Vlaams Parlement

1769 (2018-2019) – Nr. 1
ingediend op 30 november 2018 (2018-2019)

Ontwerp van decreet

tot wijziging van het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van zeehavens, het decreet van 7 mei 2004 inzake de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen en het decreet van 7 juli 2006 houdende de oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen

verzendcode: OPE

INHOUD

Memorie van toelichting 3

Voorontwerp van decreet..... 15

Advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen en van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen 25

Advies van de Raad van State 39

Ontwerp van decreet..... 47

MEMORIE VAN TOELICHTING

A. Algemene toelichting

1. Situering

A. Algemeen

In het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) zijn sinds enige tijd meerdere adviesorganen actief. Bij besluit van de Vlaamse Regering van 15 november 1989 werd een Vlaamse Havencommissie (VHC) opgericht die de Vlaamse Regering adviseert over het Vlaamse havenbeleid. In mei 2004 kreeg de Vlaamse Luchthavencommissie (VLC) een wettelijke grondslag door opname in het decreet van 7 mei 2004 inzake de Sociaal Economische Raad van Vlaanderen (SERV). De VLC werd het platform voor structureel overleg en advies over het Vlaamse luchtvaart- en luchthavenbeleid vanuit een sociaaleconomische invalshoek.

Op 7 juli 2006 werd de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) opgericht conform de generieke regels die in het decreet van 18 juli 2003 tot regeling van strategische adviesraden werden vastgelegd. Door de MORA onder te brengen bij de SERV beoogde men toen al een gecoördineerde werking tussen VHC, VLC en MORA.

In het Vlaamse regeerakkoord 2014-2019 wordt verdere integratie en vereenvoudiging van het advieslandschap vooropgesteld.

Op 12 april 2017 vroeg minister Weyts aan de voorzitters van SERV, MORA, VHC en VLC om verder na te denken over een integratie van de diverse overleg- en adviesorganen actief in het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken in één structuur van de Algemene Mobiliteitsraad met twee commissies. De structuur moet conform zijn met de regeling van strategische adviesraden en moet transparant en efficiënt advies kunnen verlenen over de strategische elementen van het beleidsdomein, waarbij ook de verschillende sectorale invalshoeken meegenomen worden in het adviesproces. De samenstelling moet multimodaal zijn waarbij zowel de sociaaleconomische als modale evenwichten worden gerespecteerd.

De voorzitters van SERV, MORA, VHC en VLC hebben op 24 mei 2017 op basis van deze principes een concreet voorstel geformuleerd conform het SERV-model waarbij consensus op basis van wederzijds respect en engagement centraal staat.

De belangrijkste actoren actief in het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken worden betrokken bij de werking van de Algemene Mobiliteitsraad, zowel inbreng van expertise als overleg zijn hier belangrijke elementen. De voorgestelde structuur is een Algemene Mobiliteitsraad met een Commissie Personenmobiliteit en een Commissie Goederenvervoer, Logistiek en Internationale knooppunten. Conform met de ideeën uit het groenboek Bestuur (*Parl.St.* Vl.Parl. 2016-17, nr. 967) moet de nieuwe Mobiliteitsraad inzetbaar zijn als flexibele netwerkorganisatie.

De procedurele werking van de Algemene Mobiliteitsraad is afgestemd op de SERV-werking. De Algemene Mobiliteitsraad blijft ingebed in de SERV, heeft geen eigen rechtspersoonlijkheid, maar werkt op inhoudelijk vlak onafhankelijk van de SERV.

B. Bestuursdecreet

Op 22 december 2017 keurde de Vlaamse Regering voor de eerste keer het nieuwe voorontwerp van Bestuursdecreet (hierna Bestuursdecreet) principieel goed. Dit voorontwerp erkent het belang van de maatschappelijke en beleidsmatige rol van strategische adviesraden in het participatiebeleid van de Vlaamse Regering. Het

voorontwerp van decreet bevat een aantal vernieuwingen zoals de mogelijkheid om een open consultatie te organiseren ter voorbereiding van een advies door de adviesraden. Ook het advies over conceptnota's, groen- en witboeken wordt uitdrukkelijk toegevoegd aan de opdracht van strategische adviesraden. Tegelijkertijd krijgen de leden van de Vlaamse Regering meer ruimte om over de beleidsdossiers zelf advies te vragen of over de inhoud ervan duiding te geven.

Het kader voor strategische adviesraden dat in het voorontwerp van Bestuursdecreet (*Parl.St.* Vl.Parl. 2017-18, nr. 1656) wordt vastgelegd is wat de wijze van samenstelling, opdracht en werkterrein betreft, te beschouwen als een suppletoire regeling. Er is met het voorliggende voorontwerp van decreet echter getracht een maximale conformiteit met het nieuwe Bestuursdecreet na te streven.

2. Inhoud

Dit decreet wil een kader aanreiken voor de elementen die aan bod kwamen in het overleg tussen de verschillende stakeholders van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken dat hiervoor geschetst werd en kadert in de hervormingen van het Vlaamse Bestuursdecreet zoals door de Vlaamse Regering werd goedgekeurd op 9 maart 2018 en 22 juni 2018.

Dit decreet wijzigt het decreet van 7 juli 2006 houdende de oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen zodat diverse overleg- en adviesorganen actief in het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken worden geïntegreerd in één structuur, waarbij een breed spectrum van het maatschappelijke middenveld wordt betrokken.

Deze structuur maakt debat en overleg mogelijk met het maatschappelijk middenveld dat de Vlaamse Regering kan bijstaan bij strategische beleidsbeslissingen.

De werkzaamheden van de nieuwe adviesraad moeten voeding geven aan een multimodale aanpak van zowel het mobiliteitsbeleid in de brede zin als van de investeringen, en bijdragen tot visie op basisbereikbaarheid en combimobiliteit.

In de voorgestelde structuur staan consensus op basis van wederzijds respect en engagement centraal. De procedurele werking van de Mobiliteitsraad wordt afgestemd op de SERV-werking.

De Mobiliteitsraad blijft ingebed in de SERV, heeft geen eigen rechtspersoonlijkheid, maar werkt op inhoudelijk vlak onafhankelijk van de SERV.

De structuur wordt opgevat als een Algemene Mobiliteitsraad met een Commissie Personenmobiliteit en een Commissie Goederenvervoer, Logistiek en Internationale knooppunten

3. Advies van de Raad van State en strategische adviesraden

3.1. Advies van de Raad van State

De Raad van State oordeelt dat de opheffingsbepaling in artikel 3 moet beperkt worden tot de tweede zin van artikel 30, §3, van het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van zeehavens. Het voorontwerp van decreet is in die zin aangepast.

De Raad van State oordeelt dat de bevoegdheid inzake 'Mobiliteit en Openbare Werken' een gewestelijke bevoegdheid is en geen gemeenschapsbevoegdheid. Iedere verwijzing naar de gemeenschappen in artikel 7 moet bijgevolg worden verwijderd. Het voorontwerp van decreet is in deze zin aangepast.

Verder oordeelt de Raad van State bij punt 12° van het ontworpen artikel 4 van het decreet van 7 juli 2006 dat dit niet voldoende is verduidelijkt in de memorie van toelichting. De memorie van toelichting bij het voorontwerp van decreet is in deze zin aangepast.

De Raad van State oordeelt dat het gebruik van verschillende begrippen om de adviesbevoegdheid van de MORA te omschrijven in het ontworpen artikel 5, §1, eerste lid, 1° en 2°, en §3, van het decreet van 7 juli 2006 tot verwarring en onzekerheid kan leiden. Het ontworpen artikel is echter een samenvoeging van de decreten van de drie adviesraden, die met dit decreet samensmelten tot één adviesraad. De gebruikte terminologie geeft de bevoegdheden van de vroegere adviesraden weer. Om die reden werd het advies van de Raad van State niet gevolgd.

De Raad van State oordeelt verder dat het onduidelijk is wat in het ontworpen artikel 5, §1, eerste lid, 2°, van het decreet van 7 juli 2006 concreet bedoeld wordt met samenwerkingsakkoorden van strategisch belang. Dit moet volgens de Raad van State worden verduidelijkt. De memorie van toelichting is in die zin aangepast.

De Raad van State oordeelt ook dat het ontworpen artikel 5, §3, van het decreet van 7 juli 2006 duidelijker de bedoeling moet weergeven. Het voorontwerp van decreet is in die zin aangepast.

De Raad van State merkt op bij artikel 20 dat het ontworpen artikel 13/1, artikel 13 van het decreet van 7 juli 2006 herneemt, maar dat paragraaf 3 van dit artikel niet werd hernomen. Het voorontwerp van decreet is aangepast opdat de voorzitters van alle strategische adviesraden kunnen worden gehoord.

De Raad van State stelt nog een aantal tekstuele wijzigingen voor, die zijn doorgevoerd.

3.2. Advies van de MORA en de SERV

Het advies werd gezamenlijk gegeven op 6 september 2016.

De MORA en de SERV hebben een positief advies gegeven met betrekking tot dit voorontwerp van decreet.

In het advies werden enkele nuances vooropgesteld om mogelijks de transitie naar een betere adviesprocedure beter te doen verlopen.

De MORA en de SERV merken op dat de samenstelling van de Algemene Mobiliteitsraad op drie punten afwijkt van het consensusvoorstel van SERV, MORA en VHC. Bij de opmaak van het ontwerp van decreet wordt gezocht naar maximale gedragenheid. De motivatie om te komen tot het voorstel is opgenomen in deze memorie van toelichting.

Door de toevoeging van vertegenwoordiging van een organisatie met uitzonderlijke expertise op het vlak van mobiliteit en innovatie, wil de Vlaamse Regering de innovatie in de mobiliteitssector meer aan bod laten komen in de strategische beraadslaging over mobiliteit. Met een vertegenwoordiging vanuit de havenbesturen toe te voegen aan de Algemene Mobiliteitsraad wil de Vlaamse Regering de integratie tussen beide adviesraden (MORA en VHV) benadrukken.

De vertegenwoordiging van milieu- en natuurverenigingen wordt versterkt, in die zin dat de MORA de uitdrukkelijke opdracht krijgt om een transparante en constructieve samenwerking op te zetten met de strategische adviesraden van andere beleidsdomeinen, en meer in het bijzonder een structurele samenwerking met de adviesraden van het beleidsdomein Omgeving, alwaar deze milieu- en natuur-

verenigingen een vertegenwoordiging kennen. Bovendien wordt de mogelijkheid voorzien om de vertegenwoordigers uit de milieuverenigingen die zitting hebben in de Milieu en Natuurraad van Vlaanderen (Minaraad) actief te betrekken bij de werkzaamheden van de MORA, dit zowel in de Algemene Mobiliteitsraad als in de commissies.

Een afzonderlijke vertegenwoordiging van deze milieu- en natuurverenigingen in de Algemene Mobiliteitsraad was vanuit dat oogpunt niet meer noodzakelijk.

De opmerkingen van MORA en SERV inzake de werking van de algemene raad en de commissies worden verder behandeld bij de besluiten. De vraag tot verdere betrokkenheid van MORA en SERV hierbij kan positief worden beantwoord.

Inzake de term economische poort versus internationale knooppunten wordt ervoor geopteerd om de term uit het goedgekeurde strategische deel van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen aan te houden.

B. Artikelsgewijze toelichting

Artikel 1

Dit artikel behoeft geen commentaar.

Artikel 2

In het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van zeehavens wordt artikel 24 opgeheven. Dit artikel 24 verwijst naar de werking van de Vlaamse Havencommissie en de advisering over het Vlaamse havenbeleid. Aangezien het havenbeleid deel uitmaakt van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken worden deze advieswerkzaamheden waargenomen door de Mobiliteitsraad.

Artikel 3

In het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van zeehavens wordt de tweede zin van artikel 30, §3, opgeheven. Deze paragraaf verwijst naar het advies van de Vlaamse Havencommissie met betrekking tot de financiële tegemoetkomingen verstrekt aan de havenbedrijven. Aangezien het havenbeleid deel uitmaakt van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken worden deze advieswerkzaamheden waargenomen door de Mobiliteitsraad.

Artikel 4

In artikel 17 en 18 van het decreet van 7 mei 2004 inzake de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen wordt de oprichting bij de SERV van de Vlaamse Havencommissie en Vlaamse Luchthavencommissie geregeld. De opdrachten van deze adviesraden worden bij de inwerkingtreding van dit decreet overgenomen door de Algemene Mobiliteitsraad en zijn commissies.

Artikel 5

Ten opzichte van het bestaande artikel 2 van het decreet van 7 juli 2006 houdende oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen worden de definities van aangelegenheden waarop het beleidsdomein MOW betrekking heeft, departement en beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken en van combimobiliteit en internationale knooppunten toegevoegd. Deze laatste begrippen vervullen een centrale rol in het Vlaamse Mobiliteitsbeleid.

Het begrip combimobiliteit werd voor een eerste maal naar voorgeschoven in de beleidsnota 2014-2019 en heeft zijn impact op verschillende maatschappelijke elementen zoals ruimtelijk beleid, keuze van vervoerswijze enzovoort. Het is als dusdanig een strategisch element van het beleid ten aanzien van personenmobiliteit.

Combimobiliteit is een term die de complementariteit van de verschillende transportmodi benadrukt en aanstuurt op een meer gevarieerd en gecombineerd gebruik ervan. Om tegemoet te komen aan een mobiliteitsvraag kan een combinatie gemaakt worden van verschillende vervoersmodi. Belangrijk is daarom in te zetten op de maximale verknoping van netwerken zodat men niet automatisch kiest voor de wagen om alle trajecten af te leggen, maar ook – deels – gebruikmaakt van andere vervoersmodi.

Internationale knooppunten zijn internationaal uitstekend bereikbare locaties die toegangspoorten vormen voor Vlaanderen. Ze beschikken over verschillende internationale verbindingen voor goederen en/of personen en zijn van uitzonderlijk belang voor de economische structuur van Vlaanderen. Die locaties kunnen onder meer de zeehavens van Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende, de internationale luchthaven Zaventem en de regionale luchthavens van Oostende en Antwerpen, de internationaal georiënteerde multimodale logistieke parken, en het station Antwerpen-Centraal zijn.

Artikel 6

Conform artikel III.93 van het Bestuursdecreet wordt het werkterrein van de strategische adviesraad vastgelegd in het oprichtingsdecreet.

Artikel 7

De opdrachten van de MORA worden aangepast zodat een gecoördineerde en multimodale adviesverlening voor het hele beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken mogelijk wordt. De opdrachten vloeien voort uit het Bestuursdecreet maar zijn tevens een synthese van de nog actuele opdrachten van MORA, VHC en VLC.

Aan de bestaande opdrachten wordt in punt 11 de mogelijkheid toegevoegd om de adviesraad een rol te laten spelen bij de door de Vlaamse Regering opgestelde conceptnota's. De conceptnota is immers een instrument om het parlement en de maatschappelijke actoren actiever, transparanter en vroeger bij het beleid te betrekken, om op die manier de kwaliteit van de besluitvorming en het draagvlak van de beslissingen te versterken.

Conform de uitgangspunten in het Bestuursdecreet moet de adviesraad een rol kunnen spelen in verschillende vormen van interactief beleid, wanneer de minister of de Vlaamse Regering een participatiemoment wensen te organiseren, los van de eigen initiatieven van de adviesraad en dit zowel in de rechtstreekse publieksparticipatie door individuele burgers, het gestructureerde overleg met het middenveld, als de inbreng van nieuwe verenigingen en burgerbewegingen. Deze nieuwe taak wordt in punt 12 toegevoegd.

Verkokering wordt tegengegaan in punt 13 door aan de MORA de opdracht te geven een transparante en constructieve samenwerking op te zetten met de strategische adviesraden van andere beleidsdomeinen. Meer in het bijzonder krijgt de MORA de opdracht een structurele samenwerking op te zetten met de adviesorganen van het beleidsdomein Omgeving. Door deze structurele samenwerking wordt een betere wisselwerking beoogd tussen deze adviesraden, die qua thematiek vaak bij elkaar aanleunen. De samenwerking en uitwisseling is breder en meer omvattend dan wanneer er enkel vertegenwoordigers uit de milieuverenigingen zetelend in de Minaraad worden opgenomen.

Artikel 8

De adviesverplichting uit het bestaande oprichtingsdecreet wordt aangevuld met de voorontwerpen van decreet die betrekking hebben op havens, luchthavens en verkeersveiligheid zodat een gecoördineerde en multimodale adviesverlening voor het hele beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken mogelijk wordt.

Als samenwerkingsakkoorden van strategisch belang, worden deze samenwerkingsakkoorden beschouwd die niet de loutere neerslag zijn van operationele afspraken, of beperkt zijn tot de louter operationele uitwerking van een reglementair of organiek besluit of decreet.

De formulering dat de leden van de Vlaamse Regering niet verplicht zijn om het advies van de MORA in te winnen over voorontwerpen van decreet houdende instemming met internationale verdragen wordt overgenomen uit het geldende oprichtingsdecreet en het Bestuursdecreet.

Paragraaf 3 wordt hernomen en aangevuld zodat de Vlaamse Regering ook het advies van de MORA kan inwinnen over voorontwerpen van decreet, conceptnota's enzovoort, die behoren tot een ander beleidsdomein.

Paragraaf 4 uit het bestaande oprichtingsdecreet wordt niet hernomen. De MORA heeft in de voorbije tien jaar geen enkel advies verleend in het kader van de voorstellen voor netmanagement. Bovendien zal het principe van netmanagement op een andere manier ingevuld worden in het kader van de omvorming van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid.

De verplichting overeenkomstig paragraaf 5 voor het uitbrengen van een vijfjaarlijks Mobiliteitsrapport blijft behouden. Het opleveren van jaarlijkse verslagen over de werkzaamheden van de MORA wordt voortaan geregeld door artikel III.106 van het Bestuursdecreet. Deze alinea werd dan ook niet hernomen.

Artikel 9

Artikel 6 van oprichtingsdecreet wordt opgeheven en wordt voortaan geregeld door artikel III.103 van het Bestuursdecreet.

Artikel 10

In artikel 5 werd paragraaf 5 uit het oprichtingsdecreet opgeheven, dus wordt de verwijzing hiernaar ook niet hernomen.

Artikel 11

Deze bepaling behoeft geen commentaar.

Artikel 12

Met dit decreet worden, vanuit een multimodaal perspectief, de diverse overlegen adviesorganen actief in het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken zoals vermeld in de oprichtingsdecreten van MORA, VHC en VLC, geïntegreerd in één nieuwe structuur.

Het nieuwe artikel 9 stelt dat er binnen de structuur van een Algemene Mobiliteitsraad een Commissie Personenmobiliteit en een Commissie Goederenvervoer, Logistiek en Internationale knooppunten worden opgericht. Deze tweeledigheid sluit aan bij de huidige mobiliteitsvraagstukken en integreert de uitdagingen van vandaag.

Artikel 13

Het nieuwe artikel 10, eerste lid, regelt de opdracht van de Algemene Mobiliteitsraad.

De Algemene Mobiliteitsraad draagt de eindverantwoordelijkheid voor het proces van adviesverlening, de rapporten en verslagen aan de Vlaamse Regering, conform de taken van een strategische adviesraad voorzien in het Bestuursdecreet.

De Algemene Mobiliteitsraad waarborgt de goede werking en staat garant voor de kwaliteit van het adviesproces. Hij doet dit onder meer door:
– het proces van een adviesvraag aan te sturen, betrokkenheid van de commissies te organiseren en te waken over legitimiteit en kwaliteit;
– het bewaken van de onafhankelijkheid; het coördineren van de samenwerking tussen de commissies onderling en de Algemene Mobiliteitsraad zodat de homogeniteit in werking en adviezen behouden blijft;
– te zorgen voor een goede werking van het secretariaat en ondersteuning van de commissies onder meer op basis van een evenwichtig werkprogramma;
– te zorgen voor goede communicatie met de Vlaamse Regering, de bevoegde minister en leidend ambtenaren;
– het waarborgen van voldoende overleg tussen de stakeholders met het oog op sociaaleconomisch evenwicht;
– te voorzien in voldoende kennisopbouw en kennis- en informatiedeling binnen de organisatie;
– externe vertegenwoordiging.

De betrokkenheid van de commissies wordt gegarandeerd.

Het nieuwe artikel 10, derde lid, regelt de samenstelling van de Algemene Mobiliteitsraad en zal verder worden uitgewerkt in het uitvoeringsbesluit.

Gelet op de gerichte taakstelling is een beperkte samenstelling van de Algemene Mobiliteitsraad aangewezen.

De Algemene Mobiliteitsraad wordt evenwichtig samengesteld met organisaties die het algemeen maatschappelijk belang kunnen vertegenwoordigen. De belangenorganisaties binnen de Algemene Mobiliteitsraad zijn paritair samengesteld uit interprofessionele sociale partners en uit vertegenwoordigers van koepelorganisaties van mobiliteitsverenigingen. Een vertegenwoordiger van de havenbesturen wordt toegevoegd alsook een vertegenwoordiger van een organisatie met uitzonderlijke expertise op het vlak van mobiliteit en innovatie, gelet op bijzonder urgente noden in het mobiliteitsbeleid.

De lokale besturen worden, zoals voorzien in artikel III.95 van het Bestuursdecreet, opgenomen door een vertegenwoordiger van de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG) en de Vereniging van de Vlaamse Provincies (VVP). Dit is nu ook al het geval in de Mobiliteitsraad.

De voorzitters en vicevoorzitters van de twee vaste commissies maken volwaardig deel uit van de Algemene Mobiliteitsraad.

Het vierde lid regelt in het bijzonder de aanduiding van de voorzitter.

Artikel 14

Het nieuwe artikel 11, eerste lid, bepaalt dat de Commissie Goederenvervoer, Logistiek en Internationale knooppunten de adviezen voorbereidt die betrekking hebben op alle ontwerpen van decreet, beleidsplannen en samenwerkingsakkoor-

den van de Vlaamse Regering die zich situeren in het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken en een effect hebben op de goederenmobiliteit of waarvan de door de beslissing gegenereerde mobiliteitseffecten een sociaaleconomische impact hebben op de sector van het goederenvervoer, de logistiek of de internationale knooppunten.

De commissie heeft aandacht voor de uitvoering van het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Zij bekijkt de voorstellen met betrekking tot de bereikbaarheid van de internationale knooppunten, mede in het kader van het internationaal en regionaal gevoerde maritiem en luchtvaartbeleid. Zij bekijkt het Vlaamse investerings- en infrastructuurbeleid met het oog op het langetermijnperspectief. De commissie komt tot een geïntegreerde en multimodale benadering van het gevoerde goederenvervoer en logistiek beleid.

De commissie heeft de opdracht om, in samenwerking met het departement en de bestaande kennisinstellingen, kennis te verwerven over het goederenvervoer, logistiek en internationale knooppunten op middellange en lange termijn. De analyses en rapporten moeten de werking van de commissie verder onderbouwen en kunnen als kennisdeling ingebracht worden in het maatschappelijk overleg.

Het tweede lid regelt de samenstelling van de Commissie Goederenvervoer, Logistiek en Internationale knooppunten.

Punt 1 bepaalt dat de sociale partners, vertegenwoordigd in de SERV, op basis van een procedure uit te voeren in een uitvoeringsbesluit, tien vertegenwoordigers van sectorale belangenorganisaties voordragen. Zij waken over een evenwichtige spreiding binnen de vertegenwoordiging van alle sectoren van goederenvervoer, logistiek en internationale knooppunten. In het uitvoeringsbesluit zal er rekening worden gehouden met de verplichtingen inzake evenwichtige vertegenwoordiging zoals geregeld door artikel III.58 van het Bestuursdecreet.

De groep leden, bepaald in punt 2, moet bestaan uit enerzijds middenveldverenigingen en anderzijds uit operatoren actief in de sectoren van goederenvervoer, logistiek en internationale knooppunten.

De vertegenwoordigers voldoen allen aan de voorwaarden van artikel III.97 van het Bestuursdecreet. Dit betekent tevens dat in tegenstelling tot het bestaande oprichtingsdecreet, ook de vertegenwoordigde operatoren onafhankelijk zijn van de Vlaamse overheid.

De procedure, uitgewerkt in het uitvoeringsbesluit, moet ervoor zorgen dat er in de verdeling van de mandaten gestreefd wordt naar evenwicht, legitimiteit en representativiteit bij de operatoren en middenveldorganisaties. In de voordrachtprocedure zal de Algemene Mobiliteitsraad een belangrijke rol worden toebedeeld om de representativiteit voor het beleidsdomein te bewaken. In het uitvoeringsbesluit zal er rekening worden gehouden met de verplichtingen inzake evenwichtige vertegenwoordiging zoals geregeld door artikel III.58 van het Bestuursdecreet.

De voorbije werkzaamheden van de MORA hebben aangetoond dat met betrekking tot kennisverwerving en kennisdeling de aanwezigheid van vertegenwoordigers, vermeld in punt 3, erg zinvol is. De werkzaamheden van de commissie kunnen een positieve impact hebben op de maatschappelijke relevantie van mogelijke onderzoeksvragen of de onderzoeksagenda.

Punt 4 bepaalt dat er, op basis van een procedure uitgewerkt in het uitvoeringsbesluit, twee deskundigen worden benoemd die zullen zetelen in de commissie.

Artikel 15

Deze bepaling behoeft geen commentaar.

Artikel 16

Het nieuwe artikel 12, eerste lid, stelt dat de Commissie Personenmobiliteit de adviezen voorbereidt die betrekking hebben op alle ontwerpen van decreet, beleidsplannen en samenwerkingsakkoorden van de Vlaamse Regering die zich situeren in het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken en die een effect hebben op de personenmobiliteit of de verkeersveiligheid, of waarvan de door de beslissing gegenereerde mobiliteitseffecten een socio-economische impact hebben op de sectoren van het personenvervoer.

De commissie heeft aandacht voor de uitvoering van het Mobiliteitsplan Vlaanderen, het Fietsbeleidsplan en het Verkeersveiligheidsplan. De impact van bereikbaarheid van de internationale knooppunten voor werknemers en gebruikers en de verdere economische ontwikkeling in Vlaanderen staan centraal in de werkzaamheden. Zij bekijkt het Vlaamse investerings- en infrastructuurbeleid met het oog op het langetermijnperspectief en volgt de werking van de vervoerregio's.

De commissie komt tot een geïntegreerde en multimodale benadering van het gevoerde beleid rond basisbereikbaarheid. De commissie volgt de ontwikkeling van het openbaar en collectief vervoer op de voet.

De commissie heeft onder meer de opdracht om, in samenwerking met het departement en de bestaande kennisinstellingen, kennis te verwerven over de personenmobiliteit op middellange en lange termijn. De analyses en rapporten moeten de werking van de commissie verder onderbouwen en kunnen als kennisdeling ingebracht worden in het maatschappelijk overleg. De resultaten uit het opvolgingsrapport over de monitoring van het Mobiliteitsplan Vlaanderen worden uitgebreid besproken vanuit het maatschappelijk perspectief.

Het tweede lid regelt de samenstelling van de Commissie Personenmobiliteit.

Punt 1 bepaalt dat de sociale partners, vertegenwoordigd in de SERV, op basis van een procedure uitgewerkt in het uitvoeringsbesluit, tien vertegenwoordigers van sectorale belangenorganisaties voordragen. Zij waken over een evenwichtige spreiding binnen de vertegenwoordiging van alle sectoren van openbaar, collectief en privaat personenvervoer.

Het uitvoeringsbesluit zal voorzien dat maximaal één derde van de vertegenwoordigers van hetzelfde geslacht zijn.

De groep leden, vermeld in punt 2, moet bestaan uit enerzijds middenveldverenigingen en uit operatoren actief in de sectoren van de personenmobiliteit of openbaar, collectief en privaat personenvervoer of verkeersveiligheid.

De vertegenwoordigers voldoen alle aan de voorwaarden van artikel III.97 van het Bestuursdecreet. Dit betekent tevens dat in tegenstelling tot het bestaande oprichtingsdecreet, ook de vertegenwoordigde operatoren onafhankelijk zijn van de Vlaamse overheid.

De procedure, uitgewerkt in het uitvoeringsbesluit, moet zorgen dat in de verdeling van de mandaten gezorgd wordt voor evenwicht, legitimiteit en representativiteit bij de operatoren en middenveldorganisaties. In de voordrachtprocedure zal de Algemene Mobiliteitsraad een belangrijke rol worden toebedeeld om de representativiteit voor het beleidsdomein te bewaken. In het uitvoeringsbesluit zal er reke-

ning worden gehouden met de verplichtingen inzake evenwichtige vertegenwoordiging zoals geregeld door artikel III.58 van het Bestuursdecreet.

De voorbije werkzaamheden van de MORA hebben aangetoond dat met betrekking tot kennisverwerving en kennisdeling de aanwezigheid van de vertegenwoordigers, vermeld in punt 3, erg zinvol is. De werkzaamheden van de commissie kunnen een positieve impact hebben op de maatschappelijke relevantie van mogelijke onderzoeksvragen of de onderzoeksagenda. De vertegenwoordigers bezitten een uitzonderlijke expertise op het domein van de personenmobiliteit, openbaar, collectief en privaat personenvervoer of verkeersveiligheid.

Punt 4 bepaalt dat er, op basis van een procedure uitgewerkt in het uitvoeringsbesluit, twee deskundigen worden benoemd die zullen zetelen in de commissie.

Artikel 17

Deze bepaling behoeft geen commentaar.

Artikel 18

Het nieuwe artikel 13, §1, voorziet in een dubbele voordracht van de leden, behalve voor de vertegenwoordigers van de kennisinstellingen en de deskundigen.

De paragrafen 2 en 3 behoeven geen commentaar.

De paragrafen 4 en 5 nemen de bestaande tekst van artikel 9, §§4 en 7, over.

Paragraaf 6 werd toegevoegd teneinde de continuïteit van de werking van de Algemene Mobiliteitsraad en commissies te allen tijde te garanderen.

Artikel 19

Deze bepaling behoeft geen commentaar.

Artikel 20

Het nieuwe artikel 13/1 herhaalt het bestaande artikel 13. Verder wordt de wederkerigheid ingebracht in het kader van de evolutie naar een open en interactieve beleidsvoering. Het is logisch dat ook de leidend ambtenaren de MORA kunnen vragen om toelichtingen te verschaffen over de door de MORA verstrekte adviezen.

Paragraaf 3 voert de mogelijkheid in om voorzitters en andere vertegenwoordigers van de andere adviesraden te horen tijdens de vergaderingen. In het bijzonder wordt de mogelijkheid voorzien om de vertegenwoordigers uit de milieuverenigingen die zitting hebben in de Minaraad actief te betrekken bij de werkzaamheden van de MORA, dit zowel in de Algemene Mobiliteitsraad als in de commissies.

De modaliteiten hiertoe kunnen in het huishoudelijk reglement worden voorzien.

Paragraaf 4 is het gevolg van het uitgangspunt in het Bestuursdecreet dat beleidsgerichte advisering moet kunnen plaatsvinden op een moment waar het beleid nog in een ontwikkelingsfase verkeert. De MORA moet ook kunnen dienen als een klankbord voor de toetsing van onuitgewerkte ideeën, of zich een beeld vormen van de door het beleidsdomein opgestelde onderzoeksagenda. Het Bestuursdecreet voorziet dat de MORA een werkprogramma opstelt. Een goede communicatie van de MORA met het managementcomité van het departement is essentieel om zijn adviesopdracht naar behoren te vervullen.

Artikel 21

Deze bepaling behoeft geen commentaar.

Artikel 22

Deze bepaling behoeft geen commentaar.

Artikel 23

Deze bepaling behoeft geen commentaar.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Geert BOURGEOIS

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken,
Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn,

Ben WEYTS

VOORONTWERP VAN DECREET

Vlaamse Regering

Voorontwerp van decreet tot wijziging van het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van zeehavens, het decreet van 7 mei 2004 inzake de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen en het decreet van 7 juli 2006 houdende de oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen.

DE VLAAMSE REGERING,

Op voorstel van de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn;

Na beraadslaging,

BESLUIT:

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn is ermee belast, in naam van de Vlaamse Regering, bij het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet in te dienen, waarvan de tekst volgt:

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Art. 2. Artikel 24 van het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van zeehavens wordt opgeheven.

Art. 3. In artikel 30 van het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van zeehavens wordt paragraaf 3 opgeheven.

Art. 4. In het decreet van 7 mei 2004 inzake de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen worden volgende artikelen opgeheven:

1° artikel 17, gewijzigd bij het decreet van 19 december 2008

2° artikel 18, vervangen bij het decreet van 19 december 2009.

Art. 5. Aan artikel 2 van het decreet van 7 juli 2006 houdende oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen worden voor punt 1°, dat punt 1°/3 wordt, een nieuw punt 1°, 1°/1 en 1°/2 ingevoegd, die luiden als volgt:

"1° aangelegenheden waarop het beleidsdomein mobiliteit en openbare werken betrekking heeft: de aangelegenheden waarop het beleidsdomein mobiliteit en openbare werken betrekking heeft, vermeld in artikel 14 van het besluit van de Vlaamse Regering van 3 juni 2005 met betrekking tot de organisatie van de Vlaamse administratie;

1°/1 beleidsdomein mobiliteit en openbare werken: het beleidsdomein, vermeld in artikel 14 van het besluit van de Vlaamse Regering van 3 juni 2005 met betrekking tot de organisatie van de Vlaamse administratie;

1°/2 departement: het departement binnen het beleidsdomein, vermeld in artikel 28, §1, van het besluit van de Vlaamse Regering van 3 juni 2005 met betrekking tot de organisatie van de Vlaamse administratie, waaraan de beleidsondersteunende opdrachten inzake mobiliteit en openbare werken worden toevertrouwd.".
Er wordt tevens een punt 4° en punt 5° toegevoegd, die luiden als volgt:

"4° combimobiliteit: multimodaal reisgedrag waarbij personen voor hun verplaatsingen verschillende vervoersmiddelen combineren. De beschikbaarheid van verschillende vervoersmodi maakt het mogelijk vlot te schakelen tussen verschillende vervoersmiddelen;

5° Internationale knooppunten: internationaal uitstekend bereikbare locaties die toegangspoorten vormen voor Vlaanderen. Ze beschikken over verschillende internationale verbindingen voor goederen en/of personen en zijn van uitzonderlijk belang voor de economische structuur van Vlaanderen;

Art. 6. In artikel 3 van hetzelfde decreet worden volgende wijzigingen aangebracht:

1° het tweede lid wordt vervangen door wat volgt:

"De MORA is de strategische adviesraad van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken."

2° het derde lid wordt opgeheven.

Art. 7. Artikel 4 van hetzelfde decreet wordt vervangen door wat volgt:

" Art. 4. De MORA heeft de volgende opdrachten:

1° uit eigen beweging of op verzoek advies uitbrengen over de hoofdlijnen van het beleid over mobiliteit en openbare werken;
2° bijdragen tot het vormen van een beleidsvisie en het formuleren van de krachtlijnen van het te voeren beleid inzake mobiliteit, openbare werken en logistiek. Dat gebeurt van uit een multimodale visie, waarbij combimobiliteit, de bereikbaarheid van Vlaanderen en van de internationale knooppunten centraal staat;
3° de maatschappelijke ontwikkelingen op het vlak van mobiliteit, ITS, logistiek, havens, en luchthavens volgen en interpreteren;
4° advies uitbrengen over voorontwerpen van decreet met betrekking tot mobiliteit en openbare werken;
5° uit eigen beweging of op verzoek advies uitbrengen over voorstellen van decreet over mobiliteit en openbare werken;
6° uit eigen beweging of op verzoek advies uitbrengen over ontwerpen van besluit van de Vlaamse Regering over mobiliteit en openbare werken;
7° reflecties leveren over de bij het Vlaams Parlement ingediende beleidsnota's over mobiliteit en openbare werken;

8° uit eigen beweging of op verzoek advies uitbrengen over het te voeren begrotingsbeleid over mobiliteit en openbare werken, met inbegrip van het geïntegreerde investeringsplan van het beleidsdomein en van de investeringsplannen van havens, luchthavens en het spoorvervoer;
9° uit eigen beweging of op verzoek advies uitbrengen over ontwerpen van samenwerkingsakkoord met betrekking tot mobiliteit en openbare werken die de Vlaamse Gemeenschap of het Vlaamse Gewest wil sluiten met de Staat of met andere gemeenschappen en gewesten;
10° uit eigen beweging of op verzoek advies uitbrengen over beleidsvoornemens, beleidsplannen en regelgeving die voorbereid worden op het niveau van de Europese Unie, en over internationale verdragen die voorbereid worden;
11° uit eigen beweging of op verzoek advies uitbrengen over de door de Vlaamse Regering opgestelde conceptnota's, groen- en witboeken over mobiliteit en openbare werken;
12° op verzoek samen met het departement participatiemomenten organiseren over beleidsdossiers voor de Vlaamse Regering;
13° Een transparante en constructieve samenwerking op zetten met de Strategische adviesraden van andere beleidsdomeinen en meer in het bijzonder een structurele samenwerking opzetten met de adviesraden van het beleidsdomein Omgeving."

Art. 8. Artikel 5 van hetzelfde decreet wordt vervangen door wat volgt:

"Art. 5. § 1. De leden van de Vlaamse Regering zijn verplicht om het advies van de MORA in te winnen over:

1° voorontwerpen van decreet die betrekking hebben op mobiliteit, havens, luchthavens, infrastructuur, verkeersveiligheid of op sterk mobiliteitsgenererende activiteiten, evenals over ontwerpen van besluit van strategisch belang, vermeld in artikel 2, 2°, over voormelde aangelegenheden;
2° alle ontwerpen van samenwerkingsakkoorden van strategisch belang die betrekking hebben op mobiliteit en openbare werken.

De Vlaamse Regering is niet verplicht om het advies van de MORA in te winnen over voorontwerpen van decreet over instemming met internationale verdragen.

§ 2. De Vlaamse Regering geeft duiding en toelichting aan de strategische adviesraad over het gevolg dat ze geeft aan de adviezen, vermeld in het paragraaf 1.

§ 3. De Vlaamse Regering kan, op voorstel van de bevoegde minister het advies inwinnen over voorontwerpen van decreet, conceptnota's, ontwerpen van reglementair besluit van strategisch belang of over projecten, die een belangrijke weerslag hebben op mobiliteit, ongeacht het beleidsdomein.

§ 4. De MORA brengt vijfjaarlijks een mobiliteitsrapport uit. Het mobiliteitsrapport bevat een analyse van de mobiliteitsuitdagingen op middellange en lange termijn. Die analyse wordt opgemaakt door het secretariaat van de MORA. Daarnaast bevat het vijfjaarlijks mobiliteitsrapport ook de aanbevelingen van de MORA zelf over de uitgevoerde analyse.

De Vlaamse Regering bepaalt de nadere regels voor het opmaken van de analyse in het vijfjaarlijks mobiliteitsrapport."

Art. 9. Artikel 6 van hetzelfde decreet wordt opgeheven.

Art. 10. In artikel 7 van hetzelfde decreet wordt de zinssnede "Onder voorbehoud van de toepassing van de bepalingen in artikel 5, §5, wordt een afschrift van het advies bezorgd" vervangen door de woorden "Een afschrift van het advies wordt bezorgd".

Art. 11. In hoofdstuk III van hetzelfde decreet worden aan het opschrift van afdeling 1 de woorden "en opdrachten" toegevoegd.

Art. 12. Artikel 9 van hetzelfde decreet wordt vervangen door wat volgt:

"Art. 9. De MORA is samengesteld uit:

1° een Algemene Mobiliteitsraad als vermeld in artikel 10

2°een Commissie Goederenvervoer, Logistiek en Internationale knooppunten als vermeld in artikel 11;.

3° een Commissie Personenmobiliteit als vermeld in artikel 12.

De leden van de commissies, vermeld in het eerste lid, zijn actief in de aangelegenheden waarop het beleidsdomein mobiliteit en openbare werken betrekking heeft

Bij de voorbereiding en uitvoering van de opdrachten, vermeld in artikel 4 worden de commissies steeds betrokken."."

Art. 13. Artikel 10 van hetzelfde decreet wordt vervangen door wat volgt:

"Art. 10. De Algemene Mobiliteitsraad draagt de eindverantwoordelijkheid voor het proces van adviesverlening, de rapporten en verslagen aan de Vlaamse Regering, conform de taken van een strategische adviesraad die zijn bepaald in het Bestuursdecreet van XX XX XXXX.

In het bijzonder draagt de algemene Mobiliteitsraad zorg voor een voldoende wisselwerking en afstemming tussen de twee commissies, wanneer het onderwerp beide commissies aanbelangt.

De Algemene Mobiliteitsraad is als volgt samengesteld:

1° een voorzitter;
2° zes vertegenwoordigers, voorgedragen door de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen;
3° een vertegenwoordiger van de VVSG;
4° een vertegenwoordiger van de VVP;
5° een vertegenwoordiger aangeduid door de havenbedrijven;
6° vier vertegenwoordigers voorgedragen door de mobiliteitsverenigingen;
7° een vertegenwoordiger van een organisatie met uitzonderlijke expertise op het vlak van mobiliteit en innovatie, benoemd na openbare oproep tot kandidaatstelling;
8° de voorzitters en vicevoorzitters van de commissies vermeld in artikel 11 en artikel 12.

De voorzitter vermeld in het tweede lid, 1°, wordt aangewezen door de Vlaamse Regering op voordracht van de Vlaamse minister, bevoegd voor mobiliteit en openbare werken.".

Art. 14. Artikel 11 van hetzelfde decreet wordt vervangen door wat volgt:

"Art. 11. De Commissie Goederenvervoer, Logistiek en Internationale knooppunten heeft als opdracht de adviezen, vermeld in artikel 4 en 5 voor te bereiden, als het voorwerp van het advies betrekking heeft op de goederenmobiliteit of op de sectoren van het goederenvervoer, de logistiek of de Internationale knooppunten.

De Commissie, vermeld in het eerste lid, is samengesteld uit:

1° tien vertegenwoordigers van de sectorale sociale partners, die worden voorgedragen door de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen;

2° elf vertegenwoordigers die worden voorgedragen door de middenveldverenigingen en operatoren van goederenvervoer. Die groep bestaat uit een representatief geheel van operatoren en middenveldverenigingen die onafhankelijk van de Vlaamse Overheid actief zijn in het domein van de havens, luchthavens, goederenmobiliteit of logistiek en in de aangelegenheden waarop het beleidsdomein mobiliteit en openbare werken betrekking heeft;

3° twee vertegenwoordigers van een organisatie met uitzonderlijke expertise op het domein van havens, luchthavens, goederenmobiliteit of logistiek, benoemd na openbare oproep tot kandidaatstelling;

4° twee deskundigen met expertise op het vlak van goederenmobiliteit, logistiek en innovatie, benoemd na openbare oproep tot kandidaatstelling.

De Vlaamse Regering wijst een voorzitter en een vicevoorzitter aan. Die worden door de Algemene Mobiliteitsraad, vermeld in artikel 10, voorgedragen onder de leden, vermeld in het tweede lid. Bij afwezigheid van de voorzitter neemt de vicevoorzitter de leiding van de commissie op zich.".

Art. 15. In hoofdstuk III van hetzelfde decreet wordt het opschrift "Afdeling 2 Werkcommissies" opgeheven.

Art. 16. Artikel 12 van hetzelfde decreet wordt vervangen door wat volgt:

"Art. 12. De Commissie Personenmobiliteit heeft als opdracht de adviezen, vermeld in artikel 4 en 5 voor te bereiden, als het voorwerp van het advies betrekking heeft op de personenmobiliteit of de verkeersveiligheid of op de sectoren van het personenvervoer.

De Commissie is samengesteld uit:

1° tien vertegenwoordigers van de sectorale sociale partners, die worden voorgedragen door de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen;

2° elf vertegenwoordigers die worden voorgedragen door de middenveldverenigingen en de operatoren van personenvervoer. Deze groep bestaat uit een representatief geheel van operatoren en middenveldverenigingen die onafhankelijk van de Vlaamse Overheid actief zijn in het domein van het collectief vervoer of de personenmobiliteit en in de aangelegenheden waarop het beleidsdomein mobiliteit en openbare werken betrekking heeft;

3° twee vertegenwoordigers van een organisatie met uitzonderlijke expertise op het domein personenmobiliteit, benoemd na openbare oproep tot kandidaatstelling;

4° twee deskundigen met expertise op het vlak van personenmobiliteit en innovatie, benoemd na openbare oproep tot kandidaatstelling.

De Vlaamse Regering wijst een voorzitter en een vicevoorzitter aan. Deze worden door de Algemene Mobiliteitsraad, vermeld in artikel 10, voorgedragen onder de leden vermeld in het tweede lid. Bij afwezigheid van de voorzitter neemt de vicevoorzitter de leiding van de commissie op zich.".

Art. 17. In hoofdstuk III van hetzelfde decreet wordt het opschrift "Afdeling 3 Raadpleging van externe deskundigen en leidend ambtenaren" opgeheven.

Art. 18. Artikel 13 van hetzelfde decreet wordt vervangen door wat volgt:

"Art. 13. § 1. De voordracht van de leden van de MORA, vermeld in artikel 10, tweede lid, 2° tot en met 6°, artikel 11, tweede lid, 1° en 2°, en artikel 12, tweede lid, 1° en 2°, gebeurt door een dubbele voordracht van kandidaten. Samen met de leden worden ook de kandidaten voorgedragen voor de plaatsvervangers. Dat gebeurt eveneens via een dubbele voordracht.

De Vlaamse Regering bepaalt de procedure voor de voordracht van de leden van de MORA.

§ 2. De Vlaamse Regering bepaalt de procedure voor het bekomen van een evenwichtige en representatieve samenstelling van de vertegenwoordigers bedoeld in artikel 10, tweede lid, 6° artikel 11, tweede lid, 2° en artikel 12, tweede lid, 2°.

§ 3. De Vlaamse Regering bepaalt de procedure voor de kandidaatstelling door openbare oproep van de leden, vermeld in artikel 10, derde lid, 7°, artikel 11, tweede lid, 3° en 4° en artikel 12, tweede lid, 3° en 4°.

§ 4. Met behoud van de toepassing van de bepalingen in paragraaf 2, benoemt de Vlaamse Regering voor alle leden, bedoeld in paragraaf 1, een plaatsvervanger.

§ 5. Het lid dat voortijdig ophoudt zijn mandaat uit te oefenen, wordt vervangen door zijn plaatsvervanger totdat het effectieve lid is vervangen.

§ 6. Als op het einde van de duur van het mandaat een lid niet wordt herbenoemd of niet onmiddellijk in de benoeming van een nieuw lid kan worden voorzien, blijft dat lid in functie totdat het mandaat van het nieuw benoemde lid begint.".

Art. 19. Aan hoofdstuk III van hetzelfde decreet wordt een nieuwe afdeling 2 toegevoegd, die luidt als volgt:

"Afdeling 2. - Samenwerking met externe deskundigen en leidend ambtenaren".

Art. 20. In hetzelfde decreet wordt aan afdeling 2, toegevoegd bij artikel 16, een artikel 13/1 toegevoegd, dat luidt als volgt:

"Art. 13/1.§ 1. De MORA kan, voor het onderzoek van bijzondere vraagstukken, een beroep doen op deskundigen, raadgevende commissies of organen, onder de voorwaarden, te bepalen in zijn huishoudelijk reglement.

De externe deskundigen worden ad hoc gehoord of tijdelijk betrokken bij bepaalde werkzaamheden.

§ 2. De MORA kan de volgende leidend ambtenaren vragen om technische toelichtingen te verschaffen over de aangelegenheden die betrekking hebben op mobiliteit en waarin zij door hun ervaring bijzonder onderlegd zijn:

1° de leidend ambtenaren die behoren tot het departement en de intern of extern verzelfstandigde agentschappen van het beleidsdomein mobiliteit en openbare werken;
2° de leidend ambtenaren van de wetenschappelijke instellingen van het Vlaamse Gewest die een hoofdopdracht hebben inzake ondermeer mobiliteit, logistiek of innovatie.

De leidend ambtenaren, vermeld in het eerste lid, worden conform de nadere regels, te bepalen in het huishoudelijk reglement, uitgenodigd door de MORA om de vergaderingen van de MORA bij te wonen.

De leidend ambtenaren, vermeld in het eerste lid, kunnen de MORA vragen om toelichtingen te verschaffen over de adviezen van de MORA.

§ 3. De secretaris van de MORA kan worden uitgenodigd op het managementcomité van het departement Mobiliteit en Openbare Werken voor de toelichting van de werking of adviezen van de MORA. Dit gebeurt minstens éénmaal per jaar waarbij het werkprogramma van het departement en de MORA zal worden voorgesteld en besproken.".

Art. 21. Artikel 14 van hetzelfde decreet wordt vervangen door wat volgt:

"De Vlaamse Regering bepaalt de nadere regels voor het dagelijks bestuur en de werking van de MORA.".

Art. 22. In artikel 15 van hetzelfde decreet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 1, het derde lid, wordt het woord "MORA" vervangen door de woorden "Algemene Mobiliteitsraad, vermeld in artikel 10";

2° in paragraaf 2 wordt het woord "werkcommissies" vervangen door het woord "commissies, vermeld in artikel 11 en 12.".

Art. 23. In artikel 16 van hetzelfde decreet wordt de zinssnede "Onder voorbehoud van de toepassing van de bepalingen in artikel 13 en 14 van het decreet van 18 juli 2003 tot regeling van strategische adviesraden, beschikt de SERV voor de werking van de MORA" vervangen door de woorden "De SERV beschikt voor de werking van de MORA".

Brussel, (datum)

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Geert BOURGEOIS

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn,

Ben WEYTS

ADVIES VAN DE MOBILITEITSRAAD VAN VLAANDEREN EN VAN DE SOCIAAL-ECONOMISCHE RAAD VAN VLAANDEREN

Advies

Ontwerp van decreet tot wijziging van het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van zeehavens, het decreet van 7 mei 2004 inzake de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen en het decreet van 7 juli 2006 houdende de oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen.

Brussel, 31 augustus 2018

Adviesvraag: Ontwerp van decreet tot wijziging van het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van zeehavens, het decreet van 7 mei 2004 inzake de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen en het decreet van 7 juli 2006 houdende de oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen.

Adviesvrager: Ben Weyts - Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn

Ontvangst adviesvraag: 24 juli 2018

Adviestermijn: 60

Goedkeuring raad: 31 augustus 2018

Het advies kwam tot stand in samenwerking met SERV

die het goedkeurde(n) op 3 september 2018

Inhoud

Inhoud **29**
Krachtlijnen **30**
Situering **31**
Advies **34**

Krachtlijnen

De MORA en de SERV zijn verheugd met het voorstel van de Vlaamse Regering voor een nieuwe structuur voor de Mobiliteitsraad van Vlaanderen. Het ontwerp van decreet vormt een goed sluitstuk van de denkoefening die SERV, MORA en VHC reeds geruime tijd voeren over de wijze waarop er vanuit de diverse maatschappelijk invalshoeken meer strategisch advies kan worden uitgebracht in het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken.

Het ontwerpdecreet integreert de Mobiliteitsraad, Vlaamse Havencommissie en Vlaamse Luchthavencommissie in één structuur. De structuur wordt opgevat als een Algemene Mobiliteitsraad met een Commissie Personenmobiliteit en een Commissie Goederenvervoer, Logistiek en Internationale knooppunten.

De MORA en de SERV waarderen in het bijzonder dat het voorstel respect toont voor de onafhankelijkheid van de adviesraad en in lijn ligt van het nieuwe Bestuursdecreet. De MORA en SERV zijn ervan overtuigd dat de voorgestelde hervorming zal leiden tot een meer integrale en multimodale adviesverlening in het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken.

De Raden doen in dit advies een oproep aan de Vlaamse Regering om alsnog enkele nuances uit het gemeenschappelijke voorstel van SERV, MORA en VHC over te nemen in de overtuiging dat hierdoor de transitie naar een sterker adviesproces nog vlotter zal verlopen.

Zo vragen ze om zeker een vertegenwoordiger van de milieuorganisaties in de Algemene Mobiliteitsraad op te nemen.

Verder is het aangewezen om bij de samenstelling van de Algemene Mobiliteitsraad rekening te houden met enkel praktische overwegingen. Zo kan het thema innovatie volgens de MORA en de SERV best ingebracht worden via de deskundigen die voorzien zijn in de samenstelling van de commissies.

De Raden zien ook praktische moeilijkheden om één vertegenwoordiger voor alle Vlaamse Havens aan te duiden en pleit ervoor om de belangrijkste actoren als voorzitter en vicevoorzitter van deze commissie te betrekken bij de werking van de Algemene Mobiliteitsraad.

Ten slotte denken de MORA en de SERV dat de benaming ‘Commissie Goederenvervoer, Logistiek en Economische Poorten’ beter aansluit bij de opdrachten en verwachte werkzaamheden van deze commissie.

Situering

Reeds in 2012 vond binnen de SERV een denkoefening plaats over de effectiviteit en de efficiëntie van het adviesproces. Op basis van de opgedane ervaringen werd nagedacht over hoe op een meer efficiënte manier en vanuit de maatschappelijke invalshoeken meer strategisch advies kon uitgebracht worden over de verschillende beleidsdomeinen in Vlaanderen.

In dezelfde periode bleek uit een evaluatie onder de leden van de MORA een grote tevredenheid over de verschillende opdrachten die in de voorbije periode werden opgenomen. Niet enkel werden kwalitatieve adviezen steeds binnen de voorzien adviesperiode afgeleverd, de MORA bleek ook een goed forum om met de relevante stakeholders over belangrijkste mobiliteitsthema's overleg te voeren. De MORA betekende voor het Mobiliteitsmiddenveld een meerwaarde voor de informatievergaring en kennisdeling.

Net zoals de SERV pleitte de MORA voor het behoud van een sterk advies en overlegorgaan voor het hele beleidsdomein Mobiliteit en Openbare werken zoals in het decreet van 18 juni 2003 tot regeling van de strategische adviesraden werd vastgelegd.

Maar ook de MORA zag nog mogelijkheden om de advisering vanuit het mobiliteitsmiddenveld strategischer en efficiënter te laten verlopen. Een vroegere betrokkenheid van de MORA in het beleidsproces, meer aandacht voor de doorwerking van de adviezen en stroomlijning en samenwerking tussen verschillende adviesorganen zijn belangrijke aandachtspunten.

De MORA heeft toen aangegeven voorstander te blijven van consensus als basis van het toekomstig advies- en overlegmodel, maar ook gewaarschuwd dat het 'streven naar consensus' een complex proces is in het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare werken. Verschillen zijn er immers niet enkel tussen verschillende mobiliteitsverenigingen of tussen sociale partners onderling, maar soms vormen er zich ook breuklijnen tussen sociale partners en mobiliteitsverenigingen of deelverzamelingen van beide groepen. Hierin schuilt het gevaar dat het consensus-streven technische, innovatieve of creatieve mobiliteitsoplossingen uit het advies filtert. Daardoor kunnen bepaalde adviezen hun strategische meerwaarde in het beleidsvoorbereidend proces verliezen. Dit gegeven vormt een wezenlijk element vormt van de legitimiteit en de representativiteit van het adviesproces voor het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare werken en vraagt blijvende aandacht in een debat over mogelijke hervormingen van adviesraden.

Het schrijven van 4 december 2012 van Minister Crevits om samen met de SERV na te denken over hoe er op een efficiënte en liefst geïntegreerde wijze vanuit een maatschappelijke invalshoek strategisch advies kan uitgebracht worden over de mobiliteitsthema's in Vlaanderen.

De nota 'Evaluatie en Verbetervoorstellen' werd in april 2013 overgemaakt als een eerste antwoord op deze vraag. Het evaluatierapport kwam tot volgende belangrijke uitgangspunten:

- de raden willen maatschappelijk debat en overleg blijven organiseren, breed gedragen door consensus voor het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare werken;
- de uitbouw van een adviesraad moet gebeuren conform het decreet dat de strategische adviesraden regelt en de onafhankelijkheid garandeert;
- de raden moeten samengesteld zijn uit minstens de representatieve vertegenwoordigers van de Vlaamse sociale partners, milieuorganisaties, mobiliteitsorganisaties, …;

- in een geïntegreerd advies op het mobiliteitsbeleid moet er een evenwicht zijn tussen de sociaal economische toets en een ecologisch kader;
- er moet een onderscheid gemaakt worden tussen de rol van maatschappelijke actoren (breed, horizontaal) in het beleidsveld en particuliere, “sectorale” belangenorganisaties (specifiek-horizontaal). Er moet een duidelijkere rolverdeling en taakstelling zijn;
- de sectororganisaties dragen mee de verantwoordelijkheid voor de voorbereiding van de adviezen, en maken zo een consensus haalbaar;
- de nieuwe structuur moet zo gemodelleerd worden opdat een maximale aansluiting bereikt wordt bij de SERV-werking.

De nota bevatte tevens een concreet voorstel waarbij de bestaande overleg en advieswerkzaamheden m.b.t. tot het beleidsveld Mobiliteit en Openbare werken, zoals vermeld in de oprichtingsdecreten van de MORA, VHC en VLC zouden worden geïntegreerd in één nieuwe structuur bestaande uit een Algemene Mobiliteitsraad en vier commissies.

Bij het aantreden van de huidige Vlaamse Regering werden deze voorstellen en uitgangspunten ook overgemaakt aan de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken. In een brief van 12 april 2017 kondigt de minister zijn wens aan om de diverse overleg- en adviesorganen in het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken te integreren in één nieuwe structuur. Hij verzocht de voorzitters van de MORA, SERV en VHC om een concreet voorstel uit te werken.

De drie voorzitters maakten op 24 mei 2017 een voorstel over waarbij door een aantal structurele elementen gekoppeld waren aan een wel overdacht adviesproces. Een Algemene Mobiliteitsraad zou samen met een Commissie Personenmobiliteit en Verkeersveiligheid en een Commissie Goederenvervoer, Logistiek en Economische Poorten de taak opnemen van Strategische Adviesraad zoals vastgelegd in het decreet van 18 juli 2003.

De opdrachten van raad en commissies worden uitgebreid zodat het mogelijk wordt om te komen tot integrale, consensuele beleidsadviezen zonder afbreuk te doen aan de mogelijkheid om op voldoende autonome wijze dieper in te gaan op de sectorale thema’s van het beleidsdomein.

De nota bevatte tevens een aantal voorstellen om de uitdagingen vervat in het Witboek Bestuur aan te gaan zodat de MORA kan ingezet worden als flexibele netwerkorganisatie en er beter wordt samengewerkt met het departement Mobiliteit en Openbare Werken.

De verschillende belangen van de institutionele stakeholders van het beleidsdomein werden evenwichtig gespreid over algemene raad en commissies en de vertegenwoordiging van voorzitter en vicevoorzitter in de algemene raad vormde een goed compromis gevonden tussen representativiteit en efficiëntie.

Tijdens de voorbereiding van dit decreet en de omzetting van de voorgestelde principes in het voorliggende ontwerpdecreet zijn er verschillende constructieve vergaderingen geweest waarop de voorstellen uitgebreid werden geduid en toegelicht.

Op 20 juli keurde de Vlaamse Regering een ontwerpdecreet goed dat het oprichtingsdecreet van de MORA van juli 2006 wijzigt en gebaseerd is op het voorstel dat de voorzitters van SERV, MORA en VHC op 24 mei 2017 geformuleerd hebben.

De Mobiliteitsraad, Vlaamse Havencommissie en Vlaamse Luchthavencommissie worden geïntegreerd in één structuur. De structuur wordt opgevat als een Algemene Mobiliteitsraad met een Commissie Personenmobiliteit en een Commissie Goederenvervoer, Logistiek en Internationale knooppunten.

De Vlaamse Regering legt het accent op een multimodale visie op zowel beleid als investeringen, en geeft aan dat de werkzaamheden van de adviesraad ook kunnen bijdragen tot visie op combimobiliteit en verknoping van netwerken.

De Vlaamse Regering verzocht zowel de MORA als de SERV om advies uit te brengen op een termijn van 30 dagen. Na een schrijven van de MORA waarin gewezen werd op de grote moeilijkheid om tijdens de zomerperiode een MORA-raadszitting te organiseren werd de adviestermijn verlengd tot 60 dagen.

Advies

De Raden zijn verheugd dat het voorstel van de Vlaamse Regering voor een nieuwe structuur voor de Mobiliteitsraad van Vlaanderen uitgebreid rekening houdt met de uitgangspunten en principes waarover binnen onze raad consensus bestaat.

Het feit dat de onafhankelijkheid van de adviesraad consequent werd vooropgesteld bij de opstelling van het decreet toont het respect van het beleid voor de inbreng van het maatschappelijk middenveld en toont de ambitie om de Algemene Mobiliteitsraad verder een belangrijke rol te laten spelen in het participatiebeleid voor het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken. De Raden stellen bij dezen voor om in het ontwerpdecreet de MORA te benoemen als strategische adviesraad voor het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken. (Art. 6)

Dat het ontwerpdecreet naadloos aansluit bij het recent voorgelegde ontwerp van bestuursdecreet is vooruitziend. De Mobiliteitsraad kan zo op termijn evolueren naar een meer open en flexibele netwerkorganisatie die in samenwerking met het departement MOW snel en efficiënt kan inspelen op de door de Vlaamse Regering gewenste participatieprocessen voor het beleidsdomein. Voor de bepalingen die niet in dit oprichtingsdecreet bepaald worden, zal het nieuwe bestuursdecreet gelden. Het gegeven dat het nieuwe bestuursdecreet op dit ogenblik nog niet gestemd is in het Vlaams Parlement is een aandachtspunt. De Raden hopen dat dit niet tot vertragingen zal leiden voor het voorliggende ontwerpdecreet.

De Raden zijn er van overtuigd dat de voorgestelde hervorming zal leiden tot een meer integrale en multimodale adviesverlening in het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken.

De Raden stellen wel vast dat er op een aantal plaatsen gekozen werd om af te wijken van het gemeenschappelijk voorstel van de drie raden. Dit voorstel bevatte, in onze overtuiging, de noodzakelijke pariteiten tussen sociale partners, operatoren en verschillende belangenverenigingen en stakeholders en was bijzonder overdacht ten aanzien van representativiteit en efficiëntie.

De Raden doen in dit advies een oproep aan de Vlaamse Regering om alsnog enkele nuances uit het gemeenschappelijke voorstel van SERV, Mora en VHC over te nemen. De leden zijn overtuigd dat hierdoor de transitie naar een beter adviesproces nog beter zal verlopen.

Samenstelling van Algemene Raad en Commissies

De samenstelling van de Algemene Mobiliteitsraad wijkt op drie punten af van het consensusvoorstel van SERV, MORA en VHC.

De voorgestelde twee vertegenwoordigers van de milieu- en natuurverenigingen worden noch in algemene Raad noch in de commissies opgenomen, er wordt en een vertegenwoordiger van een organisatie met uitzonderlijke expertise op het vlak van mobiliteit en innovatie en een vertegenwoordiger aangeduid door de havenbedrijven/havenbesturen aan de algemene Raad toegevoegd.

De MORA en de SERV wensen in dit advies het uitgangspunt te verduidelijken dat er een duidelijk verschillende rolverdeling is tussen maatschappelijke actoren in het brede beleidsveld en de particuliere of sectorale belangenorganisaties. Om tot evenwichtige en consensuele en beleidsgerichte adviezen te komen zijn er twee mogelijkheden. Alle organisaties op basis van hun

representativiteit vertegenwoordigen in één Raad, of doelbewust een onderscheid maken in de samenstelling van de Algemene Mobiliteitsraad en de Commissies en via een open en transparant adviesproces de sectorspecifieke elementen en het algemeen maatschappelijk belang met elkaar te verbinden.

Het evenwicht in het gemeenschappelijk voorstel van de SERV, VHC en VLC werd bereikt door de algemene Mobiliteitsraad zuiver samen te stellen uit organisaties die het algemeen maatschappelijk belang kunnen vertegenwoordigen, en niet rechtstreeks betrokken zijn bij de specifieke sectorale belangen. Er werd voorgesteld om de algemene raad samen te stellen uit interprofessionele sociale partners, vertegenwoordigers van koepelorganisaties van mobiliteits- en milieu- en natuurverenigingen, en de vertegenwoordigers van VVSG en VVP. Op deze wijze wordt ook voldaan aan het uitgangspunt dat in een geïntegreerd advies op het mobiliteitsbeleid er een evenwicht moet zijn tussen de sociaaleconomische toets en het ecologisch kader. In de commissies zetelen in eerste instantie vertegenwoordigers van specifieke, sectorale belangenorganisaties, naast de operatoren van alle actieve modi en sectorale expertise.

- **Vertegenwoordiger van een organisatie met uitzonderlijke expertise op het vlak van mobiliteit en innovatie**

De MORA en de SERV ontkennen niet dat een vertegenwoordiger van een organisatie met uitzonderlijke expertise op het vlak van mobiliteit en innovatie uiteraard een interessante inhoudelijke invalshoek aan het debat kan geven. Maar in de voorgestelde structuur zal dit inhoudelijke debat voornamelijk in de commissies gevoerd worden. Blijft ook de vraag of deze expert een vertegenwoordiger kan zijn van een maatschappelijke belangengroep en voldoende onafhankelijk is van de Vlaamse Regering. Wanneer een strategische adviesraad beraadslaagt over ontwerpen van decreet, hebben deze vaak een ruime politieke toetsing doorlopen. De mogelijk innovatieve inbreng zou dan ook laat in het beleidsproces aan bod komen. In het voorontwerp van decreet worden in de samenstelling van de commissies vier deskundigen voorgesteld. Bij de keuze van deze deskundigen, die in handen ligt van de Vlaamse Regering, kan innovatie uiteraard een belangrijke beoordelingsfactor zijn.

- **Vertegenwoordiger aangeduid door de havenbesturen**

Het sociaaleconomisch belang van de Vlaamse Havens kan moeilijk onderschat worden. De MORA en SERV onderlijnen dit belang op regelmatige basis in hun adviezen. De MORA en de SERV tonen dus alle begrip dat de Vlaamse Regering het maatschappelijk belang hiervan wil onderlijnen door een vertegenwoordiger aangeduid door de havenbesturen op te nemen in de Algemene Mobiliteitsraad. Het decreet spreekt hier over havenbedrijven. De Raden begrijpen uit de Memorie van Toelichting echter dat het hier wel degelijk gaat over een vertegenwoordiger die gezamenlijk door de vier havenbesturen zal worden aangeduid. De MORA en de SERV zien hier wel enkele moeilijk te overkomen praktische bezwaren. Het zal niet eenvoudig zijn om een vertegenwoordiger te vinden die kan spreken namens alle havenbesturen en die bovendien volledig onafhankelijk is volgens de criteria van het nieuwe bestuursdecreet.

De Raden pleiten ervoor om het voorstel om de werking van de Algemene Mobiliteitsraad en de Commissies goed op elkaar af te stemmen door het betrekken van de voorzitter en vicevoorzitter van deze commissies op zijn merites te overwegen. Het biedt de democratische mogelijkheid om de commissies in de Algemene Mobiliteitsraad te laten vertegenwoordigen door commissieleden die zowel gekozen worden uit de operatoren en de middenveldorganisaties. Deze manier van

werken versterkt de mogelijkheid om te komen tot integrale, consensuele beleidsadviezen zonder afbreuk te doen aan de mogelijkheid om op voldoende autonome wijze dieper in te gaan op de sectorale thema's van het beleidsdomein.

- **Vertegenwoordiging van de milieu- en natuurverenigingen**

Voor de MORA en de SERV is een vertegenwoordiger van de Milieu- en natuurverenigingen een niet te missen meerwaarde. En de opname hiervan in de Algemene Mobiliteitsraad vanzelfsprekend. Volgens de Raden zijn dit ook verenigingen die representatief zijn voor het algemeen maatschappelijk belang. De Vlaamse Regering formuleert zelf in zijn Visie 2050 de centrale uitdaging voor de mobiliteitstransitie om de technologische vernieuwingen en businessmodellen binnen de mobiliteit en logistiek zo snel mogelijk doorgang laten vinden om de bereikbaarheid binnen Vlaanderen te verhogen en de ecologische impact van mobiliteit te doen dalen. De impact van de beleidsbeslissingen op vlak van mobiliteit en openbare werken op milieu, klimaat en energie kunnen enkel nog toenemen. De Raden wijzen er bovendien op dat de milieu- en natuurverenigingen vandaag vertegenwoordigd zijn in zowel MORA en de VLC.

In de uitgangspunten van het gemeenschappelijk voorstel van SERV, MORA en VHC werd gesteld dat er in de adviezen een evenwicht moet zijn tussen de sociaaleconomische toets en het ecologisch kader. Dit kan enkel wanneer de milieuverenigingen rechtstreeks bij het debat betrokken worden.

De MORA en de SERV dringen er dan ook bij de Vlaamse Regering op aan om bij de samenstelling van de Algemene Mobiliteitsraad zoals die nu in het ontwerp van decreet voorzien is, aan te passen door een vertegenwoordiger van de milieuverenigingen op te nemen.

Werking van de Algemene Mobiliteitsraad en zijn commissies

Zoals hierboven al gesteld verwelkomen de MORA en de SERV ook het voorstel om in elke commissie twee vertegenwoordigers op te nemen van een organisatie met uitzonderlijke expertise en twee deskundigen. Dit leidt zeker tot een versterking van de inhoudelijke werking. De MORA heeft naast advies en overleg in het verleden ook een belangrijke rol opgenomen m.b.t. informatievergaring en kennisdeling. Hiervoor werd vaak samengewerkt met andere instellingen zoals VIL, VLEVA, het steunpunt Mobilo, …

De inbreng die de academische deskundigen in de MORA gehad hebben, mag niet onderschat worden. De MORA en de SERV pleiten er dan ook voor om bij de verder praktische uitwerking van de besluiten te voorzien dat er minstens twee deskundigen uit de academische wereld aan de werkzaamheden van de commissies kunnen deelnemen. Zeker sinds het wegvallen van de steunpunten voor het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken moet er meer aandacht zijn voor de wetenschappelijke onderbouwing van beleidsvoorstellen en op deze wijze houdt het maatschappelijke middenveld ook een band met de verschillende universiteiten die zich in de mobiliteitsproblematiek specialiseren.

Artikel 21 (art. 14) stelt dat de Vlaamse Regering de nadere regels bepaalt voor het dagelijks bestuur en de werking van de MORA. Gezien de opbouw van het decreet gaan de Raden er van uit dat ook dit conform de bepalingen gebeurt van het nieuwe bestuursdecreet. In Art. III.99 wordt immers bepaald dat een strategische adviesraad zelf zijn interne werking regelt.

Voordracht van de Mobiliteitsverenigingen

In artikel 18 wordt de voordracht van de leden van de MORA geregeld. De procedure wordt hiervoor uitgewerkt in het Besluit. Omdat deze procedure niet enkel moet waken over de legitimiteit en representativiteit van de vertegenwoordiging, maar ook over een evenwichtige verdeling tussen de verschillende modi vragen de MORA en de SERV om verder nauw betrokken te worden bij de uitwerking van dit besluit.

Economische poorten versus Internationale knooppunten

De minister had in zijn brief voorgesteld de samenstelling van de nieuwe Mobiliteitsraad te laten bestaan uit een commissie logistiek en een commissie personenmobiliteit. In het gemeenschappelijke voorstel werd de commissie logistiek vervangen door een Commissie goederenvervoer, Logistiek en Economische poorten.

In het voorontwerp van decreet wijzigt men de benaming in Commissie goederenvervoer, Logistiek en Internationale knooppunten, met het oog op de conformiteit met het recent goedgekeurde beleidsplan Ruimte Vlaanderen.

Het behoeft geen debat dat de term internationale knooppunten ook de economische poorten dekt en dat de werkzaamheden van de Mobiliteitsraad hierop moet afgestemd worden. De verwijzing naar de term internationale knooppunten in het nieuwe artikel 4 ten 2° is dan ook helemaal terecht.

Maar sinds geruime tijd wordt in de werking en adviezen verwezen naar de Vlaamse economische poorten als locaties die toegang verlenen aan goederen en personen tot onder meer de Vlaamse economie en die van uitzonderlijk belang zijn voor de economische structuur van Vlaanderen. De belangrijkste poort zijn de zeehavens van Antwerpen, Gent, Zeebrugge en de internationale luchthaven Zaventem. In het eerste mobiliteitsrapport van de MORA wordt trouwens uitgebreid dat de impact van deze poorten op onze economie substantieel is.

De MORA en de SERV denken dan ook dat de benaming ‘Commissie Goederenvervoer, Logistiek en Economische Poorten’ beter aansluit bij de opdrachten en verwachte werkzaamheden van deze commissie.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

RAAD VAN STATE
afdeling Wetgeving

advies 64.355/3
van 6 november 2018

over

een voorontwerp van decreet van het Vlaamse Gewest ‘tot wijziging van het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van zeehavens, het decreet van 7 mei 2004 inzake de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen en het decreet van 7 juli 2006 houdende de oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen’

Op 3 oktober 2018 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een voorontwerp van decreet van het Vlaamse Gewest 'tot wijziging van het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van zeehavens, het decreet van 7 mei 2004 inzake de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen en het decreet van 7 juli 2006 houdende de oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen'.

Het voorontwerp is door de derde kamer onderzocht op 30 oktober 2018. De kamer was samengesteld uit Jeroen VAN NIEUWENHOVE, staatsraad, voorzitter, Peter SOURBRON en Koen MUYLLE, staatsraden, Jan VELAERS en Bruno PEETERS, assessoren, en Annemie GOOSSENS, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Dries VAN EECKHOUTTE, auditeur.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 6 november 2018.

*

1. Met toepassing van artikel 84, § 3, eerste lid, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, heeft de afdeling Wetgeving zich toegespitst op het onderzoek van de bevoegdheid van de steller van de handeling, van de rechtsgrond[1], alsmede van de vraag of aan de te vervullen vormvereisten is voldaan.

*

STREKKING VAN HET VOORONTWERP

2. Het voor advies voorgelegde voorontwerp van decreet van het Vlaamse Gewest strekt tot de integratie van de Vlaamse Havencommissie (hierna: VHC) en de Vlaamse Luchthavencommissie (hierna: VLC) in de Mobiliteitsraad voor Vlaanderen (hierna: MORA), met het oog op het creëren van één geïntegreerde strategische adviesraad van het beleidsdomein openbare werken en mobiliteit.

Hiertoe worden de regelingen van de VHC en de VLC in het decreet van 2 maart 1999 ‘houdende het beleid en het beheer van zeehavens’ en in het decreet van 7 mei 2004 ‘inzake de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen’ opgeheven (artikelen 2 tot 4 van het voorontwerp).

Voorts strekt het voorontwerp tot wijziging van het decreet van 7 juli 2006 ‘houdende de oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen’ (artikelen 5 tot 23). Zo worden de opdrachten van de MORA uitgebreid (ontworpen artikel 4 van het decreet van 7 juli 2006 – artikel 7 van het voorontwerp) en wordt bepaald dat de MORA is samengesteld uit een Algemene Mobiliteitsraad, een Commissie Goederenvervoer, Logistiek en Internationale knooppunten en een commissie Personenmobiliteit (ontworpen artikel 9 van het decreet van 7 juli 2006 – artikel 12 van het voorontwerp). De opdracht en de samenstelling van die drie organen wordt geregeld (ontworpen artikelen 10 tot 12 van het decreet van 7 juli 2006 – artikelen 13 tot 16 van het voorontwerp). Ook wordt voorzien in de mogelijkheid om een beroep te doen op externe deskundigen, raadgevende commissies of organen, en om bepaalde leidende ambtenaren te vragen om technische toelichtingen te verschaffen over aangelegenheden die betrekking hebben op mobiliteit (ontworpen artikel 13/1 van het decreet van 7 juli 2006 – artikel 20 van het voorontwerp). Ten slotte wordt de Vlaamse Regering gemachtigd om de nadere regels voor het dagelijks bestuur en de werking van de MORA te bepalen (ontworpen artikel 14 van het decreet van 7 juli 2006 – artikel 21 van het voorontwerp).

ONDERZOEK VAN DE TEKST

Artikel 3

3.1. Artikel 3 van het voorontwerp strekt tot de opheffing van artikel 30, § 3, van het decreet van 2 maart 1999.

[1] Aangezien het om een voorontwerp van decreet gaat, wordt onder “rechtsgrond” de overeenstemming met de hogere rechtsnormen verstaan.

In die bepaling voorziet enkel de tweede zin in het advies van de VHC. In de eerste zin wordt de goedkeuring geregeld van de financiële tegemoetkomingen vermeld in de paragraaf 1 van die bepaling voordat de gunningsprocedure wordt begonnen.

De gemachtigde bevestigde dat het enkel de bedoeling is om de tweede zin van artikel 30, § 3, van het decreet van 2 maart 1999 op te heffen.

De ontworpen bepaling moet in die zin worden aangepast.

3.2. In de inleidende zin van artikel 3 schrijve men "artikel 30 van *hetzelfde* decreet" (in plaats van "het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van zeehavens").

Artikel 7

4.1. Naar luid van het ontworpen artikel 4, 9°, van het decreet 7 juli 2006 heeft de MORA als opdracht advies uit te brengen over ontwerpen van samenwerkingsakkoord met betrekking tot mobiliteit en openbare werken die de Vlaamse Gemeenschap of het Vlaamse Gewest wil sluiten met de Staat of met andere gemeenschappen en gewesten.

Vermits evenwel "mobiliteit en openbare werken" een gewestaangelegenheid is[2] en niet een gemeenschapsaangelegenheid, kan de Vlaamse Gemeenschap daarover geen samenwerkingsakkoord sluiten.[3] De verwijzing naar de Vlaamse Gemeenschap en naar de andere gemeenschappen moet dan ook worden weggelaten.

Daarnaast schrijve men "de federale overheid" (in plaats van "de Staat").

4.2. Naar luid van het ontworpen artikel 4, 12°, van het decreet 7 juli 2006 heeft de MORA als opdracht om *op verzoek* samen met het departement, participatiemomenten te organiseren over beleidsdossiers voor de Vlaamse Regering.

In tegenstelling tot hetgeen het geval is in punten 1, 5, 6, 8, en 9 tot 11 van het ontworpen artikel 4 van het decreet van 7 juli 2006 wordt in dat punt niet bepaald dat de MORA *uit eigen beweging* kan optreden. Gevraagd naar de reden daarvoor, en wie dan het verzoek formuleert om een participatiemoment te organiseren, antwoordde de gemachtigde:

> "Het departement is belast met opdrachten inzake beleidsvoorbereiding. Het lijkt aangewezen dat participatiemomenten in samenwerking met het departement worden georganiseerd, al is het maar om te vermijden dat processen parallel worden georganiseerd of stakeholders worden uitgenodigd op verschillende bijeenkomsten over hetzelfde onderwerp. Tegelijk wil de Regering deze samenwerking niet te formalistisch maken, en wordt geoordeeld dat 'op verzoek' voldoende basis biedt. Deze werkwijze wordt nu reeds in de praktijk toegepast, voor het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen, het decreet Basisbereikbaarheid en de verdere uitvoering ervan als in het kader van het

[2] Zie artikel 6, § 1, X en XII, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 'tot hervorming der instellingen'.

[3] Wat niet uitsluit dat de gemeenschappen partij zijn bij een samenwerkingsakkoord waarin, naast aangelegenheden die betrekking hebben op de openbare werken en de mobiliteit, ook gemeenschapsaangelegenheden worden geregeld.

onderzoek naar een systeem voor wegbeprijzing in Vlaanderen wordt participatie met relevante stakeholders via en met de MORA georganiseerd."

Uit het antwoord van de gemachtigde kan worden afgeleid dat de MORA weliswaar zelf een verzoek kan formuleren om een participatiemoment te organiseren, maar dat de organisatie zelf ervan met het departement moet gebeuren. Dit moet minstens in de memorie van toelichting worden verduidelijkt.

Artikel 8

5.1. In het ontworpen artikel 5, § 1, eerste lid, 1° en 2°, en § 3, van het decreet van 7 juli 2006 worden ter omschrijving van de adviesbevoegdheid van de MORA verschillende begrippen gebruikt ("mobiliteit, havens, luchthavens, infrastructuur, verkeersveiligheid of op sterk mobiliteitsgenererende activiteiten", "mobiliteit en openbare werken", respectievelijk "mobiliteit"), hetgeen tot verwarring en onzekerheid kan leiden.

Het is raadzaam om die begrippen te uniformiseren.

5.2. In het ontworpen artikel 5, § 1, eerste lid, 1°, en § 3, van het decreet van 7 juli 2006 moeten de woorden "ontwerpen van (reglementair) besluit van strategisch belang" worden vervangen door de in artikel 2, 2°, van het decreet van 7 juli 2006 gedefinieerde woorden "ontwerpen van besluit van de Vlaamse Regering die van strategisch belang zijn".

5.3. Naar luid van het ontworpen artikel 5, § 1, eerste lid, 2°, van het decreet van 7 juli 2006 moet het advies van de MORA worden ingewonnen over alle ontwerpen van samenwerkingsakkoorden van strategisch belang die betrekking hebben op mobiliteit en openbare werken.

In tegenstelling tot wat het geval is voor ontwerpen van besluit van de Vlaamse Regering,[4] wordt in het decreet van 7 juli 2006 niet bepaald wat moet worden verstaan onder "samenwerkingsakkoorden van strategisch belang". Dit moet worden verduidelijkt.

5.4. Naar luid van het ontworpen artikel 5, § 3, van het decreet van 7 juli 2006 *kan* de Vlaamse Regering het advies inwinnen over, onder meer, "voorontwerpen van decreet" en "ontwerpen van reglementair besluit van strategisch belang" die een belangrijke weerslag hebben op de mobiliteit, ongeacht het beleidsdomein.

Gevraagd hoe die bepaling zich verhoudt met de eerste paragraaf van het ontworpen artikel 5 van het decreet van 7 juli 2006, waarin wordt voorzien in een adviesverplichting over voorontwerpen van decreet en ontwerpen van besluit van strategisch belang die betrekking hebben op, onder meer, mobiliteit, heeft de gemachtigde het volgende geantwoord:

"Met het §1 worden de initiatieven vanuit het beleidsdomein MOW bedoeld, terwijl §3 over initiatieven uit de andere beleidsdomeinen handelt."

[4] Zie het voormelde artikel 2, 2°, van het decreet van 7 juli 2006.

Dit moet in de tekst van het voorontwerp worden verduidelijkt.

Artikel 18

6. In het ontworpen artikel 13, § 1, eerste lid, en § 2, van het decreet van 7 juli 2006 moet de zinsnede “artikel 10, tweede lid” telkens worden vervangen door de zinsnede “artikel 10, derde lid”.

Artikel 20

7. Volgens de memorie van toelichting wordt in het ontworpen artikel 13/1 van het decreet van 7 juli 2006 hernomen wat thans wordt bepaald in artikel 13 van dat decreet.

Er moet evenwel worden vastgesteld dat artikel 13, § 3, van het decreet van 7 juli 2006, naar luid waarvan vertegenwoordigers van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen en de Raad voor Milieu- en Natuurbehoud op verzoek van de voorzitter tijdens de vergaderingen van de MORA kunnen worden gehoord, niet wordt hernomen. Hieromtrent om uitleg gevraagd, antwoordde de gemachtigde:

> “Dit is een terechte opmerking. Voor zover de vertegenwoordigers niet onder de omschrijving van §1 kunnen genomen worden, kan §3 worden hernomen.”

De tekst van het voorontwerp moet in die zin worden aangepast.

Slotopmerking

8. De tekst van het voorontwerp moet nog eens worden nagezien vanuit wetgevingstechnisch oogpunt. Zo moet in artikel 2 van het voorontwerp worden vermeld dat artikel 24 van het decreet van 2 maart 1999 is gewijzigd bij het decreet van 7 mei 2004 en wordt in artikel 4, 2°, van het voorontwerp verkeerdelijk verwezen naar het decreet van 19 december 2009.

DE GRIFFIER — DE VOORZITTER

Annemie GOOSSENS — Jeroen VAN NIEUWENHOVE

ONTWERP VAN DECREET

ONTWERP VAN DECREET

DE VLAAMSE REGERING,

Op voorstel van de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn;

Na beraadslaging,

BESLUIT:

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn is ermee belast, in naam van de Vlaamse Regering, bij het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet in te dienen, waarvan de tekst volgt:

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Art. 2. Artikel 24 van het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van zeehavens, gewijzigd bij het decreet van 7 mei 2004, wordt opgeheven.

Art. 3. In paragraaf 3 van artikel 30 van hetzelfde decreet wordt de zin "De Vlaamse regering bepaalt boven welk bedrag een verantwoordingsdossier bedoeld in §2 een advies van de Vlaamse Havencommissie dient te bevatten." opgeheven.

Art. 4. In het decreet van 7 mei 2004 inzake de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen worden de volgende artikelen opgeheven:

1° artikel 17, gewijzigd bij het decreet van 19 december 2008;

2° artikel 18, vervangen bij het decreet van 19 december 2008.

Art. 5. Artikel 2 van het decreet van 7 juli 2006 houdende de oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen wordt vervangen door wat volgt:

"Art. 2. In dit decreet wordt verstaan onder:
1° aangelegenheden waarop het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken betrekking heeft: de aangelegenheden waarop het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken betrekking heeft, vermeld in artikel 14 van het besluit van de Vlaamse Regering van 3 juni 2005 met betrekking tot de organisatie van de Vlaamse administratie;
2° beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken: het beleidsdomein, vermeld in artikel 14 van het besluit van de Vlaamse Regering van 3 juni 2005 met betrekking tot de organisatie van de Vlaamse administratie;
3° combimobiliteit: multimodaal reisgedrag waarbij personen voor hun verplaatsingen verschillende vervoersmiddelen combineren. De beschikbaarheid van verschillende vervoersmodi maakt het mogelijk vlot te schakelen tussen verschillende vervoersmiddelen;
4° departement: het departement binnen het beleidsdomein, vermeld in artikel 28, §1, van het besluit van de Vlaamse Regering van 3 juni 2005 met betrekking tot de organisatie van de Vlaamse administratie, waaraan de beleidsondersteunende opdrachten inzake mobiliteit en openbare werken worden toevertrouwd;
5° internationale knooppunten: internationaal uitstekend bereikbare locaties die toegangspoorten vormen voor Vlaanderen. Ze beschikken over verschillende internationale verbindingen voor goederen of personen en zijn van uitzonderlijk belang voor de economische structuur van Vlaanderen;

6° mobiliteit: het aantal personen of goederen dat zich verplaatst of verplaatst wordt, het tijdstip waarop, de wijze waarmee, de plaatsen waartussen en waarbinnen, met inbegrip van de betrokken vervoersmiddelen en gebruikte verkeers- en vervoersinfrastructuren en -diensten".

Art. 6. In artikel 3 van hetzelfde decreet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° het tweede lid wordt vervangen door wat volgt:

"De MORA is de strategische adviesraad van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken.";

2° het derde lid wordt opgeheven.

Art. 7. Artikel 4 van hetzelfde decreet wordt vervangen door wat volgt:

"Art. 4. De MORA heeft de volgende opdrachten:
1° uit eigen beweging of op verzoek advies uitbrengen over de hoofdlijnen van het beleid over mobiliteit en openbare werken;
2° bijdragen tot het vormen van een beleidsvisie en het formuleren van de krachtlijnen van het te voeren beleid over mobiliteit, openbare werken en logistiek. Dat gebeurt vanuit een multimodale visie, waarbij combimobiliteit en de bereikbaarheid van Vlaanderen en van de internationale knooppunten centraal staan;
3° de maatschappelijke ontwikkelingen op het vlak van mobiliteit, ITS, logistiek, havens, en luchthavens volgen en interpreteren;
4° advies uitbrengen over voorontwerpen van decreet over mobiliteit en openbare werken;
5° uit eigen beweging of op verzoek advies uitbrengen over voorstellen van decreet over mobiliteit en openbare werken;
6° uit eigen beweging of op verzoek advies uitbrengen over ontwerpen van besluit van de Vlaamse Regering over mobiliteit en openbare werken;
7° reflecties leveren over de bij het Vlaams Parlement ingediende beleidsnota's over mobiliteit en openbare werken;
8° uit eigen beweging of op verzoek advies uitbrengen over het te voeren begrotingsbeleid over mobiliteit en openbare werken, met inbegrip van het geïntegreerde investeringsplan van het beleidsdomein en van de investeringsplannen van havens, luchthavens en het spoorvervoer;
9° uit eigen beweging of op verzoek advies uitbrengen over ontwerpen van samenwerkingsakkoord over mobiliteit en openbare werken die het Vlaamse Gewest wil sluiten met de federale overheid of met andere gewesten;
10° uit eigen beweging of op verzoek advies uitbrengen over beleidsvoornemens, beleidsplannen en regelgeving die voorbereid worden op het niveau van de Europese Unie, en over internationale verdragen die voorbereid worden;
11° uit eigen beweging of op verzoek advies uitbrengen over de door de Vlaamse Regering opgestelde conceptnota's, groen- en witboeken over mobiliteit en openbare werken;
12° op verzoek samen met het departement participatiemomenten organiseren over beleidsdossiers voor de Vlaamse Regering;
13° een transparante en constructieve samenwerking opzetten met de strategische adviesraden van andere beleidsdomeinen en meer in het bijzonder een structurele samenwerking opzetten met de adviesraden van het beleidsdomein Omgeving.".

Art. 8. Artikel 5 van hetzelfde decreet wordt vervangen door wat volgt:

"Art. 5. §1. De Vlaamse Regering is verplicht om het advies van de MORA in te winnen over:
1° voorontwerpen van decreet die betrekking hebben op mobiliteit, havens, luchthavens, infrastructuur, verkeersveiligheid of op sterk mobiliteitsgenererende activiteiten, alsook over de ontwerpen van besluit van de Vlaamse Regering over de voormelde aangelegenheden, die de Vlaamse Regering beschouwt als basisuitvoeringsbesluiten en die daarom van strategisch belang zijn;
2° ontwerpen van samenwerkingsakkoord van strategisch belang die betrekking hebben op mobiliteit en openbare werken die het Vlaamse Gewest wil sluiten met de federale overheid of met andere gewesten.

De Vlaamse Regering is niet verplicht om het advies van de MORA in te winnen over voorontwerpen van decreet over instemming met internationale verdragen.

§2. De Vlaamse Regering geeft duiding en toelichting aan de strategische adviesraad over het gevolg dat ze geeft aan de adviezen, vermeld in paragraaf 1.

§3. De Vlaamse Regering kan, op voorstel van de bevoegde minister, het advies inwinnen over voorontwerpen van decreet, conceptnota's, ontwerpen van besluit van de Vlaamse Regering die van strategisch belang zijn of over projecten die een belangrijke weerslag hebben op mobiliteit en die behoren tot een ander beleidsdomein.

§4. De MORA brengt vijfjaarlijks een mobiliteitsrapport uit. Het mobiliteitsrapport bevat een analyse van de mobiliteitsproblematiek op middellange en lange termijn. Die analyse wordt opgemaakt door het secretariaat van de MORA. Daarnaast bevat het vijfjaarlijks mobiliteitsrapport ook de aanbevelingen van de MORA zelf over de uitgevoerde analyse.

De Vlaamse Regering bepaalt de nadere regels voor het opmaken van de analyse in het vijfjaarlijks mobiliteitsrapport.".

Art. 9. Artikel 6 van hetzelfde decreet wordt opgeheven.

Art. 10. In artikel 7 van hetzelfde decreet wordt de zinsnede "Onder voorbehoud van de toepassing van de bepalingen in artikel 5, §5, wordt een afschrift van het advies bezorgd" vervangen door de woorden "Een afschrift van het advies wordt bezorgd".

Art. 11. In hoofdstuk III van hetzelfde decreet worden aan het opschrift van afdeling 1 de woorden "en opdrachten" toegevoegd.

Art. 12. Artikel 9 van hetzelfde decreet wordt vervangen door wat volgt:

"Art. 9. De MORA is samengesteld uit:
1° een Algemene Mobiliteitsraad als vermeld in artikel 10;
2° een Commissie Goederenvervoer, Logistiek en Internationale knooppunten als vermeld in artikel 11;
3° een Commissie Personenmobiliteit als vermeld in artikel 12.

De leden van de commissies, vermeld in het eerste lid, zijn actief in de aangelegenheden waarop het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken betrekking heeft.

Bij de voorbereiding en uitvoering van de opdrachten, vermeld in artikel 4, worden de commissies steeds betrokken.".

Art. 13. Artikel 10 van hetzelfde decreet wordt vervangen door wat volgt:

"Art. 10. De Algemene Mobiliteitsraad draagt de eindverantwoordelijkheid voor het proces van adviesverlening, de rapporten en verslagen aan de Vlaamse Regering, conform de taken van een strategische adviesraad die zijn bepaald in het Bestuursdecreet.

In het bijzonder draagt de Algemene Mobiliteitsraad zorg voor een voldoende wisselwerking en afstemming tussen de twee commissies, wanneer het onderwerp beide commissies aanbelangt.

De Algemene Mobiliteitsraad is samengesteld uit:
1° een voorzitter;
2° zes vertegenwoordigers die worden voorgedragen door de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen;
3° een vertegenwoordiger van de VVSG;
4° een vertegenwoordiger van de VVP;
5° een vertegenwoordiger aangeduid door de havenbedrijven;
6° vier vertegenwoordigers die worden voorgedragen door de mobiliteitsverenigingen;
7° een vertegenwoordiger van een organisatie met uitzonderlijke expertise op het vlak van mobiliteit en innovatie, benoemd na openbare oproep tot kandidaatstelling;
8° de voorzitters en vicevoorzitters van de commissies, vermeld in artikel 11 en 12.

De voorzitter, vermeld in het tweede lid, 1°, wordt aangewezen door de Vlaamse Regering op voordracht van de Vlaamse minister, bevoegd voor Mobiliteit en Openbare Werken.".

Art. 14. Artikel 11 van hetzelfde decreet wordt vervangen door wat volgt:

"Art. 11. De Commissie Goederenvervoer, Logistiek en Internationale knooppunten heeft als opdracht de adviezen, vermeld in artikel 4 en 5, voor te bereiden, als het voorwerp van het advies betrekking heeft op de goederenmobiliteit of op de sectoren van het goederenvervoer, de logistiek of de internationale knooppunten.

De commissie, vermeld in het eerste lid, is samengesteld uit:
1° tien vertegenwoordigers van de sectorale sociale partners, die worden voorgedragen door de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen;
2° elf vertegenwoordigers die worden voorgedragen door de middenveldverenigingen en operatoren van goederenvervoer. Die groep bestaat uit een representatief geheel van operatoren en middenveldverenigingen die onafhankelijk van de Vlaamse overheid actief zijn in het domein van de havens, luchthavens, goederenmobiliteit of logistiek en in de aangelegenheden waarop het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken betrekking heeft;
3° twee vertegenwoordigers van een organisatie met een uitzonderlijke expertise in het domein van havens, luchthavens, goederenmobiliteit of logistiek, die benoemd worden na een openbare oproep tot kandidaatstelling;
4° twee deskundigen met expertise op het vlak van goederenmobiliteit, logistiek en innovatie, die benoemd worden na een openbare oproep tot kandidaatstelling.

De Vlaamse Regering wijst een voorzitter en een vicevoorzitter aan. Die worden door de Algemene Mobiliteitsraad, vermeld in artikel 10, voorgedragen onder de leden, vermeld in het tweede lid. Bij afwezigheid van de voorzitter neemt de vicevoorzitter de leiding van de commissie op zich.".

Art. 15. In hoofdstuk III van hetzelfde decreet wordt het opschrift "Afdeling 2, Werkcommissies" opgeheven.

Art. 16. Artikel 12 van hetzelfde decreet wordt vervangen door wat volgt:

"Art. 12. De Commissie Personenmobiliteit heeft als opdracht de adviezen, vermeld in artikel 4 en 5, voor te bereiden, als het voorwerp van het advies betrekking heeft op de personenmobiliteit, de verkeersveiligheid of de sectoren van het personenvervoer.

De Commissie is samengesteld uit:
1° tien vertegenwoordigers van de sectorale sociale partners, die worden voorgedragen door de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen;
2° elf vertegenwoordigers die worden voorgedragen door de middenveldverenigingen en de operatoren van personenvervoer. Deze groep bestaat uit een representatief geheel van operatoren en middenveldverenigingen die onafhankelijk van de Vlaamse overheid actief zijn in het domein van het collectief vervoer of de personenmobiliteit en in de aangelegenheden waarop het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken betrekking heeft;
3° twee vertegenwoordigers van een organisatie met een uitzonderlijke expertise in het domein personenmobiliteit, die benoemd worden na een openbare oproep tot kandidaatstelling;
4° twee deskundigen met expertise op het vlak van personenmobiliteit en innovatie, die benoemd worden na een openbare oproep tot kandidaatstelling.

De Vlaamse Regering wijst een voorzitter en een vicevoorzitter aan. Die worden door de Algemene Mobiliteitsraad, vermeld in artikel 10, voorgedragen onder de leden, vermeld in het tweede lid. Bij afwezigheid van de voorzitter neemt de vicevoorzitter de leiding van de commissie op zich.".

Art. 17. In hoofdstuk III van hetzelfde decreet wordt het opschrift "Afdeling 3, Raadpleging van externe deskundigen en leidend ambtenaren" opgeheven.

Art. 18. Artikel 13 van hetzelfde decreet wordt vervangen door wat volgt:

"Art. 13. §1. De voordracht van de leden van de MORA, vermeld in artikel 10, derde lid, 2° tot en met 7°, artikel 11, tweede lid, 1° en 2°, en artikel 12, tweede lid, 1° en 2°, gebeurt door een dubbele voordracht van kandidaten. Samen met de leden worden ook de kandidaten voorgedragen voor de plaatsvervangers. Dat gebeurt ook via een dubbele voordracht.

De Vlaamse Regering bepaalt de procedure voor de voordracht van de leden van de MORA.

§2. De Vlaamse Regering bepaalt de procedure voor het verkrijgen van een evenwichtige en representatieve samenstelling van de vertegenwoordigers, vermeld in artikel 10, derde lid, 6°, artikel 11, tweede lid, 2°, en artikel 12, tweede lid, 2°.

§3. De Vlaamse Regering bepaalt de procedure voor de kandidaatstelling door een openbare oproep van de leden, vermeld in artikel 10, derde lid, 7°, artikel 11, tweede lid, 3° en 4°, en artikel 12, tweede lid, 3° en 4°.

§4. Met behoud van de toepassing van de bepalingen in paragraaf 2 benoemt de Vlaamse Regering voor alle leden als vermeld in paragraaf 1, een plaatsvervanger.

§5. Het lid dat voortijdig ophoudt zijn mandaat uit te oefenen, wordt vervangen door zijn plaatsvervanger totdat het effectieve lid is vervangen.

§6. Als op het einde van de duur van het mandaat een lid niet wordt herbenoemd of niet onmiddellijk een nieuw lid kan worden benoemd, blijft dat lid in functie totdat het mandaat van het nieuw benoemde lid begint.".

Art. 19. Aan hoofdstuk III van hetzelfde decreet wordt een nieuwe afdeling 2 toegevoegd, die luidt als volgt:

"Afdeling 2. Samenwerking met externe deskundigen en leidend ambtenaren".

Art. 20. In hetzelfde decreet wordt aan afdeling 2, toegevoegd bij artikel 19, een artikel 13/1 toegevoegd, dat luidt als volgt:

"Art. 13/1. §1. De MORA kan, voor het onderzoek van bijzondere vraagstukken, een beroep doen op deskundigen, raadgevende commissies of organen, onder de voorwaarden, te bepalen in zijn huishoudelijk reglement.

De externe deskundigen worden ad hoc gehoord of tijdelijk betrokken bij bepaalde werkzaamheden.

§2. De MORA kan de volgende leidend ambtenaren vragen om technische toelichtingen te verschaffen over de aangelegenheden die betrekking hebben op mobiliteit en waarin zij door hun ervaring bijzonder onderlegd zijn:
1° de leidend ambtenaren die behoren tot het departement en de intern of extern verzelfstandigde agentschappen van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken;
2° de leidend ambtenaren van de wetenschappelijke instellingen van het Vlaamse Gewest die een hoofdopdracht hebben inzake onder meer mobiliteit, logistiek of innovatie.

De leidend ambtenaren, vermeld in het eerste lid, worden conform de nadere regels, te bepalen in het huishoudelijk reglement, uitgenodigd door de MORA om de vergaderingen van de MORA bij te wonen.

De leidend ambtenaren, vermeld in het eerste lid, kunnen de MORA vragen om toelichtingen te verschaffen over de adviezen van de MORA.

§3. De voorzitters en andere vertegenwoordigers van de strategische adviesraden kunnen op verzoek van de voorzitter tijdens de vergaderingen van de MORA worden gehoord.

In het bijzonder kunnen vertegenwoordigers uit de milieuverenigingen die zitting hebben in de Minaraad worden betrokken bij de werkzaamheden van de MORA.

§4. De secretaris van de MORA kan worden uitgenodigd op het managementcomité van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken voor de toelichting van de werking of adviezen van de MORA. Dit gebeurt minstens éénmaal per jaar, waarbij het werkprogramma van het departement en de MORA zal worden voorgesteld en besproken.".

Art. 21. Artikel 14 van hetzelfde decreet wordt vervangen door wat volgt:

"Art. 14. De Vlaamse Regering bepaalt de nadere regels voor het dagelijks bestuur en de werking van de MORA.".

Art. 22. In artikel 15 van hetzelfde decreet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 1, derde lid, wordt het woord "MORA" vervangen door de zinsnede "Algemene Mobiliteitsraad, vermeld in artikel 10";

2° in paragraaf 2 wordt het woord "werkcommissies" vervangen door het woord "commissies, vermeld in artikel 11 en 12,".

Art. 23. In artikel 16 van hetzelfde decreet wordt de zinsnede "Onder voorbehoud van de toepassing van de bepalingen in artikelen 13 en 14 van het decreet van 18 juli 2003 tot regeling van strategische adviesraden, beschikt de SERV voor de werking van de MORA" vervangen door de woorden "De SERV beschikt voor de werking van de MORA".

Brussel, 23 november 2018.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Geert BOURGEOIS

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken,
Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn,

Ben WEYTS