

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



Zitting 2005-2006

16 mei 2005

ONTWERP VAN DECREET

houdende de oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen

INHOUD

	Blz.
Memorie van toelichting	3
Voorontwerp van decreet	13
Protocol houdende de conclusies van de onderhandelingen van 6 maart 2006 die gevoerd werden in het sectorcomité XVIII Vlaamse Gemeenschap en Vlaams Gewest over de artikelen 10 en 19 van het voorontwerp van decreet houdende de oprichting van de mobiliteitsraad van Vlaanderen.....	25
Advies van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen	31
Advies van de Raad van State	37
Ontwerp van decreet	49

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

I. ALGEMENE SITUERING

1. De reorganisatie van het Vlaams overheidsapparaat

Onder de vorige Vlaamse Regering werd het proces Beter Bestuurlijk Beleid opgestart. Meer bepaald besliste de Vlaamse Regering op 19 januari 2001 om in het kader van beter bestuur naast de herstructurering van de Vlaamse administratie en de Vlaamse openbare instellingen, ook een herstructurering van het bestaande adviesstelsel door te voeren.

De Vlaamse Regering besloot om een kaderregeling uit te werken voor de uitbouw van een transparant, eenvoudig en doelmatig adviesstelsel inzake beleidsaangelegenheden. Concreet werden een aantal essentiële beginselen inzake strategische beleidsadvisering verankerd in het decreet van 18 juli 2003 tot regeling van strategische adviesraden. Het decreet bevat een aantal generieke regels met betrekking tot de oprichting, de taakomschrijving, de organisatie en de werkwijze van strategische adviesraden, alsook met betrekking tot de programmering van de werkzaamheden en de verslaggeving.

De bepalingen uit de kaderregeling, vervat in het decreet van 18 juli 2003 tot regeling van strategische adviesraden, zijn van toepassing op het voorliggende decreet, voor zover er geen andersluidende regeling in het voorliggende decreet is opgenomen. Het is dan ook noodzakelijk om dit decreet samen te lezen met de kaderregeling. In deze algemene situering wordt beknopt ingegaan op enkele generieke basisprincipes van het adviesstelsel inzake beleidsaangelegenheden.

Op 30 april 2004 werd het decreet houdende de oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen afgekondigd en bekrachtigd door de Vlaamse Regering.

Dit decreet richtte de strategische adviesraad Mobiliteitsraad van Vlaanderen op. Dit decreet trad echter nog niet in werking.

Het is de bedoeling van de huidige Vlaamse Regering om deze adviesraad opnieuw onder de koepel van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen

te brengen. Op deze wijze kan er binnen de SERV een coördinatie worden verzekerd tussen de Vlaamse Havencommissie, de Vlaamse Luchthavencommissie en de Mobiliteitsraad van Vlaanderen.

Vanuit de SERV kan er bovendien extra aandacht worden besteed aan het sociaal-economische, wat met de MORA, zoals deze werd opgericht door het decreet van 30 april 2004 minder het geval was.

2. Principes inzake de herstructurering van het adviesstelsel

2.1. Algemene uitgangspunten

Volgende brede principiële uitgangspunten werden vooropgesteld met het oog op de herstructurering van het adviesstelsel:

- Adviesverlening en overleg blijven te allen tijde ondergeschikt aan het primaat van de politiek. De beleidsbepaling behoort tot de taak van de beleidsverantwoordelijken.
- Zowel de rol en de waarde van het maatschappelijke middenveld, als de inbreng van onafhankelijke deskundigen worden expliciet erkend. De betrokkenheid van het maatschappelijk middenveld bij de totstandkoming van het beleid is uitermate belangrijk. Voeling houden met en toetsen van beleidsintenties aan deze actoren vergroot de kans op het verwerven van een maatschappelijk draagvlak voor het beleid. Anderzijds kunnen ook onafhankelijke deskundigen, die gespecialiseerd zijn in een bepaalde beleidsmaterie en een geïntegreerde visie hebben over de grenzen van beleidsvelden of beleidsdomeinen heen, vanuit hun expertise een toegevoegde waarde leveren aan de beleidsvoering.
- Adviesverlening en overleg zijn vanuit functioneel oogpunt twee verschillende zaken. Adviesverlening is de formulering van een onderbouwde raadgeving of van een beredeneerd standpunt over een beleidsaangelegenheid, op basis van een onderlinge beraadslaging. De essentie van overleg is de wederzijdse aftasting en informatie-uitwisseling, reflecties erop en gedachtewisseling over een bepaalde beleidsproblematiek of een concrete beleidsmaatregel, tussen de beleidsverantwoordelijken en de relevante betrokken maatschappelijke actoren. Bij overleg toetsen de deelnemende actoren

ren een aangelegenheid aan de doelstellingen en de belangen van hun groepering. Dit alles betekent dat advies en overleg vanuit hun specifieke doelstellingen verschillende structuren vragen. Er wordt niet geopteerd voor mengvormen tussen advies en overleg binnen één orgaan.

- Het adviesstelsel moet de slagkracht van de Vlaamse overheid ten goede komen. Het moet dan ook oordeelkundig georganiseerd worden. Uiteindelijk behoort het tot de verantwoordelijkheid van de beleidsverantwoordelijken om de juiste balans te vinden tussen enerzijds maatschappelijke draagvlakverwerving en anderzijds doortastend overheidsoptreden.

2.2. De krachtlijnen van de herstructurering van het adviesstelsel

2.2.1. Ordening van het adviesstelsel

Door het grote aantal adviesraden en door het gebrek aan coherentie in de regelgeving is de adviesverlening thans versnipperd en bestaan er vele, soms zeer omvangrijke adviesraden in onderling soms sterk verschillende opdrachten en samenstellingen. De Vlaamse Regering opteerde er daarom voor dat het adviesstelsel geordend zal worden op basis van het onderscheid tussen enerzijds strategische adviesraden en anderzijds technische commissies.

Technische commissies ondersteunen de individuele minister in de uitvoering van een specifieke doelstelling. Zo ondersteunen zij hem/haar bij de technische uitwerking of operationalisering van een algemene doelstelling, bij de opdracht tot beoordeling van (individuele) dossiers (bijvoorbeeld inzake erkenning of subsidiëring), bij de afhandeling van een beroepsprocedure of bemiddelingsprocedure enzovoort. In sommige gevallen kan de rol van technische commissies verder gaan dan ondersteuning en kunnen zij (technische) beslissingen nemen in welomschreven materies.

De strategische adviesraden van hun kant hebben als taak om beleidsverantwoordelijken te adviseren over strategische beleidsvraagstukken, over de hoofdlijnen van het beleid. Zij bieden ondersteuning bij de

totstandkoming van het beleid, niet bij de beleidsuitvoering.

2.2.2. Afschaffing van bindende advisering

“Bindende advisering” is in feite een contradictio in terminis: een advies wordt immers gedefinieerd als een raadgeving over een beleidsaangelegenheid en is dan ook per definitie niet bindend. Bovendien zou een advies met een bindend karakter ingaan tegen het primaat van de politiek. Bindende advisering wordt uitgesloten, wat uiteraard geen afbreuk doet aan de waarde die gehecht wordt aan de uitgebrachte adviezen.

2.2.3. Logistieke en personele ondersteuning van de strategische adviesraden

Er wordt voorzien in een logistieke en personele ondersteuning van de strategische adviesraden, opdat zij hun werkzaamheden op een efficiënte en effectieve wijze kunnen vervullen.

2.2.4. Brede opdracht

Advisering mag niet in enge zin worden begrepen als louter reactieve adviesverlening naar aanleiding van min of meer uitgewerkte en concrete beleidsvoorstellen. De opdracht van strategische adviesraden moet ruimer zijn. Beleidsgerichte advisering moet ook kunnen plaatsvinden in een fase waarin een minister nog geen volledige duidelijkheid heeft over een problematiek en het beleid nog in de ontwikkelingsfase verkeert. Vanuit een proactieve en anticiperende houding moeten strategische adviesraden zelfs adviezen kunnen uitbrengen over maatschappelijke thema's waarmee de beleidsverantwoordelijken nog niet bezig zijn. Een strategische adviesraad moet ook kunnen functioneren als een klankbord, waaraan de beleidsverantwoordelijke nog onuitgewerkte ideeën voorlegt.

De brede taakstelling van de strategische adviesraden komt ook tot uiting in de mogelijkheid die in het decreet opgenomen wordt voor het Vlaams Parlement om in het kader van zijn decreetgevende opdracht een beroep te doen op de adviezen van strategische adviesraden.

II. ALGEMENE TOELICHTING BIJ HET VOORLIGGEND ONTWERP VAN DECREET HOUDENDE DE OPRICHTING VAN EEN STRATEGISCHE ADVIESRAAD, MORA, BIJ HET BELEIDSDOMEIN MOBILITEIT

Dit ontwerp van decreet kadert in de hiervoor geschetste hervorming en beoogt voor het Vlaamse Gewest te voorzien in een geïntegreerde benadering van de mobiliteitsproblematiek. Die geïntegreerde benadering zal mee worden ondersteund door de oprichting van een strategische adviesraad voor het beleidsdomein Mobiliteit, genaamd Mobiliteitsraad voor Vlaanderen, afgekort MORA genoemd. Door de MORA onder te brengen bij de SERV wordt tegelijk ook de coördinatie verzekerd tussen de Vlaamse Havencommissie, de Vlaamse luchthavencommissie en de MORA.

Dit ontwerp van decreet beoogt enerzijds de bepalingen van Hoofdstuk VII – Mobiliteitsraad van Vlaanderen zoals opgenomen in het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en tot oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen op te heffen en anderzijds het decreet van 30 april 2004 in te trekken. De intrekking van het decreet van 30 april 2004 heeft als juridisch gevolg dat het in zijn geheel, dus met inbegrip van de opheffingsbepalingen, geacht wordt nooit te hebben bestaan. Bijgevolg moet de betrokken bepalingen van het decreet van 20 april 2001 opnieuw worden opgeheven in het huidige decreet.

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

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

Uit de huidige praktijk blijkt dat heel wat diensten, administraties, overheidsinstellingen, actie- en belangengroepen zich betrokken voelen bij de mobiliteitsproblematiek. Er worden in dit verband tal van

initiatieven genomen die echter bij gebrek aan coördinatie en door de verschillende aanwezige belangen, veel kans lopen nooit echt tot resultaten te leiden.

Zo zijn onder meer heel wat adviesorganen werkzaam op het mobiliteitsdomein. Van bepaalde adviesorganen is de opdracht beperkt tot een welbepaald aspect van mobiliteit: het Vlaams comité van advies voor de taxi's, het comité van advies voor het geregeld vervoer, het comité van advies voor het bijzonder geregeld vervoer, de raden van advies van de Vlaamse Vervoermaatschappij enzovoort.

Andere adviesorganen houden, afhankelijk van de te adviseren aangelegenheid, indirect verband met mobiliteit: de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen en de Vlaamse Raad voor Milieu en Natuurbehoud. De Vlaamse Stichting voor Verkeerskunde van haar kant adviseert tenslotte de Vlaamse Raad en de Vlaamse Regering met betrekking tot aangelegenheden inzake verkeerskunde.

Naast voormelde adviesorganen houden vervolgens heel wat belangengroeperingen zich bezig met mobiliteit. Enerzijds zijn er de bewegingen zoals Bond Beter Leefmilieu, Voetgangersbeweging, Fietsbonden, Bond van Bus- Trein- en Tramgebruikers, en nog vele andere, die dikwijls mee discussiëren over bepaalde problemen en daarbij bepaalde oplossingen voorstellen. Anderzijds, zijn er diverse verenigingen die het belang van bepaalde beroepsgroepen in deze sector verdedigen zoals de Nationale Groepering van Taxi- en Locatiebedrijven, de Organisatie van Traffic Managers enzovoort.

Om tot het hoger omschreven duurzaam mobiliteitsbeleid te komen is een geïntegreerde benadering van de mobiliteitsproblematiek absoluut vereist. Door de bijdragen van de bestaande diensten en instellingen werkzaam in deze materie, te bundelen, kunnen oplossingen gevonden worden die optimaal inspelen op de bestaande mobiliteitsproblemen en zulks met de meest ruime visie.

De noodzaak hiertoe groeit des te meer naarmate de Europese, federale en regionale regelgeving en opmaak van richtlijnen en adviezen in deze materie zich meer en meer ontwikkelt.

Voorliggend ontwerp van decreet wil dergelijke geïntegreerde benadering mogelijk maken door de omvorming van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen tot een strategische mobiliteitsraad (de ‘MORA’).

Dit verklaart ook de samenstelling van de MORA bestaande uit, enerzijds, vertegenwoordigers van het maatschappelijk middenveld actief betrokken in het beleidsdomein van de mobiliteit en, anderzijds, uit onafhankelijke deskundigen. De MORA krijgt de opdracht toegewezen om adviezen te verstrekken in aangelegenheden rond mobiliteit en dient verplicht geraadpleegd te worden voor alle belangrijke beleidsbeslissingen inzake mobiliteit. Dat betekent, uiteraard, omtrent die beleidsbeslissingen die rechtstreeks betrekking hebben op aangelegenheden die vallen binnen het beleidsdomein Mobiliteit, evenals omtrent deze die er, ongeacht de aangelegenheid die het betreft, enige weerslag of impact hebben op de mobiliteit of het mobiliteitsbeleid.

Hierbij wordt als uitgangspunt gesteld dat niet gesegmenteerd gewerkt wordt, maar dat de mobiliteitsproblematiek integraal benaderd wordt, waardoor deze in een breder perspectief geplaatst wordt. Deze integratiegedachte betekent niet dat geen enkel ander initiatief meer zou noodzakelijk zijn, maar situeert deze initiatieven als een zinvolle aanvulling van de geïntegreerde benadering van de mobiliteitsproblematiek. Om zoveel mogelijk tot geïntegreerde standpunten te komen, zal de MORA vertegenwoordigers bevatten van verschillende diensten, sectoren en belangengroeperingen die actief bezig zijn met één of meerdere aspecten van mobiliteit binnen het Vlaamse Gewest. De MORA kan in die zin zijn adviesopdracht ook 'bottom up' vervullen. Bij de MORA kunnen permanente of tijdelijke werkcommissies worden opgericht. In elk geval worden er twee permanente werkcommissies opgericht, respectievelijk voor het personenvervoer en voor het goederenvervoer.

Het decreet voorziet verschillende waarborgen voor een degelijk georganiseerde werking van de MORA. Aldus kunnen de leidende ambtenaren van de Vlaamse departementen, agentschappen of wetenschappelijke instellingen die behoren tot het beleidsdomein "Mobiliteit of van de wetenschappelijke instellingen die een hoofdopdracht hebben inzake mobiliteit worden gehoord om technische toelichting te verschaffen betreffende de aangelegenheden die betrekking hebben op mobiliteit. Tevens zullen vertegenwoordigers van de SERV zelf of de MINA-raad kunnen worden gehoord. Ten slotte kan de MORA een beroep doen op derden voor het onderzoek van bijzondere vraagstukken. De SERV stelt een secretariaat ter beschikking van de MORA en zorgt eveneens voor de huisvesting en de logistieke ondersteuning van de MORA. De bovenvermelde

werkcommissies worden tevens bijgestaan door het secretariaat van de SERV.

Wat de taak van de MORA betreft en het streven naar een geïntegreerd mobiliteitsbeleid is, bij wijze van voorbeeld, onder meer te wijzen naar het segment van het goederenvervoer. Meer en meer wordt de nadruk gelegd op het intermodaal vervoer, dit is het vervoer via meer dan één vervoersmodaliteit (de weg, het spoor en de binnenvaart) zonder de goederen zelf te behandelen. Het intermodaal vervoer speelt immers, in het streven naar een duurzame mobiliteit, een steeds belangrijker rol gezien het een middel vormt om een verschuiving teweeg te brengen van overwegend wegvervoer naar de vervoerswijzen binnenvaart en spoorvervoer. Het belang van intermodaal vervoer is evenzeer benadrukt in het Witboek Transport van de Europese Commissie 'Het Europese Vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen'.

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

Dit zijn, in hun geheel, de algemene principes die aan de uitwerking van dit ontwerp van decreet voorafgingen en die in de toelichting bij de artikelen verder uiteengezet zullen worden.

III. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

HOOFDSTUK I

Algemene bepalingen

Artikel 1

Dit artikel behoeft geen commentaar.

Artikel 2

In artikel 2, 1°, wordt er vooreerst gedefinieerd wat er moet worden verstaan onder "mobiliteit". Mobiliteit wordt gezien als de resultante van een complexe interactie tussen te verrichten activiteiten, de ruimtelijke ordening en tijdsordening ervan (inclusief de percepties ervan), de daaruit voortvloeiende verplaat-

singspatronen, de ter beschikking staande vervoersmiddelen en -diensten (inclusief de percepties ervan), de daaruit voortvloeiende vervoerpatronen en de beschikbare verkeers- en vervoersinfrastructuur met haar attributen, wat ten slotte leidt tot de verkeerspatronen en de diverse gewenste effecten en ongewenste neveneffecten.

Deze systeembeschrijving van mobiliteit volgens een drie-marktenmodel werd opgesteld door Egeter en Van de Riet¹ in het kader van het project Questa. Dat project had tot doel ondersteuning te geven bij de formulering van het verkeers- en vervoersbeleid in Nederland. Dat systeem-diagram is ook behulpzaam geweest bij de opstelling van het Mobiliteitsplan Vlaanderen².

Artikel 2, 2°, herneemt de definitie van het begrip “ontwerpen van besluit van de Vlaamse Regering die van strategisch belang zijn” zoals is vastgesteld in artikel 2, 2°, van het decreet tot regeling van strategische adviesraden van 18 juli 2003.

Artikel 3

Dit artikel strekt er toe om de strategische adviesraad Mobiliteitsraad van Vlaanderen op te richten. Aangezien de SERV beschikt over een eigen rechtspersoonlijkheid is het niet nodig dat de MORA over rechtspersoonlijkheid beschikt.

Artikel 3, derde lid, strekt er toe uitdrukkelijk te bepalen dat, volgens de interpretatieregel ‘lex specialis derogat generalibus’, onverminderd de bepalingen van dit (specifieke) oprichtingsdecreet, de bepalingen vervat in het (algemene) decreet tot regeling van strategische adviesraden van 18 juli 2003 van toepassing zijn op de door dit decreet opgerichte MORA.

HOOFDSTUK II

Taakomschrijving

Artikelen 4 en 5

In artikel 4 wordt de opdracht van de MORA omschreven. In paragraaf 1 van dit artikel wordt een opsomming gegeven van de taken waarmee de MORA is belast. De MORA is een adviesorgaan waarvan de adviezen, onverminderd het gezag die de adviezen ontlenen door de deskundigheid waarmee zij worden verstrekt, juridisch niet bindend zijn. Zulks belet niet dat, in bepaalde gevallen, zoals onder meer geldt voor (voor)ontwerpen van decreten en besluiten, het advies van de MORA verplicht moet worden ingewonnen. Die gevallen zijn opgesomd in artikel 5, §§1 en 4. Het verplicht in te winnen advies vormt, wat de besluiten betreft, en zulks conform de regels van het bestuursrecht, een substantiële op straffe van nietigheid voorgeschreven vormvereiste.

De MORA heeft, naar luid van het ontworpen artikel 4, een ruime bevoegdheid tot studie, aanbeveling en advies met betrekking tot alle aangelegenheden die betrekking hebben op mobiliteit binnen het Vlaamse Gewest. In de vervulling van deze taken kan de MORA evenwel niet in de plaats treden van de administratie. De MORA kan geen uitvoerings- en beheerstaken van deze laatste op zich nemen (bijvoorbeeld: beheer van impulsprogramma's, strategische plannen enzovoort).

Inhoudelijk komt het gezag van de MORA-adviezen nog bijzonder tot uiting door uitdrukkelijk – conform het decreet tot regeling van strategische adviesraden – te vereisen, dat de betrokken administratieve overheid een eventuele afwijking van het advies behoort toe te lichten.

De MORA vervult conform het decreet tot regeling van strategische adviesraden voormelde taak ofwel op eigen initiatief, ofwel op vraag van de Vlaamse Regering, het Vlaams Parlement of een individuele minister.

Als ontwerpregelgevingen die primair gericht zijn op mobiliteit, zijn te beschouwen de voorontwerpen van decreet en ontwerpen van reglementair besluit van strategisch belang die betrekking hebben op mobiliteit, verkeersinfrastructuur of op sterk mobiliteitsgenererende activiteiten; doch met uitzondering van ontwerpen van een begrotingsdecreet.

¹ Egeter, B. en Van de Riet, O.A.W.T. (1998), Systeemdiagram voor het beleidsveld vervoer en verkeer, Delft, TNO Inro/Rand Europe & TU Delft, 1998, rapportnummer Inro/VVG, 1998-02.

² Ministerie van Vlaamse Gemeenschap (2001), Departement Leefmilieu en Infrastructuur, Mobiliteitscel, Ontwerp mobiliteitsplan Vlaanderen.

Als “sterk mobiliteitsgenererende activiteiten” worden onder meer beschouwd de aanleg en/of ingrijpende wijziging van wegen, trajecten voor gemeenschappelijk stads- en streekvervoer, de aanleg en/of ingrijpende uitbreiding van vliegvelden, zeehavens, waterwegen en havens voor de binnenvaart, de aanleg en/of ingrijpende uitbreiding van een industrieterrein, vakantiedorpen, hotelcomplexen, recreatieve en toeristische voorzieningen, sportcomplexen, ziekenhuizen, verzorgingsinstellingen, winkelcentra, voor zover deze een verkeersaantrekkende werking van een minimum aantal voertuigen per dag hebben enzovoort.

Wanneer de voorontwerpen van decreet of ontwerpen van reglementair besluit van strategisch belang niet primair betrekking hebben op de mobiliteit doch daarop enige weerslag hebben, wint de Vlaamse Regering het advies van de MORA gelijktijdig in met het advies van de strategische raad van het beleidsdomein waartoe de aangelegenheid behoort en zulks om vertraging te vermijden. Dat is de draagwijdte van artikel 6, tweede lid.

Ontwerpen van reglementair besluit, die hetzij primair de mobiliteit betreffen, hetzij enige weerslag op de mobiliteit hebben doch niet van strategisch belang zijn, zoals omschreven in artikel 2, 2°, of niet te beschouwen zijn als basisuitvoeringsbesluiten moeten niet verplicht om advies aan de MORA worden voorgelegd hetgeen uiteraard niet belet dat, op facultatieve wijze, om het advies van de MORA kan worden verzocht of dat de MORA uit eigen beweging daaromtrent advies kan verstrekken.

Wat artikel 5, §1, 2°, betreft, worden met “ontwerpen van samenwerkingsakkoorden” zowel de samenwerkingsakkoorden bedoeld die betrekking hebben op verkeer of vervoer, als de vrijwillige en de verplicht af te sluiten samenwerkingsakkoorden.

Er is tevens voor geopteerd om de adviesverplichting niet in te voeren voor de gevallen waarin er overleg of betrokkenheid tussen het Vlaamse Gewest en de federale overheid is vereist. Op het vlak van verkeer of vervoer gaat het immers dikwijls om regelingen van bijzonder technische aard, waarbij bovendien de termijn waarbinnen het overleg of de betrokkenheid moet plaatsvinden zeer kort is (zie artikel 6, §3, 4°; artikel 6, §3bis; artikel 6, §4, 3°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen).

Artikel 5, §4, verplicht de Vlaamse Vervoersmaatschappij advies te vragen bij de voorstellen van het netmanagement die zij dient op te stellen op grond van artikel 10 van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en tot oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen. Het betrokken advies dient gevraagd te worden nadat de regering of de verantwoordelijke minister hiertoe schriftelijk opdracht gegeven heeft aan de VVM. Met betrekking tot andere aangelegenheden kan de VVM, in tegenstelling tot de Vlaamse Regering, de MORA niet om advies vragen.

Overeenkomstig artikel 5, §6, wordt de MORA bovendien belast met het opstellen van een vijfjaarlijks mobiliteitsrapport dat een analyse bevat van de mobiliteitsproblematiek op middellange en lange termijn. Dit mobiliteitsrapport bevat eveneens aanbevelingen van de MORA zelf over de door het secretariaat uitgevoerde analyse. Daarnaast informeert het secretariaat van de MORA eveneens de Vlaamse Regering over het mobiliteitsgebeuren aan de hand van jaarlijkse verslagen. De Vlaamse Regering bepaalt de regels omtrent de jaarlijkse verslagen en het vijfjaarlijks mobiliteitsrapport.

Overeenkomstig artikel 5, §7, evalueert de MORA eveneens de werking van het decreet van 20 april 2001 betreffende de mobiliteitsconvenants. Deze evaluatie moet om de drie jaar gebeuren en voor het eerst in het tweede jaar na de inwerkingtreding van het decreet. Deze evaluatie moet gebeuren vóór 30 april en zal dus op die manier mee van dienst kunnen zijn voor de jaarlijkse evaluatie door de Vlaamse Regering zoals deze voorzien is in het decreet van betreffende de mobiliteitsconvenants. Overeenkomstig dit laatste decreet gebeurt de evaluatie immers vóór 30 juni.

Artikel 6

Deze bepaling stipuleert binnen welke termijnen de MORA een advies dient te formuleren. De adviezen bedoeld in artikel 4, §1, en in artikel 5, §1, dienen te worden gegeven binnen de maand na de aanvraag. De Vlaamse Regering of het Vlaams Parlement kunnen de termijn inkorten zonder dat in minder dan tien werkdagen mag worden voorzien zodat zelfs in dringende omstandigheden een behoorlijke adviesverlening gewaarborgd kan worden. Voor de adviezen omtrent de voorstellen van netnormering (artikel 5, §4) is er echter in een afwijkende regeling voorzien.

Aangezien het netmanagement veel complexer is dan de overige aangelegenheden, wordt de termijn waarbinnen zulk advies moet worden verleend, vastgesteld op drie maanden. Ook hier is er in een minimumtermijn van minstens één maand voorzien.

Ten slotte wordt er ook nog bepaald dat, als de MORA binnen de hiervoor bepaalde termijnen geen advies heeft uitgebracht, er aan de adviesverplichting mag worden voorbijgegaan en dit teneinde immobilisme te vermijden. Eveneens om vertraging te vermijden is bepaald dat, voor die aangelegenheden die niet tot het beleidsdomein mobiliteit behoren doch wanneer de maatregelen een weerslag hebben op de mobiliteit, de Vlaamse Regering het advies van de MORA moet inwinnen gelijktijdig met het advies van de bevoegde strategische adviesraad.

Artikel 7

Deze bepaling behoeft geen commentaar.

Artikel 8

Dit artikel laat de MORA toe op te treden als vertegenwoordiger van het Vlaamse Gewest bij gelijkaardige federale en internationale adviesorganen, bijvoorbeeld bij het tot stand komen van gezamenlijke adviezen of aanbevelingen.

HOOFDSTUK III

Samenstelling, organisatie en werking van de MORA

Artikel 9

Dit artikel regelt de samenstelling van de MORA.

Naast de voorzitter zetelen in de MORA één vertegenwoordiger van de Vlaamse Vereniging van Steden en Gemeenten, één vertegenwoordiger van de Vlaamse Vereniging van Provincies, twaalf vertegenwoordigers, voorgedragen door de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen, twee vertegenwoordigers uit de milieuverenigingen, zetelend in de MINA-raad, twee vertegenwoordigers voorgedragen door de openbare vervoeraanbieders en zes vertegenwoordigers voorgedragen door de representatieve mobiliteits-

verenigingen en drie deskundigen. Op deze wijze is de samenstelling van de MORA in overeenstemming met het principe dat de MORA een vertegenwoordiging van het maatschappelijk middenveld uitmaakt, naast onafhankelijke deskundigen.

Tesamen telt de MORA aldus 28 leden. De MORA-leden zullen door de Vlaamse Regering worden benoemd met inbegrip van de voorzitter.

Overeenkomstig artikel 9, 2°, draagt de SERV twaalf vertegenwoordigers voor, waaronder ten hoogste zes vertegenwoordigers van de interprofessionele partners. Onder de overige leden zijn de vertegenwoordigers behorend tot de groep van de private vervoeraanbieders opgenomen. Het gaat hier dus om twaalf vertegenwoordigers van de sociale partners die zullen worden aangeduid vanuit de organisaties die deel uitmaken van de SERV.

In tegenstelling met de openbare vervoeraanbieders is er voor de private vervoeraanbieders niet voorzien in een specifieke voordracht omdat deze laatste gevat worden in de voordracht die de SERV zal doen.

De drie deskundigen zijn lid van de MORA. Ze zijn niet stemgerechtigd.

De voorzitter is enkel stemgerechtigd in geval van staking van stemmen. Als in dit laatste geval de twaalf vertegenwoordigers die voorgedragen zijn door de SERV bovendien een unaniem standpunt hebben uitgebracht, zal de voorzitter voorafgaand aan de eindstemming een extra bemiddelingsprocedure voeren.

Paragraaf 2 regelt in het bijzonder de aanduiding van de voorzitter.

Paragraaf 3 behoeft geen verdere uitleg.

Paragraaf 4 regelt de benoeming van de plaatsvervangers. Voor de goede orde en teneinde de continuïteit van de werking van de MORA te allen tijde te garanderen, wordt door de Vlaamse Regering tevens een plaatsvervanger benoemd. De bedoeling hiervan is dat in de gevallen dat het effectieve lid om één of andere reden zijn mandaat niet langer kan bekleden, hij tijdelijk wordt vervangen door zijn plaatsvervanger totdat in de vervanging van het effectieve lid is voorzien met naleving van hetgeen is bepaald in de §§3 en 4 van artikel 9 en in artikel 10. Eventueel kan ter gelegenheid van de vervanging van het effectieve lid, worden beslist tot de aanstelling van de plaats-

vervanger, in welk geval dan meteen moet worden voorzien in de aanstelling van een nieuw plaatsvervangend lid. Evenwel kan het nieuwe effectieve lid dat wordt aangesteld ook een derde zijn, in welk geval het plaatsvervangend lid als plaatsvervanger in functie blijft, zij het dat vanaf de aanstelling van het effectieve lid, dit effectieve lid het mandaat zal bekleden. De plaatsvervangers zijn enkel stemgerechtigd wanneer het effectieve lid dat zij vervangen, niet aanwezig is.

Paragraaf 5 stelt dat de duur van het mandaat van de leden, de effectieve zowel als de plaatsvervangende, wordt bepaald op vier jaar. Beide categorieën van mandaten komen in aanmerking voor één of meerdere verlengingen voor telkens een periode van vier jaar.

De leden van de MORA en hun plaatsvervangers, met uitzondering van de voorzitter en de deskundigen, kunnen op grond van paragraaf 6 door de Vlaamse Regering worden ontslagen op verzoek van de organisatie, vereniging of sector op wiens voordracht zij benoemd zijn. Daarnaast kan een dergelijk lid ook zelf vrijwillig voortijds ontslag nemen. In beide gevallen wordt het ontslagen, respectievelijk ontslagnemend lid, tijdelijk vervangen door zijn plaatsvervanger, althans tot op het tijdstip dat in de definitieve vervanging van het effectieve lid is voorzien.

Artikel 10

Paragraaf 1 van dit artikel kadert in de context van het primaat van de politiek. Immers hebben strategische adviesraden maar zin als ze een grote mate aan inhoudelijke onafhankelijkheid hebben. “Onafhankelijkheid” betekent dan ook dat de MORA geen uitvoering geeft aan, versterking biedt aan of obstructie pleegt tegen de politieke agenda van de Vlaamse minister van Mobiliteit of de Vlaamse minister van Openbare Werken, maar er integendeel op inspeelt. Het spreekt voor zich dat de leden van de MORA geen politieke standpunten zullen innemen, maar integendeel de ministers zullen adviseren over de haalbaarheid, de implicaties, en dergelijke meer van de door hen voorgestelde overwegingen met betrekking tot de mobiliteitsproblematiek. De MORA is onafhankelijk, met andere woorden afstandelijk of onbevooroordeeld ten opzichte van de beslissingen van de verantwoordelijken. Deze bepaling bevestigt dan ook de onafhankelijke positie van de leden van

de MORA ten opzichte van de overheid. De leden van de MORA kunnen dan ook, van geen enkele overheid, enige instructie krijgen.

Paragraaf 2 vertolkt het principe van de onafhankelijkheid van de leden van de MORA door een aantal onverenigbaarheden in het leven te roepen.

Echter is het onontbeerlijk, in het domein van de mobiliteit, zulks in overeenstemming te brengen met hetgeen is bepaald inzonderheid in artikel 8, tweede lid, 3°, van het decreet tot regeling van strategische adviesraden, dat personeelsleden van de extern zelfstandige agentschappen deel zouden kunnen uitmaken van de MORA zoals, bijvoorbeeld, vertegenwoordigers van de VVM – De Lijn.

Niettemin kan naar luid van het ontworpen artikel 13, §2, van dit decreet een leidend ambtenaar, die geen deel uitmaakt van de MORA als lid, worden gehoord, evenals – bijvoorbeeld – een leidend ambtenaar van een IVA.

Op die wijze wordt de inbreng van deze publieke operatoren gegarandeerd. De kennis die zij hebben op het terrein is onontbeerlijk om met kennis van zaken en deskundige input beredeneerde strategische adviezen uit te brengen.

Artikel 11

Deze bepaling behoeft geen commentaar.

Artikel 12

Het is mogelijk om binnen de MORA permanente of tijdelijke werkcommissies op te richten. In elk geval moeten er twee permanente werkcommissies worden opgericht, respectievelijk voor het personenvervoer en het goederenvervoer. Deze werkcommissies staan in voor de voorbereiding van de adviezen en de aanbevelingen van de MORA. Op deze wijze vertrekt de adviesverstrekking vanuit de werkcommissies zodat vervolgens, via een geïntegreerde behandeling en besluitvorming, het geheel leidt tot een afgewerkt en weloverwogen advies.

Er wordt door het decreet geen aantal vooropgesteld opdat de grootst mogelijke soepelheid wordt betracht teneinde relevante expertise aan te kunnen brengen. De regering bepaalt discretionair, rekening houdende met de vereiste doelmatigheid en werkbaarheid, hoe-

veel leden in de permanente werkcommissies zullen worden aangesteld.

Deze werkcommissies vergroten slechts gedeeltelijk de omvang van de MORA. In deze werkcommissies zetelen immers enerzijds leden van de MORA en anderzijds vertegenwoordigers van andere belanghebbende of competente organisaties, die aangeduid zijn door de MORA op voorstel van het dagelijks bestuur. Elke werkcommissie wordt bovendien voorzeten door een commissievoorzitter en bijgestaan door een commissiesecretaris.

Artikel 13

Er wordt tevens verwezen naar de commentaar bij artikel 10.

Paragraaf 1 van artikel 13 schept de mogelijkheid voor een degelijk georganiseerde werking van de MORA, enerzijds via de mogelijkheid om een beroep te doen op derden (deskundigen) of binnen zijn schoot ad hoc werkgroepen of commissies op te richten met het oog op de behandeling van bijzondere aangelegenheden. Hierbij moeten de door het reglement van orde vastgelegde voorwaarden nageleefd worden. De opdrachten waarmee de door de MORA opgerichte subcommissies worden belast kunnen ofwel een geografisch (bijvoorbeeld: geregeld vervoer in de stad Gent), ofwel een thematisch karakter (bijvoorbeeld: vervoer van gehandicapten, goederenvervoer per spoor enzovoort) hebben. De MORA kan tevens een beroep doen op derden voor het onderzoek van bijzondere vraagstukken: hetzij voorafgaand aan de vergaderingen (voor het onderzoek van bijzondere vraagstukken), hetzij op de vergaderingen (voor de bespreking van bepaalde onderwerpen).

In tegenstelling tot de in de artikel 9, §1, 7°, bedoelde deskundigen of de in artikel 12 bedoelde permanente werkcommissies behoren de in deze paragraaf bedoelde raadgevende commissies of 'derden' – deskundigen niet tot de MORA. Zij worden niet voor of door de MORA in het leven geroepen. Op die wijze kunnen vertegenwoordigers van andere sectoren, zoals welzijn, toerisme, onderwijs enzovoort, in die gevallen waarin dat wenselijk en doelmatig wordt geacht, worden gehoord. De aldus bedoelde personen zijn niet stemgerechtigd.

Paragraaf 2 van artikel 13 voorziet dat de MORA, overeenkomstig het reglement van orde, een beroep kan doen op de leidend ambtenaren om technische toelichting te verschaffen betreffende de aangelegenheden die betrekking hebben op mobiliteit en

waarin zij door hun ervaring bijzonder onderlegd zijn. Het betreft meer bepaald de leidend ambtenaren die behoren tot het departement en de agentschappen van het beleidsdomein dat betrekking heeft op de mobiliteit, de leidend ambtenaren van de wetenschappelijke instellingen van het Vlaamse Gewest die een hoofdopdracht hebben inzake mobiliteit.

Op deze wijze wordt zowel de eigen rol van de Raad (als onafhankelijk adviesorgaan) als van de leidend ambtenaren gevrijwaard. Anderzijds blijven de positieve elementen van hun aanwezigheid (bijzondere deskundigheid, wederzijdse informatie, verduidelijking van de gegeven adviezen enzovoort) behouden. Wanneer zij gezien de voorliggende aangelegenheid omwille van hun expertise worden uitgenodigd, genieten zij echter geen raadgevende stem.

Paragraaf 3 bepaalt verder dat vertegenwoordigers van de SERV en de MINA-Raad kunnen worden gehoord tijdens de vergaderingen, op vraag van de voorzitter. Een uiteenzetting van hun standpunt kan vooral zeer nuttig zijn bij de behandeling van vraagstukken met een ruim maatschappelijk draagvlak waarvoor een algemene benadering wenselijk is.

HOOFDSTUK IV

Werking van de Mora

Artikel 14

Deze bepaling behoeft geen commentaar.

Artikel 15

Paragraaf 1 bepaalt dat de SERV een secretariaat ter beschikking stelt van de MORA. Het secretariaat is samengesteld uit leden van het SERV-personeel en is verantwoordelijk voor de inhoudelijke en administratieve ondersteuning. Overeenkomstig artikel 5, §6, staat dit secretariaat in voor de jaarlijkse verslagen over het mobiliteitsgebeuren en voor de analyse voor het vijfjaarlijks mobiliteitsrapport.

De SERV zorgt eveneens voor de huisvesting en de logistieke ondersteuning van de MORA.

Het secretariaat staat onder het gezag van de voorzitter van de MORA en wordt geleid door een secretaris, die aangeduid wordt onder de leden van het secretariaat. Dit secretariaat staat de werkcommissies

sies, bedoeld in artikel 12, bij. De SERV zal in de eigen rechtspositieregeling een mandaatgraad moeten voorzien voor de secretaris en de arbeidsvoorwaarden ervan zelf bepalen.

HOOFDSTUK V

Financiële middelen

Artikel 16

De SERV beschikt, naast eigen inkomsten, over een jaarlijkse dotatie, die de kredieten voor de werking van de MORA, de huisvesting en de bezoldiging van het personeel omvat.

Er wordt enerzijds een vaste dotatie ter beschikking gesteld voor de werking van de MORA en het secretariaat, naast een variabele dotatie die de kosten moet dekken voor de opmaak van het vijfjaarlijks mobiliteitsrapport, evenals de kosten voor de opdrachten van de Vlaamse Regering, die niet worden gedekt door de vaste dotatie.

HOOFDSTUK VI

Slotbepalingen

Artikelen 17 tot en met 22

Artikelen 17 en 19 brengen een wijziging aan in respectievelijk het decreet van 27 juni 1985 op de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen en het decreet van 7 mei 2004 inzake de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen. Artikelen 17 en 19 beogen hetzelfde, namelijk de MORA opnemen als strategische adviesraad binnen de werking van de SERV. Aangezien de inwerkingtreding van het decreet van 7 mei 2004 nog onbepaald is, zal het huidige MORA-decreet achtereenvolgens in samenhang moeten worden gelezen met het decreet van 1985 en, na de inwerkingtreding ervan, met het decreet van 7 mei 2004.

Artikel 20 trekt het decreet van 30 april 2004 in. Dit heeft als juridisch gevolg dat het decreet in zijn

geheel, dus met inbegrip van de opheffingsbepalingen, geacht wordt nooit te hebben bestaan. Bijgevolg heeft artikel 21 van het huidige decreet de bepalingen van het decreet van 20 april 2001 die betrekking hebben op de MORA opnieuw op.

De overige artikelen vereisen geen nadere commentaar.

*De minister-president van de Vlaamse Regering,
Vlaams minister van Institutionele Hervormingen,
Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid,*

Yves LETERME

*De Vlaamse minister van Openbare Werken, Energie,
Leefmilieu en Natuur,*

Kris PEETERS

*De Vlaamse minister van Mobiliteit,
Sociale Economie en Gelijke Kansen,*

Kathleen VAN BREMPT

VOORONTWERP VAN DECREET

VOORONTWERP VAN DECREET

houdende de oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen

DE VLAAMSE REGERING,

Op voorstel van de Vlaamse minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur en de Vlaamse minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen;

Na beraadslaging,

BESLUIT :

De Vlaamse minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur en de Vlaamse minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen zijn ermee belast, in naam van de Vlaamse Regering, bij het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet in te dienen, waarvan de tekst volgt:

HOOFDSTUK I

Algemene bepalingen

Artikel 1

Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Artikel 2

In dit decreet wordt verstaan onder:

- 1° mobiliteit: het aantal personen en/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;
- 2° ontwerpen van besluit van de Vlaamse Regering die van strategisch belang zijn : ontwerpen van reglementair of organiek besluit die uitvoering geven aan de inhoud van een decreet en waarvan de Vlaamse Regering beslist dat het basisuitvoeringsbesluiten zijn.

Artikel 3

Binnen de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen wordt er een strategische adviesraad Mobiliteitsraad van Vlaanderen, afgekort de MORA, opgericht, zoals bedoeld in artikel 3 van het decreet van 18 juli 2003 tot regeling van strategische adviesraden.

Hij heeft geen rechtspersoonlijkheid. De Vlaamse regering bepaalt tot welk beleidsdomein de strategische adviesraad behoort.

Onder voorbehoud van de toepassing van de bepalingen in dit decreet, zijn de bepalingen van het decreet van 18 juli 2003 tot regeling van strategische adviesraden van toepassing op de MORA.

HOOFDSTUK II

Taakomschrijving

Artikel 4

§1. De MORA heeft de volgende opdrachten:

- 1° uit eigen beweging of op verzoek advies uitbrengen over de hoofdlijnen van het beleid met betrekking tot de mobiliteit;
- 2° bijdragen tot het vormen van een beleidsvisie en het formuleren van de krachtlijnen van het te voeren beleid inzake mobiliteit;
- 3° de maatschappelijke ontwikkelingen op het vlak van mobiliteit volgen en interpreteren;
- 4° advies uitbrengen over voorontwerpen van decreet met betrekking tot mobiliteit;
- 5° uit eigen beweging of op verzoek advies uitbrengen over voorstellen van decreet met betrekking tot mobiliteit;
- 6° uit eigen beweging of op verzoek advies uitbrengen over ontwerpen van besluit van de Vlaamse regering met betrekking tot mobiliteit;
- 7° reflecties leveren over de bij het Vlaams Parlement ingediende beleidsnota's over mobiliteit;
- 8° uit eigen beweging of op verzoek advies uitbrengen over het te voeren begrotingsbeleid inzake mobiliteit, met inbegrip van de meerjareninvesteringsplannen van de inzake verkeer en vervoer bevoegde entiteiten en van de meerjareninvesteringsplannen en exploitaties van het geregeld vervoer;
- 9° uit eigen beweging of op verzoek advies uitbrengen over ontwerpen van samenwerkingsakkoord die de Vlaamse Gemeenschap of het Vlaams 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 in voorbereiding zijnde regelgeving op het niveau van de Europese Unie, alsook over in voorbereiding zijnde internationale verdragen.

§2. De opdrachten, bedoeld in §1, doen geen afbreuk aan de taken, opdrachten en bevoegdheden van de MORA, bepaald in de andere artikelen.

§3. De adviezen waartoe de MORA is gehouden of die door de MORA worden verstrekt, worden steeds voorbereid door de bevoegde werkcommissies, bedoeld in artikel 14.

Artikel 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, verkeersinfrastructuur of op sterk mobiliteitsgenererende activiteiten, met uitzondering van ontwerpen van begrotingsdecreet, evenals over ontwerpen van reglementair besluit van strategisch belang over voormelde aangelegenheden;

2° alle ontwerpen van samenwerkingsakkoorden van strategisch belang die betrekking hebben op verkeer of vervoer.

§2. De Vlaamse Regering geeft duiding en toelicht aan de strategische adviesraad voer haar beslissing over de in §1 bedoelde adviezen.

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

§4. De Vlaamse Vervoermaatschappij wint het advies in van de MORA over de voorstellen van netmanagement die ze opstelt overeenkomstig artikel 10, §1, van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg, nadat de Vlaamse Regering de Vlaamse Vervoermaatschappij hiertoe schriftelijk opdracht heeft gegeven. De Vlaamse Vervoermaatschappij kan gemotiveerd afwijken van het in deze bepaling door de MORA verleende advies en informeert de MORA hierover.

§5. De adviezen, uitgebracht door de MORA, zijn openbaar.

§6. De MORA brengt vijfjaarlijks een mobiliteitsrapport uit. Het mobiliteitsrapport bevat een analyse van de mobiliteitsproblematiek op middellange en lange termijn. Deze analyse wordt opgemaakt door het secretariaat van de MORA, zoals bedoeld in artikel 19. Daarnaast bevat het vijfjaarlijks mobiliteitsrapport eveneens de aanbevelingen van de MORA zelf over de uitgevoerde analyse.

Aan de hand van jaarlijkse verslagen informeert het secretariaat de Vlaamse Regering over het mobiliteitsgebeuren.

De Vlaamse regering bepaalt de nadere regels voor het opmaken van de analyse in het vijfjaarlijks mobiliteitsrapport en van de jaarlijkse verslagen.

§7. De MORA evalueert ten minste om de drie jaar en dit telkens voor 30 april de werking van het decreet betreffende de mobiliteitsconvenants en formuleert de nodige aanbevelingen voor een optimale integratie van het lokaal mobiliteitsbeleid in het Vlaams mobiliteitsbeleid.

Artikel 6

De adviezen, bedoeld in artikel 4, §1, en 5, §1 en §3, worden gegeven binnen een termijn van één maand vanaf de datum van de aanvraag. In geval van spoed, die met redenen wordt omkleed, kan de Vlaamse regering of het Vlaams Parlement die het advies vraagt de termijn inkorten zonder dat hij minder dan tien werkdagen mag bedragen.

In het geval, bedoeld in artikel 5, §3, wint de Vlaamse Regering het advies van de MORA gelijktijdig in met het advies van de strategische raad van het beleidsdomein waartoe de aangelegenheid behoort.

Het advies, bedoeld in artikel 5, §4, wordt gegeven binnen drie maanden. In geval van spoed, die met redenen wordt omkleed, kan de Vlaamse Regering of het Vlaams Parlement tevens de in dit lid bedoelde termijn inkorten zonder dat hij minder dan één maand mag bedragen.

Als het advies niet is gegeven binnen de termijn, bedoeld in de vorige leden, mag aan de adviesverplichting worden voorbijgegaan.

Artikel 7. Onder voorbehoud van de toepassing van de bepalingen in artikel 5, §5, wordt een afschrift van het advies bezorgd aan de instantie die facultatief of verplicht om het advies heeft verzocht, evenals aan de instantie tot wie het advies is gericht als het uit eigen beweging door de MORA werd verstrekt.

Artikel 8

De MORA kan als vertegenwoordiger van Vlaanderen worden betrokken bij soortgelijke federale en internationale adviesorganen.

HOOFDSTUK III

Samenstelling en organisatie van de MORA

AFDELING 1

Samenstelling

Artikel 9

§1. De MORA wordt samengesteld uit vertegenwoordigers van het maatschappelijk middenveld die actief zijn in het beleidsdomein dat betrekking heeft op de mobiliteit, en uit onafhankelijke deskundigen, samengesteld als volgt:

- 1° een voorzitter;
- 2° twaalf vertegenwoordigers, voorgedragen door de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen, waaronder maximum zes vertegenwoordigers van de interprofessionele partners. De overige leden bevatten ook de vertegenwoordigers behorend tot de groep van de private vervoeraanbieders;
- 3° een vertegenwoordiger van de VVSG;
- 4° een vertegenwoordiger van de VVP;
- 5° twee vertegenwoordigers uit de milieuverenigingen zetelend in de MINA-raad;
- 6° acht vertegenwoordigers voorgedragen door de openbare vervoeraanbieders en de mobiliteitsverenigingen;
- 7° drie deskundigen.

De leden, bedoeld in 2° tot 6°, zijn stemgerechtigd. De deskundigen, bedoeld in 7°, zijn echter niet stemgerechtigd.

De voorzitter is enkel stemgerechtigd in geval van staking van stemmen. Als de staking van stemmen gepaard gaat met een unaniem standpunt van de twaalf vertegenwoordigers, bedoeld in 2°, zal de voorzitter voorafgaand aan de eindstemming een extra bemiddelingsprocedure voeren.

§2. De voorzitter bedoeld in §1, 1° wordt aangewezen door de Vlaamse regering op gezamenlijke voordracht van de Vlaamse minister, bevoegd voor de openbare werken en de Vlaamse minister, bevoegd voor het vervoer.

§3. De voordracht van de leden van de MORA, bedoeld in §1, 2° tot en met 6° gebeurt door een dubbele voordracht van kandidaten.

§4. Met inachtneming van de bepalingen in §3, benoemt de Vlaamse regering voor ieder lid, behalve voor de drie deskundigen een plaatsvervanger.

Het lid dat voortijdig ophoudt zijn mandaat uit te oefenen, wordt vervangen door zijn plaatsvervanger die het mandaat voleindigt.

Artikel 10

§1. De leden van de MORA en hun plaatsvervangers oefenen hun functie uit in volledige onafhankelijkheid ten opzichte van de Vlaamse overheid.

§2. Onder voorbehoud van de toepassing van de bepalingen in artikel 15, §2, is het lidmaatschap van de MORA, evenals het lidmaatschap van de werkcommissies, bedoeld in artikel 14, onverenigbaar met:

- 1° een mandaat in het Europees Parlement, de Kamer van Volksvertegenwoordigers, de Senaat of het lidmaatschap van een regionaal parlement;
- 2° het ambt van minister, staatssecretaris en hun kabinetsleden;
- 3° het ambt van personeelslid van een departement of agentschap van de Vlaamse overheid dat in een hiërarchische verhouding staat tot de minister tot wiens bevoegdheid de strategische adviesraad behoort;
- 4° het ambt van personeelslid van het Vlaams Parlement en de bij het Vlaams Parlement opgerichte diensten;
- 5° het ambt van personeelslid van de strategische adviesraad.

Artikel 11

De duur van het mandaat van de leden van de MORA en hun plaatsvervangers bedraagt vier jaar. Het mandaat is hernieuwbaar.

Artikel 12

Onder voorbehoud van de toepassing van de bepalingen in artikel 9 van het decreet van 18 juli 2003 tot regeling van strategische adviesraden, worden de leden van de MORA en hun plaatsvervangers ontslagen op eigen verzoek of om ernstige redenen door de Vlaamse Regering op verzoek van de organisatie, de vereniging of de sector die de voordracht deed.

Tegelijkertijd draagt de betrokken organisatie, vereniging of sector met inachtneming van de bepalingen in artikel 9 en 10 een nieuwe vertegenwoordiger of plaatsvervanger aan.

Artikel 13

De Vlaamse Regering stelt de presentiegelden en de vergoedingen vast van de leden van de MORA, evenals van de leden van de werkcommissies, bedoeld in artikel 14.

De Vlaamse Regering stelt eveneens de presentiegelden, de toelagen en een aanvullend representatiebudget ten behoeve van de voorzitter vast.

AFDELING 2

Werkcommissies

Artikel 14

Bij de MORA kunnen permanente of tijdelijke werkcommissies worden opgericht die instaan voor de voorbereiding van de adviezen en de aanbevelingen van de MORA. In ieder geval worden er twee permanente werkcommissies opgericht, respectievelijk voor het personenvervoer en voor het goederenvervoer.

De werkcommissies zijn samengesteld uit leden van de MORA of hun vertegenwoordigers enerzijds en anderzijds uit vertegenwoordigers van andere belanghebbende of competente organisaties. Deze laatste worden aangeduid door de MORA op voorstel van het dagelijks bestuur zoals bedoeld in artikel 16.

De werkcommissies worden voorgezeten door een commissievoorzitter, aangeduid door het dagelijks bestuur. De voorzitter wordt bijgestaan door een commissiesecretaris, aangeduid onder de leden van het secretariaat op voorstel van de secretaris bedoeld in artikel 19.

AFDELING 3

Raadpleging van externe deskundigen en leidend ambtenaren.

Artikel 15

§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 reglement van orde.

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

§2. Bovendien kan de MORA 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 dat betrekking heeft op de mobiliteit;

2° de leidend ambtenaren van de wetenschappelijke instellingen van het Vlaamse Gewest die een hoofddoel hebben inzake mobiliteit.

De in het vorige lid bedoelde leidend ambtenaren worden overeenkomstig de nadere regels, te bepalen in het reglement van orde, uitgenodigd door de MORA om de vergaderingen van de MORA bij te wonen.

§3. Vertegenwoordigers van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen en de Raad voor Milieu- en Natuurbehoud kunnen op verzoek van de voorzitter tijdens de vergaderingen van de MORA worden gehoord.

HOOFDSTUK IV

Werking van de MORA

Artikel 16

De MORA stelt uit zijn leden het dagelijks bestuur samen. In ieder geval worden evenveel leden aangeduid die voorgedragen werden op basis van artikel 9§1 2° als leden die voorgedragen werden op basis van artikel 9 §1 6°.

Artikel 17

De werking van de MORA wordt geregeld overeenkomstig hoofdstuk IV van het decreet van 18 juli 2003 tot regeling van strategische adviesraden.

Artikel 18

Onverminderd de mogelijkheid tot delegatie, vertegenwoordigt de voorzitter van de SERV de MORA in gerechtelijke en buitengerechtelijke handelingen.

De rechtsgedingen waarbij de MORA betrokken is als eiser of als verweerder worden op verzoek van de voorzitter van de SERV uit naam van het dagelijks bestuur ingesteld.

De voorzitter van de SERV stelt de vorderingen in kort geding en de eis tot inbezitstelling in. Hij verricht alle daden van bewaring of alle handelingen tot stuiting van verjaring en van verval.

Artikel 19

§1. De SERV stelt een secretariaat ter beschikking van de MORA. Het secretariaat wordt samengesteld uit leden van het SERV – personeel daarvoor aangewezen door de leidend ambtenaren van de SERV. Het secretariaat is zowel verantwoordelijk voor de inhoudelijke als administratieve ondersteuning.

De SERV zorgt tevens voor de huisvesting en de logistieke ondersteuning van de MORA.

Het secretariaat wordt, onder gezag van de voorzitter van de MORA, geleid door een secretaris aangeduid onder de leden van het secretariaat door de leidend ambtenaren van de SERV.

De Vlaamse regering bepaalt de minimale omvang en samenstelling van het secretariaat dat verantwoordelijk is voor de inhoudelijke ondersteuning van de MORA.

§2. De werkcommissies, bedoeld in artikel 14, worden bijgestaan door het in de vorige paragraaf vermelde secretariaat.

HOOFDSTUK V

Financiële middelen

Artikel 20

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, bestaan de financiële middelen van de MORA uit:

- 1° een vaste dotatie voor de werking van de MORA en van het secretariaat, die jaarlijks wordt ingeschreven op de begroting van de Vlaamse Gemeenschap;
- 2° een variabele dotatie die bepaald wordt enerzijds op basis van de opdrachten waarmee de Vlaamse Regering de MORA belast en waarvan de kosten niet kunnen worden gedekt door de vaste dotatie en die anderzijds de kosten voor de opmaak van het vijfjaarlijks mobiliteitsrapport dekt;
- 3° de eigen inkomsten.

HOOFDSTUK VI

Programmering en verslaggeving

Artikel 21

Inzake de programmering en de verslaggeving van de werkzaamheden van de MORA is hoofdstuk V van het decreet van 18 juli 2003 tot regeling van de strategische adviesraden, van toepassing.

HOOFDSTUK IX

Wijzigings- en slotbepalingen

Artikel 22

In artikel 7octies van het decreet van 27 juni 1985 op de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen, ingevoegd bij decreet van 20 april 2001 worden de woorden “Het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en tot oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen ” vervangen door de woorden “Het decreet van ...houdende de oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen”.

Artikel 23

Het opschrift van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en tot oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen, worden de woorden « en tot oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen » geschrapt.

Artikel 24

Het decreet van 30 april 2004 houdende de oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen wordt ingetrokken.

Artikel 25

Artikel 53 tot en met 62 van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en tot oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen worden opgeheven.

Artikel 26

De Vlaamse regering bepaalt de datum waarop dit decreet in werking treedt.

Kondigen dit decreet af, bevelen dat het in het Belgisch Staatsblad zal worden bekendgemaakt.

Brussel,

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Yves LETERME

De Vlaamse minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur,

Kris PEETERS

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen,

Kathleen VAN BREMPT

PROTOCOL

houdende de conclusies van de onderhandelingen van 6 maart 2006 die gevoerd werden in het sectorcomité XVIII Vlaamse Gemeenschap en Vlaams Gewest over de artikelen 10 en 19 van het voorontwerp van decreet houdende de oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen.

SECTORCOMITE XVIII
VLAAMSE GEMEENSCHAP EN VLAAMS GEWEST

protocol nr. 231.736



PROTOCOL HOUDENDE DE CONCLUSIES VAN DE ONDERHANDELINGEN VAN 6 MAART
2006 DIE GEVOERD WERDEN IN HET SECTORCOMITE XVIII VLAAMSE
GEMEENSCHAP EN VLAAMS GEWEST

Over

de artikelen 10 en 19 van het voorontwerp van decreet houdende de
oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen

door de afvaardiging van de overheid, samengesteld uit:

vaste leden

1. de heer Yves Letermé, minister-president van de Vlaamse regering, voorzitter;
2. de heer Geert Bourgeois, Vlaams minister van Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media en Toerisme, ondervoorzitter;
3. de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting en Ruimtelijke Ordening;
4. de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur
5. mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen



enerzijds,

en de afvaardigingen van de drie representatieve vakbonden:

- de Algemene Centrale der Openbare Diensten, vertegenwoordigd door:
de heer Richard De Winter
- de Federatie van de Christelijke Syndicaten der Openbare Diensten die onder meer de ACV-Openbare Diensten en de ACV-Transport en Communicatie groepeerd, vertegenwoordigd door:
mevrouw Ann Vermorgen
- het Vrij Syndicaat van het Openbaar Ambt, vertegenwoordigd door:
de heer Jos Mermans

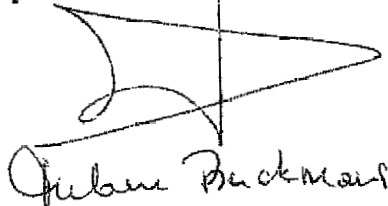
anderzijds,

Werd een éénparig akkoord afgesloten over de voorgelagde artikelen 10 en 19 van het voorontwerp van decreet houdende oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen.

Brussel,

DE AFVAARDIGING VAN DE
REPRESENTATIEVE
VAKORGANISATIES:

Voor de Algemene Centrale der
Openbare Diensten:



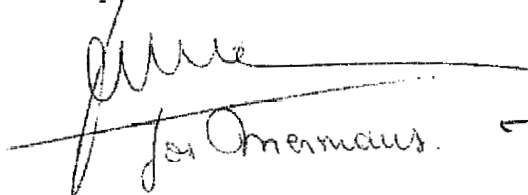
Hubert Buckmaes

Voor de Federatie van de Chris-
telijke Syndicaten der Openbare
Diensten



ANN VERMORGEN

Voor het Vrij Syndicaat van het
Openbaar Ambt



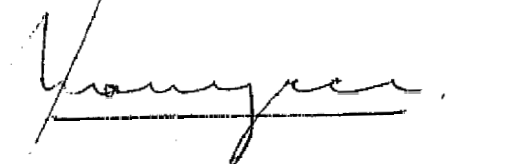
Jos Omermaes

DE AFVAARDIGING VAN DE OVERHEID

De Voorzitter:



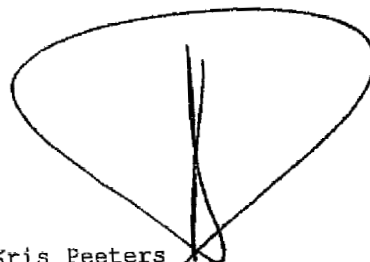
Yves Letenneur
Minister-president van de Vlaamse regering



Geert Bourgeois
Vlaams minister van Bestuurszaken,
Buitenlands Beleid, Media en
Toerisme



Dirk Van Mechelen
Vlaams minister van Financiën en
Begroting en Ruimtelijke Ordening



Kris Peeters
Vlaams minister van Openbare
Werken, Energie, Leefmilieu en
Natuur



Kathleen Van Brempt
Vlaams minister van Mobiliteit, So-
ciale Economie en Gelijke Kansen



ADVIES VAN DE SOCIAAL-ECONOMISCHE RAAD VAN VLAANDEREN



060308_Advies_MORA decreet

Advies

*Over voorontwerp van decreet houdende oprichting van de mobiliteitsraad
voor Vlaanderen (MORA)*



1. Inleiding

De ministers Van Brempt en Peeters hebben de SERV bij brief van 24 februari 2006 om advies gevraagd over het voorontwerp van decreet “houdende oprichting van de mobiliteitsraad voor Vlaanderen” (MORA). Het voorontwerp werd op 24 februari principieel goedgekeurd door de regering. Het overgemaakte dossier bevat het voorontwerp zelf en een memorie van toelichting. Het nieuwe ontwerp over de MORA komt in de plaats van de nu nog geldende – maar nooit in de praktijk omgezette – formules zoals uitgewerkt in het decreet van 20 april 2001 over de organisatie van het personenvervoer. Op het einde van de vorige legislatuur was ook al een nieuw decreet door het parlement goedgekeurd dat moest voorzien in de vervanging van de bestaande regeling. Dat decreet (van 30 april 2004) is echter niet in werking gesteld en wordt nu teruggetrokken.

De essentie van de nu voorgelegde regeling is dat de MORA als strategische adviesraad voor het mobiliteitsbeleid (SAR) wordt ondergebracht in de SERV, maar dan zonder een eigen rechtspersoonlijkheid. De MORA is uiteraard wel autonoom. Wat de samenstelling betreft is de nu voorgelegde regeling in vergelijking met de vorige versies grondig bijgesteld. Dat is gebeurd om de sociaal-economische dimensie van het mobiliteitsbeleid meer tot zijn recht te laten komen. Op een aantal punten is ook de concrete taakomschrijving van de MORA uitgebreid, onder meer met de evaluatie van het decreet op de mobiliteitsconvenants met het oog op aanbevelingen over de optimale integratie van het lokaal mobiliteitsbeleid in het algemeen Vlaams mobiliteitsbeleid. De opmaak van een vijfjaarlijks mobiliteitsrapport is opnieuw ingeschreven als een opdracht van de MORA.

De SERV is verantwoordelijk voor de inhoudelijke en logistieke ondersteuning van de MORA.

2. Advies

De SERV spreekt zijn waardering uit voor de keuze van de regering om de MORA onder te brengen in de SERV. Zoals de memorie van toelichting aangeeft wordt hiermee een geïntegreerde benadering van de mobiliteitsproblematiek bevorderd en wordt tegelijk de coördinatie verzekerd tussen de Vlaamse havencommissie, de Vlaamse luchthavencommissie en de MORA. De ruime samenstelling van de MORA – zoals omschreven in het voorgelegde ontwerp – waarborgt bovendien een veelzijdige aanpak van het mobiliteitsbeleid. De SERV verleent dan ook een gunstig advies over dit ontwerp.

De SERV stelt wel voor de tekst van het ontwerp op twee punten aan te passen.



1. Artikel 5 § 1 1° bepaalt onder meer dat de Vlaamse regering verplicht is om advies te vragen over “ontwerpen van reglementair besluit van strategisch belang”. In § 3 wordt eenzelfde formulering gebruikt. Er wordt voorgesteld hierbij gewoon te verwijzen naar de ontwerpen van besluit van strategisch belang zoals in artikel 2 2° zijn omschreven. Deze omschrijving is overigens in overeenstemming met de bepalingen van het kaderdecreet op de SAR.
2. Bij artikel 25 worden de artikels 53 tot en met 62 van het decreet van 20 april 2001 betreffende “de organisatie van het personenvervoer over de weg en tot oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen” opgeheven. Artikel 69 van datzelfde decreet regelt echter ook een aangelegenheid die verband houdt met de MORA, met name de toevoeging van bevoegdheden t.a.v. de MiNa-raad in het decreet van 29 april 1991. Dit decreet van 29 april 1991 wordt weliswaar voor de onderdelen die betrekking hebben op de MiNa-raad buiten werking gesteld door de nieuwe decretale regeling op de MiNa-raad van 30 april 2004. Dat laatste decreet is echter nog niet in werking gesteld door de regering. Voor alle duidelijkheid wordt dan ook voorgesteld in artikel 25 van het voorgelegde ontwerpdecreet op de MORA artikel 69 van het decreet van 20 april 2001 ook expliciet te vermelden en op te heffen.

Aanvullend merkt de SERV op dat in het nu voorgelegde ontwerp over de MORA de milieuverenigingen die zetelen in de MiNa-raad ook vertegenwoordigd zijn in de MORA (met twee vertegenwoordigers). Tezelfdertijd stelt de SERV vast dat in het decreet van 30 april 2004 waarin de strategische adviesraad voor het milieubeleid wordt geregeld “de oprichting van een permanente werkcommissie voor het mobiliteitsbeleid in de schoot van de MiNa-raad” (artikel 11.4.2 van hoofdstuk IV) is opgenomen. Het parallel bestaan van een decretaal geregelde permanente werkcommissie voor het mobiliteitsbeleid binnen de MiNa-raad naast de MORA met daarin vertegenwoordigers van de milieuverenigingen is omwille van mogelijke afstemmingsproblemen niet aangewezen.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

KONINKRIJK BELGIË
-----**ADVIES 40.044/3****VAN DE AFDELING WETGEVING
VAN DE RAAD VAN STATE**

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, derde kamer, op 14 maart 2006 door de Vlaamse minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen verzocht haar, binnen een termijn van dertig dagen, van advies te dienen over een voorontwerp van decreet "houdende de oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen", heeft op 28 maart 2006 het volgende advies gegeven:

1. Met toepassing van artikel 84, § 3, eerste lid, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, 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 te vervullen vormvereisten.

Daarnaast bevat dit advies ook een aantal opmerkingen over andere punten. Daaruit mag echter niet worden afgeleid dat de afdeling wetgeving binnen de haar toegemeten termijn een exhaustief onderzoek van het ontwerp heeft kunnen verrichten.

*

* *

STREKKING VAN HET VOORONTWERP

2. Het voor advies voorgelegde voorontwerp van decreet strekt tot de oprichting, binnen de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (hierna: SERV), van een strategische adviesraad Mobiliteitsraad van Vlaanderen (hierna: MORA), in de zin van artikel 3 van het decreet van 18 juli 2003 tot regeling van strategische adviesraden (hierna: decreet strategische adviesraden).

Deze strategische adviesraad komt in de plaats van de strategische adviesraad Mobiliteitsraad van Vlaanderen, bedoeld in het decreet van 30 april 2004 houdende de oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen ⁽²⁾. Dat laatste decreet is evenwel nooit in werking getreden ⁽³⁾.

⁽¹⁾ Aangezien het om een voorontwerp van decreet gaat, wordt onder rechtsgrond verstaan de overeenstemming met de hogere rechtsnormen.

⁽²⁾ Die strategische adviesraad was op zijn beurt bedoeld om in de plaats te komen van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen, bedoeld in de artikelen 53 tot 62 van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en tot oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen. De artikelen 53 tot 62 van het voornoemde decreet van 20 april 2001 zijn echter nooit in werking getreden en artikel 25 van het ontwerp voorziet trouwens in de opheffing ervan.

⁽³⁾ Artikel 24 van het ontwerp voorziet trouwens in de intrekking van het decreet van 30 april 2004.

In tegenstelling met de strategische adviesraad Mobiliteitsraad van Vlaanderen, bedoeld in het voornoemde decreet van 30 april 2004, bezit de MORA geen rechtspersoonlijkheid en wordt hij opgericht binnen de SERV.

ALGEMENE OPMERKINGEN

3. Luidens artikel 3, derde lid, van het ontwerp zijn, "onder voorbehoud van de toepassing van de bepalingen in dit decreet, (...) de bepalingen van het decreet van 18 juli 2003 tot regeling van strategische adviesraden van toepassing op de MORA".

Gelet op die bepaling, verdient het geen aanbeveling om in de artikelen 17 en 21 van het ontwerp te bepalen, respectievelijk, dat de werking van de MORA wordt geregeld overeenkomstig hoofdstuk IV van het decreet strategische adviesraden, en dat inzake de programmering en de verslaggeving van de werkzaamheden van de MORA, hoofdstuk V van het decreet strategische adviesraden van toepassing is.

De artikelen 17 en 21 dienen dan ook uit het ontwerp te worden weggelaten.

4. Naar luid van artikel 22 van het ontwerp worden in "artikel 7octies van het decreet van 27 juni 1985 op de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen, ingevoegd bij decreet van 20 april 2001 (...) de woorden «Het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en tot oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen» vervangen door de woorden «Het decreet van ... houdende de oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen»".

Door die invoeging rijst twijfel over de beleidsintentie van de Vlaamse Regering om het decreet van 7 mei 2004 inzake de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen in werking te laten treden ⁽⁴⁾.

⁽⁴⁾ Artikel 26 van het hogervermelde decreet van 7 mei 2004 draagt aan de Vlaamse Regering op om de datum van inwerkingtreding van dat decreet te bepalen. Dit is tot op heden nog niet gebeurd.

De gemachtigde van de regering heeft dienaangaande verklaard:

"Het is de bedoeling dat het decreet van 2004 in werking wordt gesteld. Dat zal worden voorafgegaan door een aanvulling, in het bijzonder zal een verwijzing worden opgenomen naar het nieuwe MORA - decreet. In afwachting van de inwerkingtreding daarvan blijft het decreet van 1985 van toepassing."

Uit die verklaring kan niet met zekerheid worden afgeleid of het voor advies voorgelegde ontwerp van decreet moet worden gelezen in samenhang met het genoemde decreet van 27 juni 1985, met het genoemde decreet van 7 mei 2004, dan wel achtereenvolgens in het licht van het eerstgenoemde decreet en vervolgens in het licht van het laatstgenoemde decreet. Om die reden heeft de Raad van State dit punt niet kunnen onderzoeken en moet hij een voorbehoud maken.

De stellers van het ontwerp dienen dan ook het ontwerp vanuit die invalshoek aan een nieuw onderzoek te onderwerpen.

BIJZONDERE OPMERKINGEN

Artikel 2

5. Voor de leesbaarheid van de tekst moet in artikel 2, 1°, van het ontwerp een komma worden geplaatst na de woorden "of verplaatst wordt".

6. Artikel 2, 2°, van het ontwerp bepaalt dat onder "ontwerpen van besluit van de Vlaamse Regering die van strategisch belang zijn" moet worden verstaan, "ontwerpen van reglementair of organiek besluit die uitvoering geven aan de inhoud van een decreet en waarvan de Vlaamse Regering beslist dat het basisuitvoeringsbesluiten zijn".

Artikel 5, § 1, 1°, van het ontwerp bepaalt dat de Vlaamse Regering verplicht is het advies van de MORA in te winnen onder meer over "ontwerpen van reglementair besluit van strategisch belang over voormelde aangelegenheden" (zijnde: mobiliteit, verkeersinfrastructuur of op sterk mobiliteitsgenererende activiteiten).

.../...

Wanneer die twee bepalingen in onderlinge samenhang worden gelezen, rijst twijfel over de precieze draagwijdte van de adviesverplichting voor ontwerpen van besluit van de Vlaamse Regering die van strategisch belang zijn.

Indien zou moeten worden aangenomen dat de Vlaamse Regering steeds verplicht is het advies van de MORA in te winnen over alle ontwerpen van reglementair besluit van strategisch belang over mobiliteit, verkeersinfrastructuur of op sterk mobiliteitsgenererende activiteiten, mag het aan de Vlaamse Regering niet overgelaten worden om, met toepassing van artikel 2, 2°, van het ontwerp, het begrip "ontwerpen van besluit van de Vlaamse Regering die van strategisch belang zijn" zelf in te vullen. In die hypothese moet de decreetgever zelf dat begrip op een sluitende wijze definiëren.

Indien het evenwel de bedoeling zou zijn om het toch aan de Vlaamse Regering over te laten het begrip "ontwerpen van besluit van de Vlaamse Regering die van strategisch belang zijn" verder in te vullen, moet in de bepaling zelf die de adviesverplichting voor die besluiten voorschrijft, duidelijker tot uiting komen dat die adviesverplichting niet absoluut is.

7. Artikel 5, § 2, van het ontwerp redigere men als volgt:

"De Vlaamse Regering geeft duiding en toelichting aan de strategische adviesraad over haar beslissing over de in § 1 bedoelde adviezen."

8. Met betrekking tot artikel 5, § 4, van het ontwerp wordt in de artikelsgewijze toelichting het volgende bepaald:

"Artikel 5, § 4 verplicht de Vlaamse Vervoersmaatschappij advies te vragen bij de voorstellen van het netmanagement die zij dient op te stellen op grond van artikel 10 van het Decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en tot oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen. Het betrokken advies dient gevraagd te worden nadat de Regering of de verantwoordelijke minister hiertoe schriftelijk opdracht gegeven heeft aan de VVM."

Om duidelijker tot uiting te laten komen dat de opdracht van de Vlaamse Regering een voorafgaande voorwaarde is opdat advies zou worden gevraagd aan de MORA, verdient het aanbeveling artikel 5, § 4, van het ontwerp te redigeren als volgt:

"Wanneer de Vlaamse Regering de Vlaamse Vervoermaatschappij daartoe schriftelijk de opdracht geeft, wint de Vlaamse Vervoermaatschappij het advies ... (verder zoals in het ontwerp)."

9. De verwijzing in artikel 5, § 6, eerste lid, derde volzin, van het ontwerp naar artikel 19 van het ontwerp is overbodig. Die opmerking kan *mutatis mutandis* worden herhaald voor artikel 19, § 2, van het ontwerp waarin wordt verwezen naar artikel 14 van het ontwerp.

10.1. Duidelijkheidshalve kan in artikel 5, § 7, van het ontwerp de datum (20 april 2001) van het decreet betreffende de mobiliteitsconvenants worden vermeld.

10.2. De Raad van State geeft de stellers van het ontwerp ter overweging om in artikel 5, § 7, van het ontwerp het criterium "om de drie jaar en dit telkens voor 30 april" aan te vullen met een regeling die toelaat uit te maken wanneer de eerste evaluatie zal plaatsvinden. De vraag rijst immers of dit in het eerste, het tweede of het derde jaar is na de inwerkingstelling van het decreet dat thans in ontwerpvorm voorligt.

10.3. Bovendien moet worden verduidelijkt hoe de in artikel 5, § 7, bedoelde driejaarlijkse evaluatie zich verhoudt tot de jaarlijkse evaluatie bedoeld in artikel 7 van het decreet van 20 april 2001 betreffende de mobiliteitsconvenants.

Artikel 6

11. Betreffende de rol van het Vlaams Parlement zoals bepaald in artikel 6, derde lid, van het ontwerp heeft de gemachtigde van de regering het volgende verklaard:

.../...

"Het gaat hier over het netmanagement van de VVM. Aangezien het de Vlaamse Regering is die de VVM opdracht geeft om het advies in te winnen van de MORA en het uiteindelijke voorstel van netmanagement ook moet worden voorgelegd aan de Vlaamse regering, die het al dan niet goedkeurt of wijzigt, lijkt de tussenkomst van het Vlaamse Parlement hier overbodig. We stellen daarom voor om «of het Vlaamse Parlement» te schrappen."

Artikel 8

12. Men schrijve "het Vlaamse Gewest" in plaats van "Vlaanderen".

Artikel 9

13. Het eerste lid van artikel 9, § 1, van het ontwerp dient in twee leden te worden opgesplitst, derwijze dat in een eerste lid op algemene wijze wordt bepaald wie in de MORA vertegenwoordigd is, en in een tweede lid hoe de MORA precies is samengesteld.

Voorts moet het begrip "maatschappelijk middenveld" worden verduidelijkt en moet in 2° en 6° worden bepaald hoeveel vertegenwoordigers van elke erin bedoelde categorie worden aangewezen.

14. Luidens artikel 9, § 1, eerste lid, 6°, van het ontwerp houden in de MORA zitting, acht vertegenwoordigers voorgedragen door de openbare vervoeraanbieders en de mobiliteitsverenigingen.

In het ontwerp moet worden gepreciseerd hoeveel vertegenwoordigers de openbare vervoeraanbieders en de mobiliteitsverenigingen elk mogen voordragen.

15. Betreffende artikel 9, § 4, tweede lid, van het ontwerp heeft de gemachtigde van de regering het volgende verklaard:

.../...

"Het tweede lid van § 4 is in combinatie met artikel 12 2° lid als volgt te lezen. Bij het wegvallen van een effectief lid komt het plaatsvervangend lid in de plaats en neemt het mandaat voor de resterende tijd op. Dat doet echter geen afbreuk aan de mogelijkheid voor een voordragende organisatie om leden en plaatsvervangers te laten vervangen of bij het wegvallen van een effectief lid een nieuwe voordracht te doen."

De Raad van State dient echter vast te stellen dat dit alles onvoldoende tot uiting komt in de ontwerp. De tekst moet dan ook op dit punt worden gepreciseerd.

Evenmin blijkt uit artikel 9, § 4, tweede lid, van het ontwerp dat, indien de plaatsvervanger de plaats inneemt van het effectieve lid, een nieuwe plaatsvervanger moet worden aangewezen. Het ontwerp dient ook op dit punt te worden aangevuld.

Artikel 15

16. Luidens artikel 15, § 2, eerste lid, 2°, van het ontwerp kan de MORA de leidend ambtenaren van de "wetenschappelijke instellingen van het Vlaamse Gewest die een hoofdopdracht hebben inzake mobiliteit" vragen "om technische toelichtingen te verschaffen over de aangelegenheden die betrekking hebben op mobiliteit en waarin zij door hun ervaring bijzonder onderlegd zijn".

Gevraagd of er een wetenschappelijke instelling van het Vlaamse Gewest bestaat die een hoofdopdracht heeft inzake mobiliteit, heeft de gemachtigde van de regering verklaard:

"Er is de decretaal opgerichte Vlaamse Stichting Verkeerskunde (B.S. 09/05/1990). In het decreet betreffende de herstructurering van het hoger onderwijs in Vlaanderen werd een studiegebied «verkeerskunde» (zie artikel 28 § 2 4°) toegewezen aan het LUC (ondertussen UHasselt). Tenslotte is het de bedoeling om een Vlaams Instituut voor de Mobiliteit op te richten (cfr. Limburgplan), met een hoofdopdracht inzake mobiliteit."

Uit die toelichting moet worden afgeleid dat niet enkel de Vlaamse wetenschappelijke instellingen worden bedoeld, doch ook privé-instellingen. Artikel 15, § 2, eerste lid, 2°, moet dan ook in die zin worden herschreven.

.../...

Artikel 18

17. Artikel 18 van het ontwerp is een parafrasering van artikel 4, § 3, van het genoemde decreet van 27 juni 1985 en van artikel 8 van het genoemde decreet van 7 mei 2004.

Nu volgens het ontwerp de MORA geen rechtspersoonlijkheid heeft en wordt opgericht binnen de SERV, zal hetzij artikel 4, § 3, van het genoemde decreet van 27 juni 1985, hetzij artikel 8 van het decreet van 7 mei 2004 van toepassing zijn op de MORA. Daarom dient artikel 18 uit het ontwerp te worden weggelaten.

Artikel 20

18. Betreffende artikel 20 van het ontwerp heeft de gemachtigde van de regering het volgende verklaard:

"Het klopt natuurlijk dat de MORA als een niet van de rechtspersoon SERV afgescheiden entiteit geen eigen inkomsten kan verwerven. De opname ervan onder de «financiële middelen» is m.i. te lezen in dezelfde betekenis zoals de bepalingen over de dotaties. Het is duidelijk dat ook in dat geval de SERV een dotatie ontvangt in hoofde van de werking van de MORA. In die zin kan de SERV ook eigen inkomsten verwerven in hoofde van de MORA – werking (bijv. door verkoop van publicaties of door bijv. deelname aan Europese programma's, ...)."

De Raad van State dient alleszins vast te stellen dat de door de gemachtigde van de regering gegeven toelichting niet overeenstemt met de tekst van het ontwerp. De stellers van het ontwerp dienen dan ook artikel 20 van het ontwerp aan een nieuw onderzoek te onderwerpen en, in voorkomend geval, anders te redigeren, rekening houdend met hetgeen zij in werkelijkheid voor ogen hebben.

De kamer was samengesteld uit

de Heren	D. ALBRECHT,	kamervoorzitter,
	J. SMETS, B. SEUTIN,	staatsraden,
	J. VELAERS,	assessor van de afdeling wetgeving,
Mevrouw	A.-M. GOOSSENS,	griffier.

Het verslag werd uitgebracht door de H. B. WEEKERS, auditeur.

DE GRIFFIER,

DE VOORZITTER,

A.-M. GOOSSENS

D. ALBRECHT

ONTWERP VAN DECREET

ONTWERP VAN DECREET

DE VLAAMSE REGERING,

Op voorstel van de Vlaamse minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur en de Vlaamse minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen;

Na beraadslaging,

BESLUIT:

De Vlaamse minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur en de Vlaamse minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen zijn ermee belast, in naam van de Vlaamse Regering, bij het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet in te dienen, waarvan de tekst volgt:

HOOFDSTUK I

Algemene bepalingen

Artikel 1

Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Artikel 2

In dit decreet wordt verstaan onder:

- 1° mobiliteit: het aantal personen en/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;
- 2° ontwerpen van besluit van de Vlaamse Regering die van strategisch belang zijn: ontwerpen van reglementair of organiek besluit die uitvoering geven aan de inhoud van een decreet en waarvan de Vlaamse Regering beslist dat het basisuitvoeringsbesluiten zijn.

Artikel 3

Binnen de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen wordt er een strategische adviesraad Mobiliteits-

raad van Vlaanderen, afgekort de MORA, opgericht, zoals bedoeld in artikel 3 van het decreet van 18 juli 2003 tot regeling van strategische adviesraden.

Hij heeft geen rechtspersoonlijkheid. De Vlaamse Regering bepaalt tot welk beleidsdomein de strategische adviesraad behoort.

Onder voorbehoud van de toepassing van de bepalingen in dit decreet, zijn de bepalingen van het decreet van 18 juli 2003 tot regeling van strategische adviesraden van toepassing op de MORA.

HOOFDSTUK II

Taakomschrijving

Artikel 4

§1. De MORA heeft de volgende opdrachten:

- 1° uit eigen beweging of op verzoek advies uitbrengen over de hoofdlijnen van het beleid met betrekking tot de mobiliteit;
- 2° bijdragen tot het vormen van een beleidsvisie en het formuleren van de krachtlijnen van het te voeren beleid inzake mobiliteit;
- 3° de maatschappelijke ontwikkelingen op het vlak van mobiliteit volgen en interpreteren;
- 4° advies uitbrengen over voorontwerpen van decreet met betrekking tot mobiliteit;
- 5° uit eigen beweging of op verzoek advies uitbrengen over voorstellen van decreet met betrekking tot mobiliteit;
- 6° uit eigen beweging of op verzoek advies uitbrengen over ontwerpen van besluit van de Vlaamse regering met betrekking tot mobiliteit;
- 7° reflecties leveren over de bij het Vlaams Parlement ingediende beleidsnota's over mobiliteit;
- 8° uit eigen beweging of op verzoek advies uitbrengen over het te voeren begrotingsbeleid inzake mobiliteit, met inbegrip van de meerjareninvesteringsplannen van de inzake verkeer en vervoer bevoegde entiteiten en van de meerjareninves-

teringsplannen en exploitaties van het geregeld vervoer;

9° uit eigen beweging of op verzoek advies uitbrengen over ontwerpen van samenwerkingsakkoord 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 in voorbereiding zijnde regelgeving op het niveau van de Europese Unie, alsook over in voorbereiding zijnde internationale verdragen.

§2. De opdrachten, bedoeld in §1, doen geen afbreuk aan de taken, opdrachten en bevoegdheden van de MORA, bepaald in de andere artikelen.

§3. De adviezen waartoe de MORA is gehouden of die door de MORA worden verstrekt, worden steeds voorbereid door de bevoegde werkcommissies, bedoeld in artikel 14.

Artikel 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, verkeersinfrastructuur of op sterk mobiliteitsgenererende activiteiten, met uitzondering van ontwerpen van begrotingsdecreet, evenals over ontwerpen van reglementair besluit van strategisch belang, als bedoeld in artikel 2, 2°, over voormelde aangelegenheden;

2° alle ontwerpen van samenwerkingsakkoorden van strategisch belang die betrekking hebben op verkeer of vervoer.

§2. De Vlaamse Regering geeft duiding en toelichting aan de strategische adviesraad over haar beslissing over de in §1 bedoelde adviezen.

§3. De Vlaamse Regering kan, op voorstel van de bevoegde minister het advies inwinnen over voorontwerpen van decreet, ontwerpen van reglementair besluit van strategisch belang of over projecten, die

een belangrijke weerslag hebben op mobiliteit, ongeacht het beleidsdomein.

§4. Wanneer de Vlaamse Regering de Vlaamse Vervoermaatschappij daartoe schriftelijk de opdracht geeft, wint de Vlaamse Vervoermaatschappij het advies in van de MORA over de voorstellen van netmanagement die ze opstelt overeenkomstig artikel 10, §1, van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg. De Vlaamse Vervoermaatschappij kan gemotiveerd afwijken van het in deze bepaling door de MORA verleende advies en informeert de MORA hierover.

§5. De adviezen, uitgebracht door de MORA, zijn openbaar.

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

Aan de hand van jaarlijkse verslagen informeert het secretariaat de Vlaamse Regering over het mobiliteitsgebeuren.

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

§7. De MORA evalueert ten minste om de drie jaar en dit telkens vóór 30 april de werking van het decreet van 20 april 2001 betreffende de mobiliteitsconvenants en formuleert de nodige aanbevelingen voor een optimale integratie van het lokaal mobiliteitsbeleid in het Vlaams mobiliteitsbeleid.

De MORA maakt deze evaluatie voor het eerst in het tweede jaar na de inwerkingtreding van dit decreet.

Artikel 6

De adviezen, bedoeld in artikel 4, §1, en 5, §1 en §3, worden gegeven binnen een termijn van één maand vanaf de datum van de aanvraag. In geval van spoed, die met redenen wordt omkleed, kan de Vlaamse

Regering of het Vlaams Parlement die het advies vraagt de termijn inkorten zonder dat hij minder dan tien werkdagen mag bedragen.

In het geval, bedoeld in artikel 5, §3, wint de Vlaamse Regering het advies van de MORA gelijktijdig in met het advies van de strategische raad van het beleidsdomein waartoe de aangelegenheid behoort.

Het advies, bedoeld in artikel 5, §4, wordt gegeven binnen drie maanden. In geval van spoed, die met redenen wordt omkleed, kan de Vlaamse Regering tevens de in dit lid bedoelde termijn inkorten zonder dat hij minder dan één maand mag bedragen.

Als het advies niet is gegeven binnen de termijn, bedoeld in de vorige leden, mag aan de adviesverplichting worden voorbijgegaan.

Artikel 7

Onder voorbehoud van de toepassing van de bepalingen in artikel 5, §5, wordt een afschrift van het advies bezorgd aan de instantie die facultatief of verplicht om het advies heeft verzocht, evenals aan de instantie tot wie het advies is gericht als het uit eigen beweging door de MORA werd verstrekt.

Artikel 8

De MORA kan als vertegenwoordiger van het Vlaamse Gewest worden betrokken bij soortgelijke federale en internationale adviesorganen.

HOOFDSTUK III

Samenstelling en organisatie van de MORA

AFDELING 1

Samenstelling

Artikel 9

§1. De MORA is naast de voorzitter, samengesteld uit leden die actief zijn in het beleidsdomein dat betrekking heeft op de mobiliteit en uit onafhankelijke deskundigen.

De MORA is als volgt samengesteld:

- 1° een voorzitter;
- 2° twaalf vertegenwoordigers, voorgedragen door de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen, waaronder maximum zes vertegenwoordigers van de interprofessionele partners. De overige leden bevatten ook de vertegenwoordigers behorend tot de groep van de private vervoeraanbieders;
- 3° een vertegenwoordiger van de VVSG;
- 4° een vertegenwoordiger van de VVP;
- 5° twee vertegenwoordigers uit de milieuverenigingen zetelend in de MINA-raad;
- 6° twee vertegenwoordigers voorgedragen door de openbare vervoeraanbieders en zes vertegenwoordigers voorgedragen door de mobiliteitsverenigingen;
- 7° drie deskundigen.

De leden, bedoeld in 2° tot 6°, zijn stemgerechtigd. De deskundigen, bedoeld in 7°, zijn niet stemgerechtigd.

De voorzitter is enkel stemgerechtigd in geval van staking van stemmen. Als de staking van stemmen gepaard gaat met een unaniem standpunt van de twaalf vertegenwoordigers, bedoeld in 2°, zal de voorzitter voorafgaand aan de eindstemming een extra bemiddelingsprocedure voeren.

§2. De voorzitter bedoeld in §1, 1°, wordt aangewezen door de Vlaamse Regering op gezamenlijke voordracht van de Vlaamse minister, bevoegd voor de openbare werken en de Vlaamse minister, bevoegd voor het vervoer.

§3. De voordracht van de leden van de MORA, bedoeld in §1, 2° tot en met 6°, gebeurt door een dubbele voordracht van kandidaten. Samen met een voordracht van de leden worden eveneens kandidaten voorgedragen voor plaatsvervangers. Dat gebeurt eveneens via een dubbele voordracht.

§4. Met inachtneming van de bepalingen in §3, benoemt de Vlaamse Regering de leden en de deskundigen, bedoeld in §1, 2° tot en met 7°, en benoemt

voor ieder lid, behalve voor de voorzitter en de drie deskundigen, een plaatsvervanger.

§5. De duur van het mandaat van de leden van de MORA en hun plaatsvervangers bedraagt vier jaar. Het mandaat is hernieuwbaar.

§6. De leden van de MORA, bedoeld in §1, 2° tot en met 6°, en hun plaatsvervangers worden door de Vlaamse Regering ontslagen op verzoek van de betrokken organisatie, vereniging of sector op wiens voordracht zij zijn benoemd. De leden van de MORA en hun plaatsvervangers kunnen ook te allen tijde vrijwillig ontslag nemen.

§7. Het lid dat voortijdig ophoudt zijn mandaat uit te oefenen, wordt vervangen door zijn plaatsvervanger totdat in de vervanging van het effectieve lid is voorzien met naleving van hetgeen bepaald is in §§3 en 4 en in artikel 10.

Artikel 10

§1. De leden van de MORA en hun plaatsvervangers oefenen hun functie uit in volledige onafhankelijkheid ten opzichte van de Vlaamse overheid.

§2. Onder voorbehoud van de toepassing van de bepalingen in artikel 15, §2, is het lidmaatschap van de MORA, evenals het lidmaatschap van de werkcommissies, bedoeld in artikel 14, onverenigbaar met:

- 1° een mandaat in het Europees Parlement, de Kamer van Volksvertegenwoordigers, de Senaat of het lidmaatschap van een regionaal parlement;
- 2° het ambt van minister, staatssecretaris en hun kabinetsleden;
- 3° het ambt van personeelslid van een departement of agentschap van de Vlaamse overheid dat in een hiërarchische verhouding staat tot de minister tot wiens bevoegdheid de strategische adviesraad behoort;
- 4° het ambt van personeelslid van het Vlaams Parlement en de bij het Vlaams Parlement opgerichte diensten;
- 5° het ambt van personeelslid van de strategische adviesraad.

Artikel 11

De Vlaamse Regering stelt de presentiegelden en de vergoedingen vast van de leden van de MORA, evenals van de leden van de werkcommissies, bedoeld in artikel 14.

De Vlaamse Regering stelt eveneens de presentiegelden, de toelagen en een aanvullend representatiebudget ten behoeve van de voorzitter vast.

AFDELING 2

Werkcommissies

Artikel 12

Bij de MORA kunnen permanente of tijdelijke werkcommissies worden opgericht die instaan voor de voorbereiding van de adviezen en de aanbevelingen van de MORA. In ieder geval worden er twee permanente werkcommissies opgericht, respectievelijk voor het personenvervoer en voor het goederenvervoer.

De werkcommissies zijn samengesteld uit leden van de MORA of hun vertegenwoordigers enerzijds en anderzijds uit vertegenwoordigers van andere belanghebbende of competente organisaties. Deze laatste worden aangeduid door de MORA op voorstel van het dagelijks bestuur zoals bedoeld in artikel 16.

De werkcommissies worden voorgezeten door een commissievoorzitter, aangeduid door het dagelijks bestuur. De voorzitter wordt bijgestaan door een commissiesecretaris, aangeduid onder de leden van het secretariaat op voorstel van de secretaris bedoeld in artikel 17.

AFDELING 3

Raadpleging van externe deskundigen en leidend ambtenaren

Artikel 13

§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 reglement van orde.

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

§2. Bovendien kan de MORA 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 dat betrekking heeft op de mobiliteit;
- 2° de leidend ambtenaren van de wetenschappelijke instellingen van het Vlaamse Gewest die een hoofdopdracht hebben inzake mobiliteit.

De in het vorige lid bedoelde leidend ambtenaren worden overeenkomstig de nadere regels, te bepalen in het reglement van orde, uitgenodigd door de MORA om de vergaderingen van de MORA bij te wonen.

§3. Vertegenwoordigers van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen en de Raad voor Milieu- en Natuurbehoud kunnen op verzoek van de voorzitter tijdens de vergaderingen van de MORA worden gehoord.

HOOFDSTUK IV

Werking van de MORA

Artikel 14

De MORA stelt uit zijn leden het dagelijks bestuur samen. In ieder geval worden evenveel leden aangeduid die voorgedragen werden op basis van artikel 9, §1, 2°, als leden die voorgedragen werden op basis van artikel 9, §1, 6°.

Artikel 15

§1. De SERV stelt een secretariaat ter beschikking van de MORA. Het secretariaat wordt samengesteld uit leden van het SERV-personeel daarvoor aangewezen door de leidend ambtenaren van de SERV. Het secretariaat is zowel verantwoordelijk voor de inhoudelijke als administratieve ondersteuning.

De SERV zorgt tevens voor de huisvesting en de logistieke ondersteuning van de MORA.

Het secretariaat wordt, onder gezag van de voorzitter van de MORA, geleid door een secretaris aangeduid onder de leden van het secretariaat door de leidend ambtenaren van de SERV.

De Vlaamse Regering bepaalt de minimale omvang en samenstelling van het secretariaat dat verantwoordelijk is voor de inhoudelijke ondersteuning van de MORA.

§2. De werkcommissies worden bijgestaan door het in de vorige paragraaf vermelde secretariaat.

HOOFDSTUK V

Financiële middelen

Artikel 16

Onder voorbehoud van de toepassing van de bepalingen in artikel 13 en 14 van het decreet van 18 juli 2003 tot regeling van strategische adviesraden, beschikt de SERV voor de werking van de MORA over financiële middelen die bestaan uit:

- 1° een vaste dotatie voor de werking van de MORA en van het secretariaat, die jaarlijks wordt ingeschreven op de begroting van de Vlaamse Gemeenschap;
- 2° een variabele dotatie die bepaald wordt enerzijds op basis van de opdrachten waarmee de Vlaamse Regering de MORA belast en waarvan de kosten niet kunnen worden gedekt door de vaste dotatie en die anderzijds de kosten voor de opmaak van het vijfjaarlijks mobiliteitsrapport dekt;
- 3° de eigen inkomsten.

HOOFDSTUK VI

Wijzigings- en slotbepalingen

Artikel 17

In artikel 7octies van het decreet van 27 juni 1985 op de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen,

ingevoegd bij decreet van 20 april 2001 worden de woorden “Het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en tot oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen” vervangen door de woorden “Het decreet van [...] houdende de oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen”.

Artikel 18

Het opschrift van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en tot oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen, worden de woorden “en tot oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen” geschrapt.

Artikel 19

In het decreet van 7 mei 2004 inzake de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen wordt er na artikel 22 een nieuw hoofdstuk ingevoegd dat luidt als volgt:

“Hoofdstuk Vbis

Mobiliteitsraad van Vlaanderen

Artikel 22bis

Binnen de raad is de strategische adviesraad “Mobiliteitsraad van Vlaanderen”, afgekort MORA, opgericht. De MORA wordt geregeld door het decreet van [...] houdende de oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen.”.

Artikel 20

Het decreet van 30 april 2004 houdende de oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen wordt ingetrokken.

Artikel 21

Artikelen 53 tot en met 62 van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en tot oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen worden opgeheven.

Artikel 22

De Vlaamse Regering bepaalt de datum waarop dit decreet in werking treedt.

Kondigen dit decreet af, bevelen dat het in het Belgisch Staatsblad zal worden bekendgemaakt.

Brussel, 12 mei 2006

*De minister-president van de Vlaamse Regering,
Vlaams minister van Institutionele Hervormingen,
Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid,*

Yves LETERME

*De Vlaamse minister van Openbare Werken, Energie,
Leefmilieu en Natuur,*

Kris PEETERS

*De Vlaamse minister van Mobiliteit,
Sociale Economie en Gelijke Kansen,*

Kathleen VAN BREMPT
