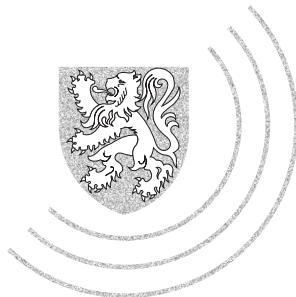


V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2003-2004

26 maart 2004

ONTWERP VAN DECREET

houdende de oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen

VERSLAG

**namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie
uitgebracht door de heer Marc Cordeel**

Samenstelling van de commissie :

Voorzitter : mevrouw Wivina Demeester-De Meyer.

Vaste leden :

de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, mevrouw Wivina Demeester-De Meyer, de heer Jan Verfaillie ;

de heren Marc Cordeel, André Denys, Koen Helsen, Patrick Lachaert ;

de heren Jean Geraerts, Pieter Huybrechts, Johan Van Brusselen ;

de heren Jean-Paul Peuskens, Robert Voorhamme ;

de heer Eloi Glorieux ;

de heer Jos Bex.

Plaatsvervangers :

de heren Jos De Meyer, Freddy Sarens, Eddy Schuermans, mevrouw Ilse Van Eetvelde ;

mevrouw Anny De Maght-Aelbrecht, de heren Didier Ramoudt, Jul Van Aperen, Marc van den Abeelen ;

mevrouw Marleen Van den Eynde, de heren Roland Van Goethem, Luk Van Nieuwenhuysen ;

de heren Jacky Maes, Bruno Tobback ;

de heer Johan Malcorps ;

de heer Jan Loones.

Zie :

2212 (2003-2004)

– Nr. 1 : Ontwerp van decreet

– Nr. 2 : Amendementen

INHOUD

	Blz.
1. Toelichting van de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minster van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie	4
2. Algemene bespreking	6
3. Artikelsgewijze bespreking	6
4. Eindstemming	9

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie besprak dit ontwerp van decreet op haar vergadering van 23 maart 2004.

Het ontwerp werd door de Commissie met 6, bij 4 onthoudingen aangenomen.

1. Toelichting van de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie

Het thans voorliggende ontwerp van decreet kadert in een algemene hervorming en beoogt voor het Vlaams Gewest te voorzien in een geïntegreerde benadering van de mobiliteitsproblematiek. De bepalingen vervat in het kaderdecreet van 18 juli 2003 zijn derhalve van toepassing op het voorliggende decreet tot oprichting van een strategische adviesraad voor het beleidsdomein “Mobiliteit”, genaamd Mobiliteitsraad voor Vlaanderen, afgekort MORA genoemd.

Op heden bestaat de MORA reeds (artikelen 53 e.v. van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg tot oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen – evenwel werden nog geen uitvoeringsbesluiten genomen) doch beschikt niet – zoals wordt vereist door het decreet tot regeling van strategische adviesraden – over een eigen rechtspersoonlijkheid. Vandaag immers maakt de MORA nog deel uit van de SERV waaraan hij hiërarchisch ondergeschikt is.

Het voorliggende ontwerp van decreet beoogt de bepalingen te vervangen van Hoofdstuk VII “Mobiliteitsraad van Vlaanderen” zoals opgenomen in het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en tot oprichting van de Mobiliteitsraad Vlaanderen met dien verstande dat er tegelijkertijd een stroomlijning plaats vindt in functie van het decreet tot regeling van de strategische adviesraden.

Daarom wordt de MORA thans geconcipieerd als een strategische adviesraad met rechtspersoonlijkheid voor het beleidsdomein “Mobiliteit”. Om die reden is dan ook geopteerd voor een oprichtingsdecreet waarbij niettemin gestreefd wordt naar continuïteit (door opsorping) tussen enerzijds de huidige MORA en anderzijds de nieuwe MORA die over een eigen rechtspersoonlijkheid beschikt en derhalve, als adviesraad, een autonoom bestaan kent.

Onderhavig ontwerp van decreet strekt er dus toe de algemene beginselen vervat in voornoemd decreet, wat de MORA betreft, in de praktijk om te zetten.

Het Vlaamse regeerprogramma stelt dat de beheersing van de mobiliteit een duurzaam mobiliteitsbeleid vergt. Dit moet gebeuren binnen de strikte voorwaarden die nodig zijn om de leefbaarheid, de veiligheid en het milieu in Vlaanderen te garanderen.

Het Strategisch Plan voor een Toegankelijk Vlaanderen omvat dan ook als hoofddoelstelling ‘het zorgen voor een duurzame mobiliteit door een beheersgericht en geïntegreerd beleid waarmee een duurzame ontwikkeling van de mobiliteit beoogd wordt’. Volgens dit plan impliceert dit ‘het voeren van een beheersgericht beleid, waarbij de economische, de sociale, de ruimtelijke en de milieucomponenten ten volle worden onderkend en geïntegreerd worden benaderd’.

Uit de huidige praktijk blijkt dat heel wat diensten, administraties, overheidsinstellingen, actie- en belangengroepen zich betrokken voelen bij de mobiliteitsproblematiek. Er worden in dit verband tal van initiatieven genomen die bij gebrek aan coördinatie en door de verschillende aanwezige belangen, veel kans lopen nooit tot resultaten te leiden.

Voorliggend ontwerp van decreet wil dergelijke geïntegreerde benadering mogelijk maken door de omvorming van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen tot een strategische mobiliteitsraad (de ‘MORA’). De MORA krijgt de exclusieve opdracht toegewezen om adviezen te verstrekken in aangelegenheden rond mobiliteit en dient verplicht geraadpleegd te worden voor alle belangrijke beleidsbeslissingen. Hierbij wordt als uitgangspunt gesteld dat niet gesegmenteerd gewerkt wordt, maar dat de mobiliteitsproblematiek integraal benaderd wordt, waardoor deze in een breder perspectief geplaatst wordt. Deze integratiegedachte betekent niet dat geen enkel ander initiatief meer zou noodzakelijk zijn, maar situeert deze initiatieven als een zinvolle aanvulling van de geïntegreerde benadering van de mobiliteitsproblematiek. Om zoveel mogelijk tot geïntegreerde standpunten te komen, zal de MORA als volgt worden samengesteld uit vertegenwoordigers van het maatschappelijk middenveld die actief zijn in het beleidsdomein dat betrekking heeft op de mobiliteit, en uit onafhankelijke deskundigen :

– een voorzitter ;

- een ondervoorzitter ;
- een vertegenwoordiger van de gemeenten ;
- een vertegenwoordiger van de provincies ;
- twaalf vertegenwoordigers uit de vier hierna vermelde werkcommissies ;
- zes leden-deskundigen.

De voorzitter, de ondervoorzitter, de leden en de leden-deskundigen zijn stemgerechtigd.

Zoals hierboven gemeld, worden bij de MORA vier werkcommissies opgericht, namelijk :

- één werkcommissie gebruikers van de voorzieningen voor het personenvervoer ;
- één werkcommissie aanbieders van de voorzieningen voor personenvervoer ;
- één werkcommissie gebruikers van voorzieningen voor het goederenvervoer ;
- één werkcommissie aanbieders van voorzieningen voor goederenvervoer.

De leden van de werkcommissies worden aangewezen door de Vlaamse regering.

De werkcommissies worden elk voorgezeten door een voorzitter. De voorzitter wordt bijgestaan door een secretaris.

Het decreet voorziet verschillende waarborgen voor een degelijk georganiseerde werking van de MORA.

In de eerste plaats kunnen leidende ambtenaren van bepaalde Vlaamse administraties de vergaderingen bijwonen en kunnen vertegenwoordigers van de SERV en de MINA – Raad tijdens de vergaderingen gehoord worden. Vervolgens kan de MORA enerzijds tijdelijke of permanente subcommissies oprichten en anderzijds een beroep doen op derden voor het onderzoek van bijzondere vraagstukken.

De MORA beschikt eveneens over een permanent secretariaat. Dit secretariaat staat in voor de administratieve, logistieke en inhoudelijke ondersteuning van de strategische adviesraad.

De regeling van de rechtspositie van het personeel van het secretariaat wordt vastgelegd door de Vlaamse regering.

Tevens beschikt de MORA over de nodige financiële middelen ter verwezenlijking van haar opdracht. In het voorliggende ontwerp van decreet MORA wordt hieromtrent in art. 21 gestipuleerd dat :

“Onverminderd hetgeen is bepaald in de artikelen 13 en 14 van het decreet van 18 juli 2003 tot regeling van strategische adviesraden, bestaan de financiële middelen van de MORA uit :

- 1° een vaste dotatie die jaarlijks wordt ingeschreven op de begroting van de Vlaamse Gemeenschap ;
- 2° een variabele dotatie die bepaald wordt in functie van de opdrachten waarmee de Vlaamse regering de Raad belast ;
- 3° eigen inkomsten.”.

Taak van de MORA

De MORA heeft onder meer volgende opdrachten :

- uit eigen beweging of op verzoek advies uitbrengen over de hoofdlijnen van het beleid en bijdragen tot het vormen van een beleidsvisie en het formuleren van de krachtlijnen van het te voeren beleid met betrekking tot de mobiliteit ;
- het volgen en interpreteren van de maatschappelijke ontwikkelingen op het vlak van mobiliteit en het leveren van reflecties over de bij het Vlaams Parlement ingediende beleidsnota's over mobiliteit ;
- advies uitbrengen over in opmaak zijnde regeling ;
- uit eigen beweging of op verzoek advies uitbrengen over het te voeren begrotingsbeleid inzake mobiliteit, met inbegrip van de meerjareninvesteringsplannen van de inzake verkeer en vervoer bevoegde entiteiten en van de meerjareninvesteringsplannen en exploitaties van het geregeld vervoer ;
- uit eigen beweging of op verzoek advies uitbrengen over ontwerpen inzake beleidsondersteuning, over ontwerpen van samenwerkings-

akkoord van strategisch belang die de Vlaamse Gemeenschap of het Vlaamse Gewest wil sluiten met de staat of met andere gemeenschappen en gewesten, en over ontwerpen van Europese en internationale samenwerkingsakkoorden van strategisch belang.

De adviezen waartoe de MORA is gehouden of die door de MORA worden verstrekt, worden steeds voorbereid door de hierboven vermelde werkcommissies.

Om de MORA in de mogelijkheid te stellen haar opdracht te vervullen met voldoende kennis van zaken in deze diverse domeinen wordt in hoofde van de leden van de Raad verwacht dat zij gezamenlijk, als raad, de nodige expertise samenbrengen.

2. Algemene bespreking

Mevrouw Mieke Van Hecke verwijst naar de besprekingen van het kaderdecreet omtrent de strategische adviesraden. Toen werd de afspraak gemaakt dat alle aanleunende decreten zouden getoetst worden aan het kaderdecreet. Vermits omwille van timingproblemen ondertussen beslist werd deze aanleunende decreten niet te behandelen in de Commissie voor Institutionele en Bestuurlijke Hervorming maar rechtstreeks in de functioneel bevoegde commissies te bespreken, zal zij deze toetsing hier doen.

In hoofdlijnen beantwoordt het voorliggend decreet aan de uitgangspunten gesteld in dit kaderdecreet. Zij heeft drie punctuele opmerkingen die zij zal te berde brengen in de artikelsgewijze bespreking.

3. Artikelsgewijze bespreking

Artikelen 1 tot en met 4

Deze artikelen worden zonder opmerkingen eenparig met 11 stemmen aangenomen.

Artikel 5

Een amendement ingediend door mevrouw Mieke Van Hecke, de heren Carl Decaluwe, Ludwig Caluwé en Jan Verfaillie en mevrouw Wivina Demees-

ter (*Parl. St.* VI. Parl. 2003-2004, nr. 2212/2) – amendement nr. 1 strekt ertoe de verplichte advisering te verfijnen door mogelijke overlappingen tussen strategische adviesraden te vermijden.

Het amendement wordt toegelicht door mevrouw Mieke Van Hecke. Zij verklaart dat bij verplichte advisering over voorontwerpen van decreet geen twijfel mag zijn omtrent welke strategische adviesraad bevoegd is om advies te verlenen. Zij is van oordeel dat het beter is om uitsluitend in deze context de havenactiviteiten uit te sluiten als men het heeft over sterk mobiliteitsgenererende activiteiten. Zij wenst overlappingen van bevoegdheden te vermijden tussen strategische adviesraden die verplicht advies moeten uitbrengen.

De minister heeft begrip voor het argument van de transparantie maar benadrukt dat het hier over mobiliteit gaat. De concrete situatie is dat men een aantal multimodale activiteiten plant binnen het havengebied. Het amendement zou impliceren dat men ook andere aspecten moet opsommen. Illustratief verwijst de minister tevens naar het ontwerp van grote infrastructuurwerken binnen de havens en de mobiliteitsgerelateerde effecten daarvan die moeten in een strategische adviesraad aan bod komen.

Hij concludeert dat hij tegen de goedkeuring van dit amendement gekant is omdat hij als hij in de filosofie treedt van het amendement en expliciet havenactiviteiten uitsluit, ook nog andere activiteiten moet uitsluiten.

Mevrouw Mieke Van Hecke handhaaft het amendement omdat het de aandacht vestigt op een bepaalde problematiek.

Het amendement nr. 1 wordt met 8 stemmen, bij 1 onthouding tegen 4 verworpen.

De heer Jean Geraerts vindt het eigenaardig dat in § 4 van dit artikel de Vlaamse Vervoermaatschappij genoemd wordt : zij winnen advies in van de MORA, terwijl uit latere artikels blijkt dat de VVM zelf zetelt in werkcommissies (i.c. werkcommissie aanbieder voorzieningen personenvervoer waarvan verder sprake). De Vlaamse Vervoermaatschappij is m.a.w. rechter en partij : ze zetelen in de werkcommissies en geven advies aan zichzelf via de adviesraad.

De minister repliceert dat De Lijn een belangrijke actor op het terrein is. Het lijkt toch aangewezen dat De Lijn vertegenwoordigd is in deze strategische adviesraad. Men moet rekening houden dat

de helft van de activiteiten door De Lijn gebeuren door privé-organisaties.

De heer Jean Geraerts herhaalt dat De Lijn advies moet geven over de eigen maatschappij.

De minister repliceert dat De Lijn adviezen zal geven over algemene mobiliteitsproblematieken en betwist dat er sprake is van belangenvermenging.

Het artikel wordt met 13 stemmen aangenomen.

Artikelen 6 tot en met 9

Deze artikelen worden zonder opmerkingen eenparig met 12 stemmen aangenomen.

Artikel 10

Een amendement ingediend door mevrouw Mieke Van Hecke, de heren Carl Decaluwe, Ludwig Caluwé en Jan Verfaillie en mevrouw Wivina Demeester (*Parl. St. VI. Parl. 2003-2004, nr. 2212/2*) – amendement nr. 2 strekt ertoe de samenstelling van de MORA te wijzigen door ook in een vertegenwoordiging voorgedragen door de SERV te voorzien.

Een tweede amendement ingediend door mevrouw Mieke Van Hecke, de heren Carl Decaluwe, Ludwig Caluwé en Jan Verfaillie en mevrouw Wivina Demeester (*Parl. St. VI. Parl. 2003-2004, nr. 2212/2*) – amendement nr. 3 strekt ertoe in dezelfde optiek de overige leden van de MORA te wijzigen door ook in een vertegenwoordiging voorgedragen door de SERV te voorzien.

De amendementen wordt toegelicht door mevrouw Mieke Van Hecke. Zij verklaart dat de vroegere MORA (opgericht bij het decreet Basismobiliteit maar nooit in werking getreden) geënt was op de SERV. Deze binding mobiliteit – sociaal-economische activiteit was belangrijk. Het valt op dat de samenstelling van de vorige MORA en de nu nieuw op te richten MORA verschillen. In de MORA anno 2001 was er sprake van een voordracht door de SERV, in de MORA 2004 niet meer.

Zij houdt een pleidooi om ook de sociale partners een plaats te geven in de Mobiliteitsraad omdat binnen mobiliteit er een belangrijke sociaal-economische dimensie is waarbij het bedrijfsleven en werknemers belangrijke stakeholders zijn. Het gaat dan vooral over ontsluiting van bedrijfsterreinen

en woon-werkverkeer. Het zou geen goede zaak zijn om in de MORA de sociale partners geen plaats te geven. Ze moeten volwaardig opgenomen worden. Dat is de strekking van dit amendement nr. 2 en het volgende amendement nr. 3. Mevrouw Mieke Van Hecke verklaart dat haar amendement niet ingegeven is door “lobbying” vanuit de belangengroepen, maar werkgevers en werknemers zijn belangrijke actoren in de mobiliteitsproblematiek.

De minister repliceert dat hij het belang van mobiliteit bij de economie niet onderschat ; hij hoopt dat de sociale partners veel aandacht hebben voor mobiliteit en in die zin was de MORA 2001 eigenlijk een onderafdeling van de SERV. Er is nu geopteerd voor een andere aanpak die geen afbreuk doet aan de functie en opdrachten van de SERV op vlak van mobiliteitsgerelateerde onderwerpen. De bedoeling is nu een soepele op de mobiliteit gerichte adviesraad te installeren. Er werd geopteerd om de gemeenten en de provincies hierbij te betrekken naast degenen die in de sector actief zijn en vanzelfsprekend ook de deskundigen. De minister benadrukt dat de economische invalshoek in de SERV kan aan bod komen.

Hier wordt geopteerd voor een aparte distinctieve adviesraad.

Mevrouw Mieke Van Hecke repliceert dat zij het oneens is met de minister. Het gaat niet over het economische luik, dat wordt inderdaad in de SERV behandeld. Hetzelfde lid benadrukt dat zij deze sociale partners bij deze MORA wenst te betrekken omwille van de specifieke problematiek van het woon-werkverkeer. Haar invalshoek is dat vanuit het domein mobiliteit belangrijke incentives worden gegeven naar het woon-werkverkeer : onder meer promoten om meer gebruik te maken van het openbaar vervoer.

Minister Gilbert Bossuyt repliceert dat woon-werkverkeer zeer belangrijk is maar dat schoolvervoer en hospitaalvervoer even belangrijk zijn. De minister blijft erbij dat deze groepen niet in de MORA moeten zetelen. Als de sociale partners daarvan deel moeten uitmaken, moet de minister ook schooldirecties laten plaatsnemen in de MORA. Hij is van oordeel dat de maatschappelijke en economische invalshoek perfect vanuit de SERV kan gebeuren. Hij beoogt met de MORA een adviesraad met deskundigen op te zetten.

Mevrouw Mieke Van Hecke is van mening dat er een verschil is omdat de eigen inspanningen die men zal vragen anders zijn. Zij meent trouwens dat dit specifieke luik niet door de SERV zal ingevuld

worden. De SERV zal zich beperken tot het economische luik en ook de schoolproblematiek is voor de helft een woon-werkproblematiek.

Zij betreurt dat de minister deze groepen niet erkent in de samenstelling van de MORA ; nochtans is de grootste problematiek waarmee mobiliteit thans wordt geconfronteerd, het woon-werkverkeer. Ze vindt de voorliggende samenstelling onjuist omdat het woon-werkverkeer ontbreekt in de MORA.

De minister repliceert verwijzende naar artikel 5 dat hij het amendement niet genegen is.

Het amendement nr. 2 wordt met 7 stemmen tegen 5 verworpen. Ingevolge de verwerping van amendement nr. 2 is het amendement nr. 3 zonder voorwerp.

Het artikel wordt met 9 stemmen tegen 3 aangenomen.

Artikelen 11 tot en met 14

Deze artikelen worden zonder opmerkingen eenparig met 12 stemmen aangenomen.

Artikel 15

Mevrouw Mieke Van Hecke verklaart dat er bij de bespreking van het kaderdecreet discussie was of er al dan niet subcommissies of werkcommissies moesten erkend worden en de vraag of aan deze commissies de mogelijkheid zou gegeven worden om rechtstreeks te adviseren aan de minister. Zij vreest dat zoals het hier in artikel 15 bepaald wordt, belangenconflicten kunnen geïnstitutionaliseerd worden. Sowieso kan geen enkele van die werkcommissies rechtstreeks advies geven en moeten ze naar de strategische adviesraad gaan waar dan toch de confrontatie van belangen zal gebeuren. Het lid heeft problemen met de wijze waarop deze belangenbehartigers hier worden opgedeeld. Indien men had geopteerd voor een subcommissie personenvervoer en een subcommissie goederenvervoer, had zij geen probleem, dan had men voorbereidend werk naar de strategische adviesraad kunnen doen. De filosofie om te opteren voor vier werkcommissies en meer concreet de opsplitsing tussen aanbieders en gebruikers ontsnapt haar en is op voorhand een belangenconflict inbouwen

omdat eenieder met zijn eigen belangen zal bezig zijn.

De minister repliceert dat geopteerd werd voor vier werkcommissies om zoveel mogelijk mensen te betrekken uit de verschillende onderdelen van de sector. Hij is van oordeel dat het nuttig kan zijn om de gebruikers en aanbieders niet samen te zetten. In de gekozen optie kunnen aparte gevoeligheden aan bod komen.

Mevrouw Van Hecke benadrukt dat haar invalshoek te maken heeft met de werkbaarheid van de strategische adviesraad. Zij opteert voor een meer efficiënte aanpak die kleinschaliger is en ze is daarom wel voorstander van een opdeling in twee werkcommissies. Daarnaast is er mogelijkheid om via ad hoc commissies het standpunt te vragen van specifieke groepen zoals gebruikers of aanbieders zonder dat te verankeren in een decreet. Zij besluit dat ze voorstander is voor een opdeling naar de werkbaarheid maar naar visie vindt ze de voorgestelde opdeling een slechte zaak.

De minister antwoordt dat de voorliggende regeling uit de praktijk komt. De praktijk is dat er een goede samenwerking is met heel wat verenigingen die nu gestructureerd werden via het decreet tot subsidiëring van mobiliteitsverenigingen. Op vlak van veiligheid zijn er voorstellen van de gebruikers die nadien geconfronteerd werden met de aanbieders. Hij verkiesst te werken vanuit de feitelijke situatie.

Mevrouw Mieke Van Hecke merkt op dat conform het Kaderdecreet er een voordracht dient te gebeuren door de representatieve middenveldorganisaties. Zij stelt vast dat hier in dit artikel daar geen melding wordt van gemaakt. Zij gaat ervan uit dat deze voordracht een verworvenheid is en kondigt terzake een amendement aan dat ze zal indienen in plenaire vergadering om duidelijkheid te creëren.

De minister heeft begrip voor deze opmerking maar is van oordeel dat de verwijzing naar het Kaderdecreet overbodig is uit zorg voor wetseenvoud.

Mevrouw Mieke Van Hecke benadrukt dat het Kaderdecreet geen echt kaderdecreet is omdat er geen hiërarchie is tussen de decreten. Er kan zich dus een probleem stellen. Men zou immers kunnen stellen dat vermits dit een later decreet is dan het Kaderdecreet en vermits het hier niet geëxpliciteerd is, dat de regeling van de voordracht niet geldt. Zij stelt daarom voor om hier toch expliciet een verwijzing te maken door de zinsnede “mits inachtneming van de bepalingen van het Kaderde-

creet” in te schrijven. Er is trouwens op dat vlak een verschil tussen het decreet Beter Bestuurlijk Beleid en het Kaderdecreet Strategische Adviesraden.

De minister heeft inhoudelijk geen probleem met de opmerking van mevrouw Mieke Van Hecke maar verwijst naar artikel 3, § 2, terwijl mevrouw Mieke Van Hecke juist van oordeel is dat de libelering van dit artikel maakt dat voor artikel 15 de toepassing van de bepalingen van het Kaderdecreet, niet wordt gewaarborgd. Zij blijft erbij dat zij terzake een amendement in plenaire vergadering zal neerleggen en vraagt aan de minister dat hij zijn juridische dienst deze problematiek laat onderzoeken.

Het artikel wordt met 5 stemmen, bij 1 onthouding tegen 2 aangenomen.

Artikel 16

De heer Jean Geraerts vraagt verduidelijking over de voorzitter waarvan sprake in § 3 en de relatie met § 1 : hij is van oordeel dat er sprake is van een overlapping.

De minister repliceert dat de SERV niet ressorteert onder de categorie opgesomd in § 1.

Het artikel wordt met 9 stemmen aangenomen.

Artikelen 17 tot en met 19

Deze artikelen worden zonder opmerkingen eenparig met 9 stemmen aangenomen.

Artikel 20

Mevrouw Mieke Van Hecke wenst te vernemen hoe de secretaris waarvan sprake, zal benoemd worden. Zij verwijst naar de praktijk in de VLOR waar er daaromtrent een discussie was of de regering of de raad de secretaris aanstelt. In de VLOR is men van oordeel dat de raad zelf zijn secretaris moet aanduiden.

Zij concludeert dat in het decreet geregeld dient te worden hoe de aanstelling van de secretaris gebeurt.

Het artikel wordt met 9 stemmen aangenomen.

Artikelen 21 tot en met 23

Deze artikelen worden zonder opmerkingen eenparig met 9 stemmen aangenomen.

Artikel 24

Mevrouw Mieke Van Hecke merkt op dat het mandaat dat de decreetgever hier geeft aan de regering beperkt moet worden tot technische aanpassingen.

Het artikel wordt met 10 stemmen aangenomen.

Artikelen 25 tot en met 27

Deze artikelen worden zonder opmerkingen eenparig met 10 stemmen aangenomen.

4. Eindstemming

Het ontwerp van decreet tot oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen wordt goedgekeurd met 6 stemmen bij 4 onthoudingen.

De verslaggever,

De voorzitter,

Marc
CORDEEL

Wivina
DEMEESTER-DE MEYER