiliteitsthema) niet noodzakelijk samenvallen met het bestuursomschrijving van een provincie. Uit artikel 6, §1, 3° blijkt overigens duidelijk wat men bedoelt onder die plannen, door in het tweede zinsdeel, na de notie “tussenliggend niveau”, expliciet te verwijzen naar vervoersgebied en mobiliteitsthema zodat geen redelijke twijfel kan bestaan over wat de decreetgever onder plannen op een “tussenliggend niveau” verstaat.

Opmerking sub randnr. 12. De Raad vroeg naar een verduidelijking van de term “bovengemeentelijk” niveau, waarop door de gemachtigde van de Vlaamse Regering al een antwoord werd gegeven. Omwille van de duidelijkheid lijkt het nuttig die verduidelijking op te nemen in de memorie van toelichting.

In randnummer 7 gaat de Raad in op de vraag naar de betekenis van de notie “afstemming” en hoe artikel 7, § 3, 1° zich verhoudt tot artikel 10, § 1, 3°. Het gebruik van dit begrip is niet helemaal nieuw of ongewoon. Ook in het decreet integraal waterbeleid wordt die notie bijv. gebruikt in het kader van de waterbeheerplanning (art. 42, §2, tweede lid).

Mogelijk wil de Raad weten of met het gebruik van dit begrip ook een juridische verhouding tussen die planvormen wordt uitgedrukt. Dit is alvast niet het geval. De decretaal verankerde afstemmingsverplichting beoogt een betere beleidssamenhang te bevorderen tussen de onderscheiden beleidsdomeinen, onder andere tussen het mobiliteitsbeleid en het ruimtelijk beleid of het milieubeleid. Met het gebruik van het begrip “afstemming” wordt op zich geen hiërarchische verhouding ingesteld tussen die plannen. Wel dient uiteraard te worden onthouden dat van de richtinggevende bepalingen van de vastgestelde mobiliteitsplannen niet zonder meer kan worden afgeweken, net zoals deze laatste plannen evenmin de richtinggevende bepalingen van het RSV of de bindende bepalingen van het Milieubeleidsplan Vlaanderen naast zich kunnen

neerleggen. Bij de afstemming zal men in voorkomend geval ook met deze laatste soort bepalingen rekening moeten houden, wat de beleidsvrijheid van de opsteller van de mobiliteitsplannen vanzelfsprekend beperkt. Één en ander werd ook toegelicht in de parlementaire voorbereidingswerken (memorie van toelichting, pag. 14).

De verhouding tussen artikel 7, § 3, 1° (dat stelt dat het Mobiliteitsplan Vlaanderen en de gemeentelijke mobiliteitsplannen bepalingen bevatten die de afstemming regelen met de relevante bepalingen van ten minste de ruimtelijke structuurplannen, de milieubeleidsplannen en de waterbeheerplannen) en artikel 10, § 1, 3° (dat stelt dat het informatieve deel van het Mobiliteitsplan Vlaanderen de relatie met de gewestelijke beleidsplannen bevat) is de volgende: artikel 7 geeft uitdrukking aan de hoger beschreven afstemmingsplicht. Natuurlijk kan die afstemming maar goed gebeuren als men het mobiliteitsplan a.h.w. een inventaris of catalogus bevat van de bepalingen van de beleidsplannen die relevantie hebben voor het mobiliteitsbeleid waarmee het eerste plan moet worden afgestemd. Dit laatste is de strekking van artikel 10, § 1, 3°. In de nieuwe tekst is die bedoeling nauwkeuriger tot uitdrukking gebracht door deze bepaling als volgt te omschrijven:

3° een opsomming, analyse en evaluatie van de relevante voorschriften van de gewestelijke beleidsplannen, waaronder minstens (...), en de relevante gewestelijke beleidsdocumenten, waarmee de afstemming wordt geregeld overeenkomstig artikel 7, §3, 1°.

Het begrip opsomming verwijst dan naar de catalogus van mogelijk voor het mobiliteitsbeleid relevante bepalingen; de analyse beoogt aan te geven welke mobiliteitsrelevante aspecten die voorschriften bevatten en, in voorkomend, welke de juridische status ervan is (bijv. bindende bepalingen); de evaluatie geeft tenslotte aan welke dan de consequenties daarvan zijn voor het mobiliteitsbeleid. Artikel 10, §1, 4° en 17, §1, 3° kunnen dan in een zelfde zin worden herschreven.

De afstemmingsbepaling in artikel 13 §1, 3^{de} paragraaf wordt geschrapt. Een afstemming van de verschillende openbare onderzoeken is sowieso mogelijk en vereist dan ook geen decretale verankering.

Bij randnr. 14 stelt de Raad de vraag naar de strekking van de subsidie, nu volgens de huidige redactie van de tekst de indruk wordt gewekt dat enkel een subsidie kan worden bekomen voor personeel dat reeds aan de voorwaarden voldoet, wat dan haaks staat op de bedoeling van de decreetgever zoals blijkt uit de parlementaire voorbereidingsstukken. Die opmerking kan worden beaamd. Artikel 8, tweede lid, is dan ook als volgt herschreven:

Binnen de perken van de begrotingskredieten kan de Vlaamse Regering volgens de door haar bepaalde voorwaarden een subsidie verlenen aan de gemeenten voor de aanwerving en de opleiding van gemeentepersoneel om te kunnen voldoen aan de voorwaarden, vermeld in het eerste lid.

In dit verband dient ook even stilgestaan te worden bij de opmerking van de Raad dat deze bepaling een te ruime delegatie aan de Vlaamse Regering bevat (algemene opmerking, randnr. 7, waar verkeerdelijk wordt gerefereerd aan artikel 21). De subsidiebepaling is, zoals blijkt uit de parlementaire voorbereidingswerken, geïnspireerd op de bepalingen van artikel 17 Decreet Ruimtelijke Ordening, waar een vergelijkbare (open) delegatie wordt verleend aan de Vlaamse Regering. Dit is niet ongebruikelijk.

Uiteraard dient het tweede lid van artikel 8 te worden gelezen in samenhang met het eerste lid, dat al een aantal richtlijnen bevat voor die voorwaarden. Zo zal de omvang van de subsidie of het takenpakket dat in de subsidiabele opleiding is vervat, afhankelijk kunnen worden gesteld van de omvang of de aard van de gemeente en van het planniveau in kwestie. De Vlaamse Regering kan zich natuurlijk ook laten inspireren door de huidige subsidieregeling van een gemeentelijke mobiliteitsambtenaar of verkeersdienst (module 1 mobiliteitsconvenant). Het past echter niet in het opzet van het decreet (het ontwerpen van een kaderdecreet) om op niveau van

het decreet al gedetailleerd in te gaan op dergelijke regelingen. Dit geldt mutatis mutandis ook voor de andere, door de Raad geviseerde “blanco-bepalingen” onder algemene opmerking nr. 7 van het besproken advies.

Om toch reeds op dit niveau een aantal richtlijnen decretaal te verankeren, is lid 2. als volgt aangevuld:

Deze voorwaarden kunnen onder meer betrekking hebben op het diplomavereiste, de relevante beroepservaring en de te volgen bijscholing van het aan te werven of op te leiden personeel die kunnen variëren naargelang het planningsniveau en de omvang en de aard van de gemeente.

Sub randnr. 15 stelt de Raad de vraag in welke fase het participatietraject nu geldt: bij de opmaak van het ontwerp van mobiliteitsplan dan wel na de voorlopige vaststelling ervan. Uit artikel 12, eerste lid blijkt dat het participatietraject reeds geldt in de fase van de opstelling van het plan (tussentijdse consultatie over een niet-technische samenvatting, die chronologisch de voorlopige vaststelling voorafgaat). Uit de memorie van toelichting blijkt verder dat men het ontworpen decreet op dit punt wil afstemmen op de raadplegingsmaatregelen die zijn uitgewerkt binnen de Kaderrichtlijn Water, die evenzeer al in een vlug stadium van het planproces gelden en dat men, met het oog op het realiseren van het participatiebeginsel, de raadpleging niet pas wil houden op het ogenblik dat ontwerpplan reeds vastligt (memorie van toelichting, pag. 18-19). Het komt aan de Vlaamse Regering tenslotte toe om hiervoor nog meer gedetailleerd tijdspad te voorzien (art. 1, §1, tweede lid, 2°). Op dit punt kan de decreetgever niet meer duidelijkheid verschaffen.

Met betrekking tot artikel 11, § 2 merkt de Raad op dat het begrip “vertegenwoordiger” te vaag is en niet blijkt of men enkel ambtelijke vertegenwoordigers dan wel ook externe deskundigen wil betrekken, naar analogie van artikel 2.1.8 DABM (opmerking, nr. 16). Overeenkomstig de toelichting van de gemachtigde van de Vlaamse Regering wil de Raad verduidelijkt zien dat het uitsluitend gaat om ambtenaren. Hoewel dit eigenlijk reeds blijkt uit samenlezing met het eerste lid, waar sprake is van een “ambtelijke werkgroep”, wordt in uitvoering aan deze opmerking artikel 11, §2, tweede lid, als volgt herschreven:

De planningscommissie is ten minste samengesteld uit personeel van (...)

Sub opmerking 17 van het advies wordt gewezen op het feit dat in artikel 12 sprake is van het opmaken van de niet-technische samenvatting, wat verschillend zou zijn van het voorbereiden ervan, terwijl dit voorafgaat aan de voorlopige vaststelling. Hoewel de decreetgever de begrippen opmaken en voorbereiden als synoniemen gebruikt, kan duidelijkheidshalve gevolg worden verleend aan deze opmerking. Artikel 12 wordt bijgevolg als volgt herschreven:

Voorafgaand aan de voorlopige vaststelling van het Mobiliteitsplan Vlaanderen (...)

Sub opmerking 18 wordt gesteld dat overeenkomstig artikel 6, §3bis, 2° en 3° BWHI de betrokken regeringen en de federale overheid overleg te plegen over de planning, de functionaliteit en de comptabiliteit van het autosnelwegen- en waterwegennet en over de samenwerking tussen de spoorwegen en de maatschappijen voor stads- en streekvervoer, dit met het oog op de coördinatie en de bevordering van het openbaar vervoer. Volgens de Raad moet in artikel 13 met die verplichting rekening worden gehouden. Die opmerking is correct in de mate dat het ontworpen mobiliteitsplan ingaat op de thema's, vermeld in de geciteerde bepaling². De procedure van dit overleg is niet geregeld, zodat op dit punt moet worden verwezen naar de procesdureprotocollen. Deze protocollen hebben echter geen wettelijke rechtskracht, zodat er in het ontwerpdecreet evenmin naar kan worden verwezen.

² Zie ook J. VANDELANOTTE en G. GOEDERTIER, *Overzicht Publiekrecht* 2007,1005-1007.

Gelet op bovenstaande, is in artikel 13 een nieuw lid toegevoegd, dat in de plaats komt van het huidige tweede lid:

Indien het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen een aangelegenheid betreft, vermeld in artikel 6, §3bis, 2° en 3° van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming van de instellingen, waarvoor een procedure tot overleg met de betrokken Gewestregeringen en de betrokken federale overheid is voorgeschreven, treft de Vlaamse Regering daartoe de nodige maatregelen.

In de memorie wordt nu verduidelijkt dat één en ander verloopt volgens de in de protocols vastgelegde procedureregels.

Vervolgens volgen een aantal, louter technische opmerkingen, waaraan integraal gevolg wordt gegeven (Sub randnr. 19: Definiëring van MiNa-Raad in artikel 2; Sub randnr. 20 :Inleidende zin “Met het oog op het verlenen van een advies ...” is inderdaad overbodig, gezien de nadere taakinvulling, vermeld in het derde lid.; Sub randnr. 21: vervangen van de woorden “gezamenlijk gemeentelijk mobiliteitsplan” door “intergemeentelijk mobiliteitsplan”).

Sub opmerking 22 vraagt de Raad naar de juridische geldingskracht van het mobiliteitscharter (bindend of intentieverklaring). Gelet op de aard van dit beleidsdocument en het relatief experimentele stadium van dit nieuwsoortig afsprakenkader, lijkt het logisch dat het charter enkel intentieverklaringen bevat. Waar het charter evenwel zou verwijzen naar richtinggevende bepalingen van het Mobiliteitsplan, speelt natuurlijk ook artikel 7, §2.

Sub opmerking 23 vraagt de Raad zich tenslotte af hoe het Mobiliteitsplan zich verhoudt tot andere planvormen, meer specifiek de plannen voor vervoersgebieden. Die verhouding wordt inderdaad geregeld door artikel 7, §2 waar wordt bepaald dat in principe niet kan worden afgeweken van de richtinggevende bepalingen. Dit wordt als dusdanig verduidelijkt in de memorie.