

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



Zitting 2008-2009

6 januari 2009

ONTWERP VAN DECREET

betreffende het mobiliteitsbeleid

INHOUD

	Blz.
Memorie van toelichting	3
Voorontwerp van decreet	25
Advies van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen	43
Advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen	47
Advies van de Raad van State	71
Ontwerp van decreet	91

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

I. SITUERING VAN HET ONTWERP VAN DECREET

1. Algemene beschouwing

Mobiliteit is een wezenlijk onderdeel van onze samenleving. Zo is elke levensactiviteit van ieder van ons verbonden met een plaats die men op een bepaald tijdstip moet bereiken: de school, het werk, de winkel, de vereniging, de voorziening, de persoon waarvoor men zorgt, de sportclub enzovoort. De mate waarin men zijn of haar verplaatsingen kan realiseren, is bepalend voor de sterkte van de maatschappelijke positie en de persoonlijke levenskwaliteit. Vervoer van mensen en goederen is evenzeer verbonden met economische activiteiten. Een goed lopend verkeer- en vervoersysteem vormt een cruciale voorwaarde voor een bloeiende economie. Onder meer een goede bereikbaarheid is van groot economisch belang.

Mobiliteit biedt heel wat kansen en mogelijkheden voor burgers en organisaties. Mobiliteit is echter geen doel op zich maar moet strategisch beschikbaar zijn. Tezelfdertijd leidt een onvoldoende gestuurde ontwikkeling van mobiliteit tot het gegeven dat we soms met zijn allen stil staan. Dit verwijst naar het gegeven dat naast de grote maatschappelijke baten, mobiliteit ook aanzienlijke maatschappelijke kosten veroorzaakt. In 2002 verloren we in de files negen miljoen uren. Dat kostte de samenleving in België 114 miljoen euro of 460.000 euro per werkdag. De jaarlijkse milieuschade bedraagt jaarlijks enkele honderden miljoenen euro. De Vlaming verliest gemiddeld twee gezonde levensjaren door luchtvervuiling.

In het eerste decennium van de 21e eeuw zijn we mobieler dan ooit en de mobiliteitsgroei is nog lang niet ten einde. Het Vlaamse transportvolume (personen en goederen) stijgt nog elk jaar. Het wegtransport neemt het grootste deel van dit volume voor zijn rekening. Zeker wat betreft het goederenvervoer op de weg wordt nog een sterke stijging verwacht. Deze verwachte toename van de mobiliteit, zowel in het personen- als in het goederenvervoer, maakt de kloof tussen de mobiliteitsvraag en de aangeboden verkeers- en vervoerscapaciteit steeds groter. Zo neemt onder meer de filedruk nog steeds elk jaar toe.

Het is dan ook sinds een tiental jaar duidelijk dat het Vlaamse mobiliteitsbeleid een trendbreuk nodig heeft in de richting van een duurzame mobiliteit. Dit heeft geleid tot de uitbouw van een strategisch beleids-traject waar dit decreet een concreet onderdeel van vormt.

2. Decreet als element van strategisch beleidstraject

Zoals gesteld wordt sinds een tiental jaar werk gemaakt van een grensverleggend mobiliteitsbeleid dat de trend wil ombuigen in de richting van een meer duurzame mobiliteit. Een belangrijke stap hierbij was het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen (2001) dat een voorstel van beleidsplan opstelde voor zowel de korte, middellange als de lange termijn. Ook de huidige Vlaamse Regering hanteert dit Mobiliteitsplan Vlaanderen als uitgangspunt voor het mobiliteitsbeleid. Het leidmotief voor dat mobiliteitsplan was het begrip ‘duurzame ontwikkeling’ dat sinds de conferentie van Rio de Janeiro in 1992 doorgang vindt op de verschillende beleidsniveaus. Het mobiliteitsplan geeft voor het eerst een aanzet tot een samenhangende aanpak voor duurzame mobiliteit in Vlaanderen.

Tijdens de voorbije jaren werden belangrijke stappen gezet in uitvoering van het Mobiliteitsplan Vlaanderen die de basis legden voor de trendbreuk die het Vlaamse mobiliteitsbeleid nodig heeft. De eerste resultaten zijn intussen ook zichtbaar: het gebruik van het openbaar vervoer en van de fiets nam toe en het verkeer op onze binnenwateren kreeg een nieuwe impuls.

Een krachtig mobiliteitsbeleid vergt ook een decretaal kader. In tegenstelling tot het ruimtelijk- en het milieubeleid ontbreekt er bij het mobiliteitsbeleid tot op heden echter een juridisch statuut. Dit zowel op gewestelijk als gemeentelijk niveau. Het is deze lacune die dit decreet invult door een wettelijk kader te bieden voor mobiliteitsbeleidsplanning.

De meerwaarde van dit wettelijke kader is het decretaal verankeren van de basiselementen van een duurzaam mobiliteitsbeleid. Een dergelijk beleid vereist namelijk aandacht voor een langetermijnbeleid, voor een continuïteit op het niveau van de beleidsdoelstellingen en de gevoerde beleidsstrategie, en voor een beleidsconsistentie op de verschillende beleidsniveaus. Om voldoende draagvlak voor dit beleid te realiseren moet ook de participatie in de mobili-

teitsplanning van bevolking en verenigingen worden gegarandeerd.

3. Antwoord op vraag vanuit samenleving en parlement

De nood aan een Mobiliteitsdecreet is de voorbije jaren duidelijk geformuleerd vanuit zowel de strategische adviesraden als vanuit het Vlaams Parlement.

De strategische adviesraden Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen (Minaraad) en de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (SERV) hebben beide in hun adviezen over het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen het belang van een decretale verankering van mobiliteitsplanning benadrukt. In haar advies onderschrijft de Minaraad “de noodzaak van een planningsdecreet dat de wettelijke bepalingen bevat voor de besluitvorming t.a.v. de beleidsplanning.”¹. De Raad doet het voorstel om de juridische onderbouwing van het Vlaamse mobiliteitsbeleid op een meer structurele wijze te ontwikkelen via een systeem van codificering vergelijkbaar met het milieuhygiëne-recht. De Minaraad herhaalt het belang van en de nood aan de inzet van de MOBER als instrument om in een vroege fase zicht te krijgen op de mobiliteits-effecten van een plan of project: “De Raad ondersteunt dan ook in principe het verplicht stellen van de opmaak van een MOBER voor beleidsbeslissingen of projecten met belangrijke mobiliteitsconsequenties.”

De Minaraad vraagt te onderzoeken in hoeverre een integratie van de MER en de MOBER niet kan gerealiseerd worden door een verbreding van de MER naar de daaruit volgende mobiliteitseffecten. Naar analogie met het instrument van de milieueffectrapportage pleit de raad alleszins voor een MOBER op drie beleidsniveaus (strategische, plan- en project-MOBER).

Ook de SERV heeft in haar advies gepleit voor een initiatief “om de procedure voor het mobiliteitsplan Vlaanderen (zowel de opmaak ervan als de besluitvorming erover) voor de toekomst decretaal te regelen.”². De SERV benadrukt het belang dat een decretale verankering het flexibel ingrijpen binnen een planningsperiode niet onmogelijk mag maken.

In de aanbevelingen die het Vlaams Parlement in een resolutie formuleerde naar aanleiding van de bespreking van het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen, wordt duidelijk gesteld dat “een volledig wettelijk kader voor de mobiliteitsplanning” noodzakelijk is.³ Wil mobiliteit beter beheerd worden en wil het voorgenomen mobiliteitsbeleid tot de gewenste resultaten komen, dan zijn diverse bestuurlijke, juridische en organisatorische aanpassingen gewenst. In concreto werd het verder decretaal omschrijven van de mobiliteitsplanningsprocessen op de verschillende bestuursniveaus, het meer systematisch invoeren van een mobiliteitseffectentoetsing, diverse vormen van samenwerking over de verschillende bestuursniveaus heen, een grotere betrokkenheid van de georganiseerde en niet georganiseerde bevolking bij de besluitvorming en een meer systematische invoering van diverse vormen van monitoring aanbevolen.

Tevens werd op 3 mei 2006 een hoorzitting in het Vlaams Parlement georganiseerd over decretale initiatieven inzake het Mobiliteitsdecreet.⁴ Zeer recent werd door het Vlaams Parlement ook de ‘Resolutie betreffende de beleidsmatige onderbouw van het beleid mobiliteit – openbare werken’ aangenomen.⁵ In deze resolutie wordt onder meer een initiatief gevraagd om “het planproces en de beleidsopbouw mobiliteit in een Mobiliteitsdecreet vast te leggen, en daarbij het statuut van het Mobiliteitsplan aan te geven, alsook aan verdere kennisopbouw en kennismanagement te doen inzake mobiliteit, gegevens te centraliseren, internationaal te toetsen, een reeks duurzaamheidscriteria inzake mobiliteit op te stellen”.

4. Onderliggende principes

Het decreet is opgesteld uitgaande van onderstaande principes.

4.1. Decretaal waarderen en bevestigen van wat op het terrein gegroeid is en goedgevonden

De voorbije tien jaar is op vlak van beleidsplanning heel wat op het terrein ontwikkeld en verfijnd. Het getuigt van goed bestuur om op basis van deze erva-

¹ Minaraad – *Advies van 4 december 2003 over het Mobiliteitsplan Vlaanderen*.

² SERV – *Aanbevelingen van de SERV over het Mobiliteitsplan Vlaanderen* – 23 maart 2002.

³ *Parl. St.* VI. Parl., 2001-02, nr. 1040/3.

⁴ *Parl. St.* VI. Parl., 2005-06, nr. 832/1.

⁵ *Parl. St.* VI. Parl., 2007-08, nr. 1636/3.

ring de opgebouwde instrumenten een decretale verankering te bieden.

Hierbij gaat het met name over de gemeentelijke mobiliteitsplannen die in het kader van het mobiliteitsconvenantenbeleid worden opgemaakt. Ondertussen hebben meer dan 300 van de 308 gemeenten een mobiliteitsplan opgemaakt of zitten ze in de procedure tot opmaak ervan. Uit een recente studie over planverplichtingen blijkt dat de lokale besturen hierover zeer tevreden zijn. Aan de basis van deze aanpak – ook de vrijwillige instap van de gemeenten – wordt dan ook niet geraakt. Eerder is ervoor geopteerd om een aantal basisprincipes decretaal te verankeren. Zo blijft een eventuele verfijning van structuur of procedure op aangeven van het veld mogelijk zonder dat dit decreet een wijziging behoeft.

4.2. Rechtszekerheid en rechtsgelijkheid

Door de mobiliteitsplannen decretaal te verankeren en te omschrijven, wordt rechtszekerheid en rechtsgelijkheid gerealiseerd. Nu worden mobiliteitsplannen in de diverse gemeenten op verschillende wijze behandeld. Niet in elke gemeente wordt bijvoorbeeld het mobiliteitsplan bekrachtigd door de gemeenteraad.

4.3. Een vooruitziend beleid

Door een duurzaam mobiliteitsscenario in een decretaal verankerd mobiliteitsplan vast te leggen, wordt duidelijk welke ontwikkelingen in de toekomst mogelijk zijn

4.4. Een geïntegreerd beleid dat oog heeft voor planlast en proceduretermijn

Terecht wordt bij de opmaak van een decreet aandacht gevraagd om planlastverzwaring waar mogelijk te vermijden. Concreet is vanuit deze filosofie er voor geopteerd dat provincies geen algemene mobiliteitsplannen moeten maken. In de plaats hiervan komen afsprakennota's (charters) tussen provincies en de Vlaamse Overheid.

5. Een participatieve procedure bij de realisatie van het decreet

Bij de realisatie van dit decreet is bewust gekozen voor een procedure waarbij de talrijke actoren betrokken bij het mobiliteitsbeleid in een vroege

fase van de procedure hun inbreng konden doen. Zo konden aandachtspunten en bezorgdheden van deze actoren verwerkt worden in de concrete totstandkoming van de finale tekst van het decreet. Concreet werd in een eerste fase in een 'greenpaper' de uitgangspunten en hoofdlijnen van mogelijk Mobiliteitsdecreet uitgeschreven. Deze greenpaper werd ten eerste overgemaakt aan de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA), waarin de verschillende maatschappelijke geledingen in vertegenwoordigd zijn. De MORA heeft op korte termijn een advies uitgebracht over de inhoud van de greenpaper. Ten tweede is parallel een ambtelijke werkgroep georganiseerd met vertegenwoordigers van de beleidsdomeinen mobiliteit, ruimtelijke ordening en milieu. Ook deze werkgroep heeft geleid tot duidelijke adviezen vanuit de aanwezige beleidsdomeinen.

Het is slechts in een tweede fase en rekening houdend met de resultaten van het MORA-advies en de ambtelijke werkgroep dat de tekst van het decreet tot stand is gekomen. Een dergelijke participatieve werkwijze lijkt ons belangrijk om te komen tot afgewogen en doordachte keuzes in de verschillende hoofdstukken van het voorliggend decreet. Op basis van de inhoud van de verschillende adviezen is er voor gekozen om, naast het voorliggend Mobiliteitsplanningsdecreet, de mobiliteitstoetsing te integreren in bestaande instrumenten op de domeinen van milieu en ruimtelijke ordening. Dit laatste vergt geen decretale basis maar wel een wijziging van bestaande besluiten op vlak van ruimtelijk en milieubeleid.

6. Doelomschrijving

Het doel van dit decreet is het omschrijven van de missie, doelstellingen en principes van het mobiliteitsbeleid en het voorzien van een coherente vorm van beleidsplanning op de verschillende beleidsniveaus.

6.1. Omschrijven van missie, doelstellingen en principes van het mobiliteitsbeleid

Zoals eerder gesteld, kiest de Vlaamse Regering voor een mobiliteitsbeleid dat werk wil maken van een duurzame mobiliteit. Hiertoe heeft ze onder meer het Mobiliteitsplan Vlaanderen erkend als uitgangspunt van het beleid. Dit mobiliteitsplan bevatte voor het eerst in Vlaanderen een duidelijke visie alsook vijf strategische doelstellingen voor een dergelijk duurzaam mobiliteitsbeleid. Het zijn deze elementen die nu een decretale verankering krijgen.

In het Vlaams Regeerakkoord wordt ook gekozen voor de implementatie van het STOP-principe (eerst Stappers, dan Trappers, dan Openbaar vervoer en tot slot Privévervoer). Gelet op het belang van dit principe wordt dit ook decretaal verankerd. Tot slot vereist een mobiliteitsbeleid dat een trendbreuk beoogt, de realisatie van een groot maatschappelijk draagvlak. Hiertoe is het belangrijk dat burgers op kwalitatieve wijze betrokken worden bij het beleid. Om dit te realiseren is het participatieprincipe opgenomen als richtinggevend beginsel voor het mobiliteitsbeleid.

6.2. Een gepland beleid gekenmerkt door continuïteit en consistentie

In tegenstelling tot andere domeinen zoals ruimtelijke ordening of milieu kent mobiliteit noch een decretaal verankerde beleidscyclus, noch op gewestelijk niveau, noch voor de lagere besturen. Nochtans vereist zoals hoger al gesteld een duurzaam en dus trendwijzigend beleid expliciete aandacht voor een langetermijnbeleid, voor een continuïteit op het niveau van de beleidsdoelstellingen en de gevoerde beleidsstrategie, voor een beleidsconsistentie op de verschillende beleidsniveaus.

Deze vaststellingen hebben de aanleiding gevormd tot het scheppen van een juridisch kader voor een helder systeem van beleidplanning. Op gewestelijk niveau bestaat dit systeem (de beleidscyclus) uit een Mobiliteitsplan met daaraan gekoppeld de opmaak van een periodiek Voortgangsrapport. Zo wordt de uitvoering van het plan van nabij opgevolgd en kan er tijdig bijgestuurd worden mocht blijken dat de vooropgestelde doelstellingen niet of onvoldoende bereikt worden. Het Mobiliteitsplan is duidelijk gericht op de middellange en lange termijn: het heeft een tijdshorizon van tien jaar en een doorkijkperiode van dertig jaar. Dergelijke periodes veruitwendigen de visie van een vooruitziend beleid.

Een juridisch statuut verlenen aan het mobiliteitsbeleid betekent echter niet dat het beleid wordt gefixeerd voor een periode van tien jaar en langer. Het mobiliteitsvraagstuk is immers onderworpen aan voortdurend wijzigende omstandigheden. Om snel te kunnen inspelen op zich wijzigende situaties moet de Vlaamse Regering over voldoende beleidsruimte beschikken, zoals bepaald door het Vlaams Parlement in haar resolutie na bespreking van het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen. Binnen het wettelijke kader zal het Mobiliteitsplan Vlaanderen daarom als een richting-

gevend document worden opgevat, waarvan de overheid bij gemotiveerde beslissing kan afwijken.

Voor wat betreft het scheppen van een juridisch kader voor de mobiliteitsplanning op gemeentelijk niveau is zoals eerder gesteld er enkel voor gekozen een aantal centrale basisprincipes decretaal vast te leggen en de opmaak van een gemeentelijk mobiliteitsplan niet te verplichten. Zo worden extra planlasten voor de gemeenten vermeden. Uit een recente studie van planverplichtingen blijkt trouwens dat de lokale besturen zeer tevreden zijn over de effecten van de opmaak van een gemeentelijk mobiliteitsplan. Wat betreft de planningsdocumenten stelt het betreffende studierapport: “Over de inhoud van de oriëntatienota, synthesesnota en het beleidsplan is men bijzonder tevreden. Elke informatieverplichting die de overheid hier vraagt, is moeilijk vereenvoudigbaar. De meeste actoren waren zelfs van oordeel dat door het opmaken van een consistent mobiliteitsplan, heel wat werk wordt bespaard. Vroeger werd immers vaak elk verkeersprobleem afzonderlijk binnen de gemeente bediscussieerd.”⁶

Het cruciale verschil met de bestaande situatie is echter dat door het juridisch kader de gemeentelijke mobiliteitsplannen consistent zullen moeten zijn met het gewestelijk mobiliteitsplan. Dit is een absolute vereiste om te komen tot een krachtdadig duurzaam mobiliteitsbeleid in Vlaanderen. Daarnaast creëert de goedkeuring door de gemeenteraad van het gemeentelijk mobiliteitsplan rechtsgelijkheid in alle Vlaamse gemeenten.

Op niveau van de provincies is gestreefd naar een innovatieve wijze van samenwerking. De provincie neemt nu al belangrijke taken op op het gebied van de uitvoering van het Vlaamse mobiliteitsbeleid, zoals in het kader van verkeersveiligheid en het bovenlokale fietsroutenetwerk. Het voorzien van een flexibel juridisch instrument om deze samenwerking te onderbouwen leek belangrijker dan ook de provincies te verplichten tot de opmaak van een provinciaal mobiliteitsplan. Zo wordt het mogelijk dat in overleg met de Vlaamse overheid de provincies nog andere taken in uitvoering van het Vlaamse mobiliteitsbeleid op zich willen en kunnen nemen (bijv. op vlak van zwaar vervoer).

⁶ Dienst Wetsmatiging Vlaamse Gemeenschap, Administratieve lastenmeting planverplichtingen Lokale besturen. Finaal Rapport, Brussel, 11 april 2007, p. 60-62.

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

II. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

TITEL I

Algemene bepalingen

Artikel 1

Overeenkomstig artikel 19, §1, tweede lid, van de Bijzondere Wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen moeten de decreten van het Vlaamse Parlement vermelden of zij een gemeenschaps- dan wel een gewestbevoegdheid regelen. De inhoud van dit ontwerp van decreet regelt de aspecten van het mobiliteitsbeleid die onder de bevoegdheid van de gewesten vallen.

Artikel 2

In deze bepaling wordt een reeks begrippen gedefinieerd die in het ontwerp van decreet worden gebruikt.

De term ‘collectief vervoer’ is ruimer dan het begrip ‘openbaar vervoer’ en behelst onder meer ook taxi’s en vervoer op aanvraag. Deze term wordt ook in het groenboek ‘Een nieuwe stedelijke mobiliteitscultuur’ van de Europese Commissie van 25 september 2007 verkozen boven het begrip ‘openbaar vervoer’.

Voor de omschrijving van het begrip ‘vervoersgebied’ wordt verwezen naar artikel 9 van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg dat vervoersgebieden omschrijft als gebieden waarvan de gemeenten en/of delen van de gemeenten een samenhangend geheel vormen inzake mobiliteit met een vervoerskern en een invloedsgebied. Artikel 1, 14°, van het besluit van de Vlaamse Regering van 29 november 2002 betreffende de basismobiliteit in het Vlaamse Gewest definieert het vervoersgebied als de verzameling van gemeenten en/of delen van gemeenten, bedoeld in artikel 9 van het decreet.

Om de leesbaarheid van het decreet te vergroten worden ook een aantal afkortingen opgenomen. Het betreft vooral afkorting van advies- of andere instanties (MORA, Strategische Adviesraad Ruimtelijke Ordening (SARO), Minaraad, Vlaamse Vervoersmaatschappij - De Lijn, Wegen en Verkeer, de Scheepvaart, Waterwegen en Zeekanaal en regionaal sociaal-economisch overlegcomité (RESOC)).

TITEL II

Missie, doelstellingen en beginselen

Artikel 3

Dit artikel geeft een omschrijving van de missie van het mobiliteitsbeleid. Duurzame mobiliteit en een integrale aanpak staan hierbij voorop.

Er wordt daarbij gestreefd naar een gecoördineerde en geïntegreerde aanpak van het mobiliteitsbeleid waarbij rekening wordt gehouden met de sociale, culturele, ecologische en economische dimensie ervan.

Voorts kadert het mobiliteitsbeleid binnen het streven naar duurzame ontwikkeling. Dit impliceert het zoeken naar een evenwicht tussen de sociale, culturele, ecologische en economische aspecten en een evenwicht tussen de behoeftenbevrediging van de diverse generaties, zowel de huidige als de toekomstige. De opdracht van de overheid om te streven naar een duurzame mobiliteitsontwikkeling wordt ontleend aan artikel 7bis GW, dat aan het beginsel van duurzame ontwikkeling een grondwettelijk statuut geeft.

Deze bepaling geeft dus het algemeen kader aan waar men met het mobiliteitsbeleid naar toe wil. De bepaling houdt voor de overheid een algemene beleidsopdracht in. In dit opzicht heeft deze bepaling wel degelijk een normatieve waarde. De overheid kan zich niet zomaar onttrekken aan deze algemene doelstellingbepaling zonder de rechtsgeldigheid van zijn optreden in het gedrang te brengen (zie ook de commentaar bij artikel 4).

Artikel 4

Artikel 4 somt de doelstellingen en beginselen op die gelden voor het mobiliteitsbeleid. Deze bepalingen hebben geen louter programmatische inslag, maar

bezitten een normatieve geldingskracht. Op de eerste plaats zijn ze een interpretatiekader voor andere voorschriften van het decreet en de uitvoeringsbesluiten. Ze bevorderen eveneens de beleidssamenhang. De overheid is er tenslotte ook door gebonden. Overheidsbeslissingen kunnen op basis van artikel 159 GW en artikel 14 van de wet op de Raad van State worden getoetst aan deze doelstellingen en beginselen.

Hieruit mag nochtans niet worden afgeleid dat de realisatie van de doelstellingen of de toepassing van de beginselen dient te worden opgevat als een resultaatsverplichting voor de overheid. De doelstellingen en beginselen hebben een relatief algemeen karakter en laten bijgevolg een grote beleidsvrijheid aan de overheid. De tekst spreekt daarom over “rekening houden met” en niet over “moeten/zullen toepassen”. M.a.w. de doelstellingen en beginselen moeten weliswaar in het beslissingsproces van de overheid worden betrokken, maar de beoordeling van de uitkomst daarvan moet gebeuren in het licht van het redelijkheidsbeginsel. De rechtspraak die zich heeft ontwikkeld met betrekking tot de doelstellingen en beginselen van milieubeleid, vervat in artikel 1.2.1. van het decreet houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid (DABM), of de doelstellingbepaling vervat in artikel 4, decreet Ruimtelijke Ordening, toont aan dat de vaagheid of het abstract karakter van die doelstellingen en beleidsbeginselen alvast geen struikelblok zijn om er een zinvolle uitleg aan te kunnen verlenen en er toepassing van te kunnen maken⁷.

In paragraaf 1 van artikel 4 worden de algemene doelstellingen van het mobiliteitsbeleid geformuleerd.

Duurzame mobiliteit dient zich te realiseren op verschillende vlakken: de bereikbaarheid, de basismobiliteit voor iedereen, de verkeersonveiligheid en -leefbaarheid en het terugdringen van het impact op milieu en natuur (zie hoofdstuk 5 van de beleidsnota Mobiliteit 2004-2009).

Onder het begrip natuur zit ook de ruimtelijke kwaliteit begrepen. De versnippering door infrastructuur en bebouwing heeft bovendien een negatieve impact op biodiversiteit. Ook de problematiek van de niet-hernieuwbare energiebronnen valt onder het milieuaspect van het mobiliteitsbeleid.

In paragraaf 2 van dit artikel worden een aantal beginselen geformuleerd waarmee de beleidsactoren dienen rekening te houden bij het voorbereiden, het vaststellen, het uitvoeren, het opvolgen en het evalueren van het mobiliteitsbeleid.

Het STOP-beginsel werd opgenomen in het Vlaamse regeerakkoord 2004. In de aanbeveling van 19 december 2007 van de MORA over het Groenboek van de Europese Commissie ‘Een nieuwe stedelijke mobiliteitscultuur’ wordt aan de Vlaamse Regering aangeraden het STOP-principe naar voor te schuiven bij de Europese beleidsmakers ter aanvulling op de comoditeit. Het past dan ook om op gewestelijk niveau dit beginsel decretaal te verankeren.

Op grond van het participatiebeginsel wordt aan de burgers vroeg, tijdig en doeltreffend inspraak verleend bij het voorbereiden, het vaststellen, het uitvoeren, het opvolgen en het evalueren van het mobiliteitsbeleid. Deze bepaling is geïnspireerd op artikel 6, 8°, van het decreet van 18 juli 2003 betreffende het integraal waterbeleid. Zo dient elke burger onder meer de mogelijkheid te hebben om actief deel te nemen aan het besluitvormingsproces. Participatie heeft verschillende facetten. Het gaat zowel om het verschaffen van relevante informatie over het gevoerde en te voeren beleid (passieve component), als het verlenen van adequate inspraakmogelijkheden (actieve component). Waar de mobiliteit betrekking heeft op het leefmilieu en de concrete leefomstandigheden van de burgers, wordt een band gelegd met de uit het Verdrag van Aarhus voortvloeiende verplichtingen. De verhoogde aandacht voor de participatie van de (al dan niet georganiseerde) bevolking, sluit ook aan bij de beleidsopties die onder meer zijn vervat in de beleidsnota Mobiliteit 2004-2009. Door de participatie van de bevolking als een basisbeginsel op te nemen in het voorontwerp van decreet, worden alle Vlaamse openbare besturen, alle diensten en agentschappen die verantwoordelijkheid dragen inzake mobiliteit verplicht om de burgers actief te betrekken niet alleen bij de vaststelling van het mobiliteitsbeleid (via de mobiliteitsplannen), doch ook bij de concrete uitvoering ervan op het terrein, de opvolging en de evaluatie ervan. In het voorliggende ontwerp van decreet wordt die participatie vooral betrokken op de planning en de evaluatie ervan (zie artikelen 11, 12, 13, 15 en 19). Het ontworpen decreet beperkt de participatie overigens niet tot de klassieke concepten (openbaar onderzoek), maar biedt ook het kader voor nieuwe vormen van participatie. Aan de overheid wordt terzake wel de nodige beleids marge

⁷ Bijv. Arbitragehof nr. 57/2003, 14 mei 2003; R.v.St., De Muynck, nr. 178.667, 18 januari 2008; R.v.St., nr. 170.173, 19 april 2007; R.v.St., nr. 141.217, 24 februari 2005.

gegeven. Participatie is nu eenmaal een evoluerend gegeven, waar ook vaak maatwerk is vereist.

TITEL III

Mobiliteitsplanning en participatie

Er wordt als uitgangspunt genomen dat binnen het mobiliteitsbeleid een eigen planstelsel moet worden uitgewerkt, dit omwille van de gelijkwaardigheid tussen de beleidsdomeinen mobiliteit, ruimtelijke ordening en milieu. Op grond van dit uitgangspunt werd niet geopteerd om het mobiliteitsplan te integreren in andere, bestaande planstelsels, zoals het ruimtelijke structuurplan of milieubeleidsplan. Dit impliceert immers het gevaar dat de mobiliteit te sterk wordt beheerst door het andere beleidsdomein (ruimtelijke ordening of milieu) waarbinnen het mobiliteitsplan wordt geïntegreerd. Niettemin wordt beoogd om de planlast tot een minimum te herleiden door beheersbare procedureregels te hanteren. Bovendien moet de planvorming in redelijkheid worden opgevat. Het is geenszins de bedoeling om het mobiliteitsplan uit te werken tot op een zeer grote detailgraad, zoals dit wel het geval voor andere beleidsdomeinen zoals het milieubeleidsplanning, ruimtelijke structuurplanning of waterbeleidsplanning. Daarom wordt benadrukt dat het mobiliteitsplan een beleidsmatige langetermijnvisie ‘op hoofdlijnen’ betreft.

HOOFDSTUK I

Algemene bepalingen

Artikel 5

Deze bepaling geeft een algemene omschrijving van het mobiliteitsplan en geeft ook aan wat de doelstelling ervan is. Deze bepaling is vergelijkbaar met deze van artikel 18 van het decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening, voor wat betreft de ruimtelijke structuurplannen, of met artikel 2.1.1. DABM, voor wat betreft de milieuplanning.

Het mobiliteitsplan is een beleidsplan dat weliswaar een dwingend karakter heeft, maar zich in wezen – zoals de ruimtelijke structuurplannen in het decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening (DRO) of de milieuplannen – enkel tot de overheid richt. De mobiliteitsplannen

leggen dus geen verplichtingen op aan de burgers, zoals wel het geval is voor de ruimtelijke bestemmingsplannen. Omdat het beleidsplan is gericht op een langetermijnvisie, is het op te vatten als een strategisch plan dat de beleidsdoelstellingen op lange termijn vastlegt.

Het mobiliteitsplan beoogt enerzijds samenhang te brengen in de voorbereiding, de vaststelling en de uitvoering van beslissingen inzake duurzame mobiliteit en anderzijds afstemming te bereiken tussen het mobiliteitsbeleid en de aanverwante beleidsdomeinen. Dit is de doelstelling van het planinstrument. Het geeft weer dat enerzijds binnen het beleidsdomein van de mobiliteit een grotere coherentie wordt beoogd en anderzijds ook meer afstemming en dus integratie met aanleunende beleidsdomeinen wordt nagestreefd.

Zoals aangegeven in het MORA-advies van 19 maart 2008, heeft bijvoorbeeld het beleidsdomein Ruimtelijke Ordening een tweeledige functie. Ten eerste heeft zij haar functie als beleidsveld met een eigen sectorale deskundigheid en visie. Ten tweede heeft het beleidsdomein Ruimtelijke Ordening eveneens de taak het ruimtelijk afwegingsproces te organiseren waarbij de visies van verschillende beleidsdomeinen ten aanzien van de ruimte via een locatiebeleid op elkaar worden afgestemd. Een locatiebeleid moet ook de huidige lacune invullen op het snijpunt tussen mobiliteitsbeleid en ruimtelijk beleid.

Analoog heeft ook het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken een tweeledige functie. Ten eerste, het uitwerken van een eigen visie in een strategisch plan. Ten tweede, mobiliteitsvragen en -visies die vanuit het milieubeleid, economiebeleid enzovoort worden aangereikt, afwegen naar maatschappelijke wenselijkheid en haalbaarheid. Het uiteindelijke resultaat van dit afwegingsproces moet dan ook terugwerken naar de andere beleidsdomeinen en hun respectievelijke strategische beleidsplannen.

In het planningsproces is een beleidscyclus vervat, naar analogie met deze die is uitgewerkt in de milieuplanning als bedoeld in titel II, DABM (milieurapport – milieubeleidsplan – milieujaarprogramma). Voor wat betreft de mobiliteitsrapportage bevat het ontwerp van decreet geen bepalingen over de mobiliteitsrapportage. Dit is het gevolg van het feit dat de rapportage inzake mobiliteit een decretale bevoegdheid is van de MORA. Het werk van de MORA kan in voorkomend geval wel een bouwsteen zijn. Om de administratieve werkdruk verbonden aan deze strin-

gente planningscyclus van het DABM bij de mobiliteitsplanning te verlichten, werd ook om deze reden geopteerd voor een minder zwaar concept. Niettemin zijn alle elementen die behoren tot een volwaardige planningscyclus aanwezig. Zowel de beschrijving, analyse en evaluatie van de mobiliteitstoestand en het mobiliteitsbeleid (cf. de milieurapportage), als de beleidsevaluatie (cf. de milieuprogrammatie) zijn opgenomen in de bepalingen van artikel 15, §1.

De voortgangsrapportage, die wordt geregeld in afdeling 2 van dit hoofdstuk, dient dus te worden opgevat als een bundeling van beide facetten in de planningscyclus. In artikel 5, §2, wordt dan ook aangegeven dat de voortgangsrapportage naast de beleidsevaluatie ook de nodige wetenschappelijke onderbouwing wil aanleveren voor de planning en de evaluatie. De gegevens daartoe kunnen, zoals gezegd, worden aangeleverd door het mobiliteitsrapport van de MORA en op de gegevens verzameld en beheerd in het kader van het in artikel 40 bedoelde mobiliteitsmonitoringsysteem. De voortgangsrapportage wordt enkel voorzien op gewestelijk niveau. Op gemeentelijk niveau bestaat een andere vorm van evaluatie en bijsturing van de mobiliteitsplannen, namelijk de 'sneltoets', waarvan de principes momenteel zijn vastgelegd in de omzendbrief MOW/2007/3 (Departement Mobiliteit en Openbare Werken) betreffende de evaluatie (met sneltoets) en bijsturing van het gemeentelijk beleidsplan. Het ontwerpdecreet regelt daarover bewust niets. Omwille van het subsidiariteitsbeginsel worden de bestaande procedures en overlegmechanismen die terzake in de praktijk zijn ontstaan, gerespecteerd.

Artikel 6

Er gelden verschillende planniveaus, waarbij sommige niveaus zich nog in een erg experimenteel ontwikkelingsstadium bevinden. Uitgangspunt is dan ook dat op die niveaus, waar reeds voldoende expertise is opgebouwd, een planverplichting wordt ingevoerd, terwijl op de andere niveaus slechts een planmogelijkheid wordt voorzien. Het invoeren van een planplicht op alle bestuursniveaus zou ook onwenselijk zijn in het licht van de planlast.

Schematisch kan het planstelsel dat is voorzien in het ontwerp van decreet als volgt worden samengevat:

Gewestelijk niveau	Verplichting
Gemeentelijk niveau	Facultatief
Intergemeentelijk niveau	Facultatief
Tussenliggend niveau	Facultatief

De vrijwillige basis (via de convenanten) voor de gemeentelijke mobiliteitsplanning blijft dus behouden.

In het MORA-advies van 19 maart 2008, gegeven naar aanleiding van de greenpaper over het Mobiliteitsdecreet, is sprake van intermediaire mobiliteitsplanning, waarmee wordt bedoeld de planning op een tussenliggend niveau, gelegen tussen het gewestelijke en het gemeentelijke of intergemeentelijke niveau. Er wordt bewust niet gesproken van 'provinciale' mobiliteitsplannen, omdat noch de perimeter noch de bestuurlijke partner is beperkt tot de provincie. De plantypes op tussenliggend niveau zijn eerder thematisch (verkeersveiligheid; fietsnetwerk) en/of gebiedsgericht (vervoersregio) opgevat. Zoals blijkt uit artikel 24, worden de mobiliteitsplannen voor vervoersgebieden opgemaakt door de Vlaamse Regering, dit in nauwe samenspraak met de provincies en de regionale socio-economische overlegcomités. De mobiliteitsplannen voor een bepaald mobiliteits-thema worden opgesteld door de provincies onder de vorm van een provinciaal actieplan dat is gebaseerd op het mobiliteitscharter in overleg opgemaakt door de Vlaamse Regering en de provinciebestuur (zie artikel 22).

Er wordt ook in de mogelijkheid voorzien om intergemeentelijke mobiliteitsplannen op te stellen. Het is inderdaad een realiteit dat mobiliteit en de daarmee gepaard gaande problemen niet stopt aan de gemeentegrenzen. Om een efficiënt antwoord te bieden op deze problemen en een duurzame mobiliteit te ontwikkelen, kan het naar omstandigheden zinvol zijn dat gemeenten een gezamenlijk mobiliteitsplan opmaken dat operationele doelstellingen en prioriteiten kan vaststellen op bovengemeentelijk als op gemeentelijk niveau. Het begrip 'bovengemeentelijk' in deze context betekent 'de eigen grenzen overschrijdend'. Het gaat daarbij bijv. over twee gemeenten die een intergemeentelijk mobiliteitsplan opmaken met bepalingen rond een gezamenlijke aanpak van sluipverkeer. Deze bepaling beoogt ook de planlast en de daarmee gepaard gaande kosten te verdelen over diverse gemeenten.

Voor de toepassing van dit decreet wordt het intergemeentelijk mobiliteitsplan geacht te bestaan uit afzonderlijke gemeentelijke mobiliteitsplannen per gemeentelijk grondgebied. Aldus voldoet elke gemeente aan zijn individuele planverplichting en wordt de procedure voor de opmaak van een gemeentelijk plan toepasselijk gemaakt op dit intergemeentelijk plan. Uiteraard stelt elke gemeente een gezamenlijk plan slechts vast voor het eigen territo-

rium. Het gedeelte van het plan dat in voorkomend geval betrekking heeft op het bovengemeentelijke niveau kan bepalingen omvatten die door alle betrokken gemeenten dienen te worden nagekomen met het oog op het realiseren van de beleidsdoelstelling met een bovengemeentelijke dimensie. Niets belet overigens dat in het actieplan maatregelen worden opgenomen die in samenwerking tussen de gemeenten moeten worden uitgevoerd. Voor de realisatie ervan biedt het decreet van 6 juli 2001 houdende de intergemeentelijke samenwerking een voldoende rechtsbasis.

Artikel 7

Het Mobiliteitsplan Vlaanderen en de gemeentelijke mobiliteitsplannen bevatten een richtinggevend en een informatief deel.

Het informatief deel is louter beschrijvend en heeft bijgevolg geen normatief karakter. Dit volgt uit de bewoordingen zelf, zodat dit niet in het decreet moet worden aangegeven.

In overeenstemming met het advies van de MORA van 19 maart 2008 zijn de bepalingen van de mobiliteitsplannen richtinggevend. Van het richtinggevend plan kan in bepaalde gevallen worden afgeweken door de overheid, meer specifiek omwille van onvoorziene ontwikkelingen van de mobiliteitsbehoeften van de onderscheiden maatschappelijke activiteiten of om dringende sociale, economische, culturele, budgettaire of ecologische redenen. Deze bepaling vertoont analogie met artikel 19, §3, van het decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening, waarin culturele en ecologische redenen niet worden vermeld. De reden waarom die afwijkingsmogelijkheid wordt gekoppeld aan een aantal bijkomende voorwaarden is logisch. Een ongelimiteerde afwijkingsmogelijkheid zou de in het plan uitgetekende beleidsdoelstellingen en beleidsstrategie en de erop gebaseerde beleidscontinuïteit al te zeer ondermijnen. Dit zou een negatie inhouden van het doel van de beleidsplanning. De afwijkingsmogelijkheid moet vooral worden begrepen vanuit de vaststelling dat het mobiliteitsvraagstuk een dynamisch gegeven is, wat maakt dat voldoende beleidsruimte moet bestaan zodat kan worden ingespeeld op de zich wijzigende situaties in de mobiliteitstoestand.

Deze afwijking van het richtinggevend deel mag de realisatie van de in artikel 4, §1, van het decreet

vermelde doelstellingen evenwel niet in het gedrang brengen. Dit is de ondergrens. In het andere geval zou het uitgangspunt van het gewenste mobiliteitsbeleid, met name duurzame mobiliteit, op de helling komen te staan.

De beslissing die de overheid neemt over de afwijking wordt aan een bijzondere motiveringsplicht onderworpen, dit naar analogie met de ruimtelijke structuurplannen. De motivering moet in ieder geval betrekking hebben op de onvoorziene ontwikkelingen die worden ingeroepen of de dringende redenen op sociaal, cultureel, economisch of ecologisch vlak. Gelet op de randvoorwaarde die wordt gesteld aan het invoeren van de uitzonderingsgrond en de inhoud van de bepalingen van artikel 4, dient de beslissing over de afwijking ook te worden getoetst aan de doelstellingen en beginselen van het mobiliteitsbeleid.

Het richtinggevend deel van het Mobiliteitsplan Vlaanderen is – zoals bij het milieubeleidsplan (zie artikel art. 2.1.11, §1, DABM) – richtinggevend voor het Vlaamse Gewest, de eronder ressorterende diensten en agentschappen, de provincies en gemeenten, evenals voor de publiekrechtelijke en privaatrechtelijke rechtspersonen die in het Vlaamse Gewest belast zijn met taken van openbaar nut. Dit geldt dus ook voor de plannen die worden opgemaakt op een tussenliggend niveau, met name de vervoersgebieden of de plannen voor een specifiek mobiliteitsthema. Het richtinggevend deel van een gemeentelijk mobiliteitsplan is richtinggevend voor de gemeente en de eronder ressorterende diensten en agentschappen.

In paragraaf 3 wordt een afstemmingsplicht ingevoerd. De afstemming van het Mobiliteitsplan Vlaanderen en de gemeentelijke mobiliteitsplannen met andere planvormen wordt als een prioritair aandachtspunt beschouwd. De decretaal verankerde afstemmingsverplichting beoogt een betere beleids-samenhang te bevorderen tussen de onderscheiden beleidsdomeinen, onder andere het mobiliteitsbeleid en het ruimtelijk beleid of het milieubeleid. Daarom wordt de afstemmingsdoelstelling ook decretaal verankerd, waarbij de in die bepaling genoemde planvormen een niet-limitatieve opsomming zijn. In deze bepaling wordt de inhoudelijke afstemming bedoeld. De bepalingen terzake hebben een informatieve waarde. Met het gebruik van het begrip ‘afstemming’ wordt op zich geen hiërarchische verhouding ingesteld tussen die plannen en de mobiliteitsplannen, waarbij deze laatste plannen ondergeschikt zouden zijn aan andere beleidsplannen. Wel dient

uiteraard te worden onthouden dat van de richtinggevende bepalingen van de mobiliteitsplannen niet zonder meer kan worden afgeweken, zoals deze laatste plannen evenmin eenvoudigweg de richtinggevende bepalingen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) of de bindende bepalingen van het Milieubeleidsplan Vlaanderen kunnen negeren. De effectieve aanpassingen die in voorkomend geval noodzakelijk zouden zijn in de andere beleidsdomeinen, moeten binnen die beleidsdomeinen zelf worden doorgevoerd. De procesmatige of procedurele afstemming of doorwerking wordt verder uitgewerkt in de respectieve afdelingen die nader ingaan op het Mobiliteitsplan Vlaanderen en de gemeentelijke mobiliteitsplannen.

Bij de afstemming wordt ook rekening gehouden met de verschillende planniveaus, zodat het Mobiliteitsplan Vlaanderen enkel rekening houdt met de planvormen op Vlaams niveau, terwijl de gemeentelijke mobiliteitsplannen rekening houden met alle bestuursniveaus (zowel de Vlaamse, provinciale als de eigen gemeentelijke beleidsplannen). Uiteraard wordt enkel afstemming gezocht met de relevante bepalingen van de beleidsplannen of beleidsdocumenten, met name die bepalingen die een mobiliteitsgerelateerde impact hebben. Er wordt een niet limitatieve opsomming gegeven van de plannen waarmee afstemming wordt gezocht. Enkel de belangrijkste worden vermeld. Er wordt daarbij verwezen naar een ruimere groep van plannen (naast de ruimtelijke structuurplannen, milieubeleidsplannen, ook de waterbeheerplannen, het klimaatplan en relevant geachte beleidsdocumenten, zoals de waterbeleidsnota en de beleidsnota inzake duurzame ontwikkeling). Daarnaast kunnen natuurlijk ook andere planvormen worden betrokken in dit afstemmingsproces, zoals het Verkeersveiligheidsplan of het Pendelplan, hoewel het wel de bedoeling is om op termijn deze soort plannen te integreren in het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Niet enkel plannen of beleidsdocumenten van Vlaamse overheden worden hierbij betrokken, maar ook federale beleidsplannen of -nota's of relevante plannen van publiekrechtelijke rechtspersonen, zoals het netmanagement van De Lijn, het investeringsplan van Infrabel, het ondernemingsplan van de NMBS enzovoort. Er zal ook rekening worden gehouden met relevant geachte beleidsnota's en -brieven op supranationaal niveau (bv. groen- en witboek EU Commissie). Welke beleidsdocumenten al dan niet relevant zijn, wordt in concreto bij de planopmaak bepaald. In voorkomend geval kan de Vlaamse Regering dit nader bepalen op basis van de delegatiebepaling van artikel 14.

Artikel 8

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

Er wordt wat de mobiliteitsplanning betreft niet decretaal voorzien in een erkenningssysteem van mobiliteitsdeskundigen. Het vaststellen van de voorwaarden waaraan mobiliteitsplanners moeten voldoen, wordt overigens ook in het MORA-advies van 19 maart 2007 opgevat als een facultatief gegeven. Er dient immers te worden vastgesteld dat de Provinciale Auditcommissie (PAC), waarvan de taakstelling wordt geregeld in de omzendbrief OW/2001/5 van 20 december 2001 betreffende de taakverdeling tussen de Gemeentelijke Begeleidingscommissie, de Provinciale Auditcommissie, de Taskforce, de Provinciale Commissie voor Verkeersveiligheid op Vlaamse Gewestwegen, nu al een belangrijke kwaliteitsfilter vormt bij de conformverklaring van de lokale mobiliteitsplannen. Anderzijds moet met de MORA worden vastgesteld dat zowel voor het beleidsdomein milieu als ruimtelijke ordening de invoering van een systeem van erkende deskundigen ertoe heeft geleid dat de expertise in deze domeinen sterk is toegenomen, omdat de Vlaamse opleidingscentra gespecialiseerde studierichtingen zijn gaan organiseren. Dit staat in schril contrast met het eerder geringe aanbod van (academisch) gevormde mobiliteitsexperten of verkeersdeskundigen. Om die reden wordt er een juridische grondslag voorzien op grond waarvan de vorming van mobiliteitsdeskundigen kan worden gestimuleerd. De voorwaarden worden overigens niet enkel betrokken op het maken van het plan, maar ook op het uitvoeren van een kwaliteitscontrole. Daardoor wordt beklemtoond dat de opmaak niet noodzakelijk aan erkende mobiliteitsdeskundigen moet worden uitbesteed, maar wel dat minstens de kwaliteit moet worden getoetst door een deskundige 'auditor'.

Paragraaf 2 biedt de Vlaamse Regering de mogelijkheid om te voorzien in een subsidieregeling aan

de gemeenten voor de aanwerving en opleiding van gespecialiseerd personeel.

Het kan gaan om de subsidie voor de aanwerving en/of de opleiding en bijscholing van een mobiliteitsambtenaar, naar analogie van artikel 17, DRO dat een grondslag biedt voor de subsidiëring van de opleiding van stedenbouwkundige ambtenaren. De financiële weerslag van die subsidiëring is overigens eerder beperkt nu die subsidie ook nu reeds is voorzien in het kader van de mobiliteitsconvenant (module 1). In deze paragraaf worden ook een richtlijn gegeven aan de Vlaamse Regering over de soort voorwaarden waaronder die subsidie kan worden verleend. De Vlaamse Regering kan zich natuurlijk ook laten inspireren door de huidige subsidieregeling van een gemeentelijke mobiliteitsambtenaar of verkeersdienst (module 1 mobiliteitsconvenant).

HOOFDSTUK II

Mobiliteitsplanning op gewestelijk niveau

AFDELING 1

Het Mobiliteitsplan Vlaanderen

Artikel 9

Paragraaf 1 bepaalt de geldingsduur van het Mobiliteitsplan Vlaanderen en stelt deze vast op tien jaar met een tijdshorizon van twintig jaar en een doorkijkperiode, die indicatief wordt bepaald op dertig jaar. Een doorkijkperiode is dus verplicht, maar het decreet laat toe dat ook een kortere doorkijkperiode wordt vooropgesteld. Die doorkijkperiode is gericht op één of meerdere eindbeelden in de verre toekomst en bevat bijgevolg de doorwerking van de beleidsdoelstellingen op een langer tijdspad, over de grenzen van diverse planperiodes heen. In dit opzicht verschilt de doorkijkperiode ook van de tijdshorizon, die, hoewel het ook is vastgesteld op tien jaar en dus meerdere planperiodes overspant, een eindpunt in de tijd vastlegt waaraan meer concrete beleidsdoelstellingen kunnen worden gekoppeld. In het advies van de MORA van 19 maart 2008 wordt bevestigd dat het uitdenken van een beleid op langere termijn (twintig of dertig jaar) een meerwaarde betekent voor beleidsplannen.

Deze langetermijnvisie is gesteund op prognoses en scenario's waarbij voor een vooropgesteld doorkijkpunt in de toekomst één of meerdere eindbeelden worden geformuleerd. Hoe dit kan of moet gebeuren, kan verder worden uitgewerkt door de Vlaamse Regering aan wie de bevoegdheid wordt verleend om nadere regels vast te stellen voor de methodologie van de planopmaak.

De strategische doelstelling volgt een planhorizon die op langere termijn is vastgesteld (tien jaar). De mobiliteitsplanning volgt een planningscyclus (planperiode) van vijf jaar. In deze periode dienen de plannen geëvalueerd te worden en waar nodig ook bijgestuurd. Die bijsturing gebeurt in het licht van o.m. de eventuele ontwikkelingen inzake de toestand van de mobiliteit en de vraag of de vooropgestelde operationele doelstellingen (voldoende) werden uitgevoerd. De voortgangsrapportage biedt daartoe de basis. Het is dus niet zo dat er om de vijf jaar steeds een geheel nieuw plan moet worden opgemaakt. Vaak zal de herziening zich beperken tot een aantal actualisaties. Die bijstellingen zijn vereist ter vrijwaring van het bereiken van de strategische doelstelling (de gewenste mobiliteit). In dit opzicht dient de planlast verbonden aan de mobiliteitsplanning dan ook gerelativeerd worden.

Het plan kan te allen tijde, op initiatief van de Vlaamse Regering, geheel of gedeeltelijk worden herzien volgens de procedure die geldt voor de opmaak en de vaststelling ervan. Het wordt ten minste om de vijf jaar geëvalueerd en zonodig geheel of gedeeltelijk herzien. De voortgangsrapporten kunnen als bouwstenen worden gebruikt voor deze evaluatie.

In het decreet wordt een delegatiebepaling opgenomen op grond waarvan de Vlaamse Regering wordt gemachtigd om nadere regels vast te stellen voor de evaluatie van het plan.

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

Artikel 10

Artikel 10 geeft invulling aan de minimuminhoud van het informatief en richtinggevend deel van het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Aan de Vlaamse Regering wordt de bevoegdheid verleend om de inhoud nader in te vullen.

In het kader van de decretaal voorziene afstemmingsplicht geeft deze bepaling nadere uitwerking aan de algemene bepaling van artikel 7, §3. Gelet op het schaalniveau van het Mobiliteitsplan Vlaanderen is het logisch dat de relatie met de gewestelijke beleidsplannen wordt beschreven. Daarbij gaat het niet enkel om het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen of het gewestelijk milieubeleidsplan, maar ook om andere relevante gewestelijke beleidsdocumenten. In het informatief deel wordt een opsomming, analyse en evaluatie gegeven van de voor mobiliteit relevante voorschriften van die plannen. Het begrip opsomming verwijst dan naar de catalogus van mogelijk voor het mobiliteitsbeleid relevante bepalingen; de analyse beoogt aan te geven welke mobiliteitsrelevante aspecten die voorschriften bevatten en, in voorkomend geval, welke de juridische status ervan is (bijv. bindende bepalingen); de evaluatie geeft tenslotte aan welke de consequenties daarvan zijn voor het mobiliteitsbeleid.

De verwijzing naar “andere relevante gewestelijke beleidsdocumenten” impliceert dat de in artikel 10, §1, 3°, opgenomen opsomming van artikel 10 niet limitatief is. Dit wordt bevestigd door het gebruik van het woord “ten minste” in de inleidende zin. Zonder dat dit nader moet worden bepaald door de Vlaamse Regering, kunnen ook andere planvormen worden betrokken, zoals bijv. de stroomgebiedbeheerplannen als bedoeld in artikel 22 van het decreet van 18 juli 2003 betreffende het integraal waterbeleid die evenzeer een mobiliteitsrelevantie kunnen hebben, nu zij de randvoorwaarden bepalen voor het hydro-ecologisch en nautisch functioneren van het watersysteem op stroomgebiedniveau. Dit biedt het voordeel dat met nieuwe planvormen rekening kan worden gehouden, zonder dat een wijziging van het decreet nodig is. Natuurlijk zou de Vlaamse Regering, gebruik makend van de haar in artikel 14 verleende bevoegdheid, ook een opsomming kunnen geven van de te betrekken plannen en beleidsdocumenten.

In navolging van het advies van de MORA van 19 maart 2008 dient ook de relatie met het mobiliteitsbeleid, de beleidsplannen en beleidsdocumenten van de Europese Unie, naburige lidstaten, de federale Staat of de gewesten die een invloed hebben op de mobiliteitstoestand in het Vlaamse Gewest in het Mobiliteitsplan Vlaanderen te worden opgenomen. Onder de beleidsdocumenten van de Europese Unie worden bijvoorbeeld ook de relevante ‘witboeken’ van de Europese Gemeenschap gerekend, zoals het witboek ‘Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen’ (2001).

Bij de omschrijving van de mogelijke alternatieven om de gewenste mobiliteit te bereiken dienen niet alle mogelijke maar enkel de redelijke alternatieven omstandig te worden beschreven rekening houdend met het doel van het mobiliteitsplan.

Paragraaf 2 duidt de minimuminhoud aan van het richtinggevend deel van het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Ook voor het richtinggevend deel is de opsomming niet limitatief om de flexibiliteit naar andere of toekomstige planvormen te behouden.

Dit deel omvat vooreerst een beschrijving van de gewenste mobiliteitsontwikkeling, die gelet op de bepalingen van de artikelen 3 en 4 (missie en doelstellingen), steeds gericht is op een duurzaam mobiliteitsbeleid. De gewenste mobiliteitsontwikkeling bevat de zogenaamde strategische doelstelling(en) die men wil bereiken. Daartoe worden de operationele doelstellingen ingezet, die op kortere termijn gelden.

Voorts bevat dit deel een actieplan uitgewerkt op hoofdlijnen, bestaande uit de maatregelen, middelen, termijnen, en de prioriteiten die daarbij gelden, en in voorkomend geval een lijst met punten waarover overleg en samenwerking met naburige lidstaten, de federale staat of de gewesten is aangewezen.

Het opnemen van een actieplan verhoogt de operationaliteit en de bruikbaarheid van het plan. Omdat het mobiliteitsplan in essentie een strategisch beleidsdoelstellingenplan is, moet dit ook voldoende beleidsruimte laten. Daarom moet worden vermeden dat het erin opgenomen actieplan zodanig gedetailleerd is, dat die beleidsruimte zo goed als onbestaande wordt en de planuitvoering op het terrein verstikkend gaat werken. Het is dus zeker niet de bedoeling om in het actieplan tot op projectniveau af te dalen. Voor het overige komen een uitgebreid aantal acties en middelen in aanmerking. In voorkomend geval kunnen deze ook betrekking hebben op (thematische) uitvoeringsplannen (pendelplan, totaalplan fiets, verkeersveiligheidsplan enzovoort).

Het actieplan wordt zonodig geactualiseerd op basis van het in artikel 15 bedoelde voortgangsrapport.

Artikel 11

In de eerste paragraaf wordt aangegeven dat het initiatief tot de opmaak van het Mobiliteitsplan Vlaanderen berust bij de Vlaamse Regering die daartoe de nodige maatregelen treft.

In het tweede lid van deze bepaling wordt de basis gelegd voor een door de Vlaamse Regering te bepalen participatietraject. De bedoeling hiervan is de participatie op een meer doordachte, strategische manier te organiseren en beter te sturen, zodat recht wordt gedaan aan het participatiebeginsel waarbij wordt gestreefd naar een meer interactieve vorm van inspraak of participatie. Deze vorm van participatieplanning is trouwens niet geheel nieuw. Ook in de kaderrichtlijn Water (richtlijn 2000/60/EG van 23 oktober 2000 tot vaststelling van een kader voor communautaire maatregelen betreffende het waterbeleid) wordt aan de lidstaten opgelegd raadplegingsmaatregelen voorafgaand aan een inspraakprocedure op te stellen (zie artikel 37, § 1, 1°, DIWB en artikel 14, 1, van de kaderrichtlijn Water).

Klassieke inspraakmethodes zijn contacten met het maatschappelijk middenveld, informatievergaderingen, hoorzittingen, of een openbaar onderzoek met de mogelijkheid tot het formuleren van opmerkingen en bezwaren. Bij de klassieke inspraak vindt participatie (doorgaans) in een (te) laat stadium van de beleidsvoorbereiding plaats, terwijl een interactief beleid participatie aan het begin van de beleidsvoorbereiding mogelijk maakt. Het gevolg hiervan is dat bij interactief beleid de inbreng van participanten niet is beperkt tot het reageren op ontwerpnota's waarvan de inhoud reeds is vastgesteld door de bestuurders en deskundigen, maar zich uitstrekt tot de probleemformulering en de keuze van mogelijke oplossingsrichtingen. Als dusdanig geldt het participatietraject reeds bij de opstelling van het ontwerp van mobiliteitsplan en niet pas vanaf het ogenblik dat het ontwerp voorlopig is vastgesteld. Dit blijkt overigens uit artikel 12 van het ontworpen decreet, op grond waarvan reeds tijdens de voorbereiding van het ontwerpplan een niet-technische samenvatting van de belangrijkste mobiliteitsproblemen en de mogelijke alternatieven aan een consultatie wordt onderworpen. Een dergelijke participatievorm beoogt ook de deelnamebereidheid te verhogen.

Het traject wordt uitgewerkt rekening houdend met de grote contouren van het decreetaal verankerd inspraakproces, zoals vastgelegd in de artikelen 12 en 13, §2. In het participatietraject wordt ook bepaald hoe de decreetaal bepaalde consultatie concreet wordt georganiseerd. Het traject kan dus naast deze inspraakmomenten die zijn geregeld in de voormelde bepalingen nog andere informatie- en consultatiemomenten of -vormen voorzien.

Het tweede lid van deze bepaling somt een aantal aspecten op waarmee bij het uittekenen van het participatietraject rekening mee moet worden gehouden. Het gaat over punten die vaak worden aangeduid als faal- of succesfactoren van de inspraak van de bevolking. Het is inderdaad een vaststelling dat niet alle aandachtsgroepen een even grote deelnamebereidheid hebben. Dit houdt dikwijls verband met de vormgeving van de inspraakprocedure en de communicatie (waaronder de aankondiging van de consultatie en de informatievoorziening) die in dit verband niet is aangepast. Wat die vormgeving betreft kan worden gedacht aan fora op het internet, waarvoor de drempel lager ligt dan bij een informatievergadering of een openbaar onderzoek. Op een netforum kan altijd worden ingelogd, zodat de inspraakperiode ook veel groter kan worden gemaakt. Discussiefora van burgers en middenveld en rondetafelconferenties met doelgroepen rond één bepaald (mobiliteits)thema, bijvoorbeeld verkeersveiligheid of verkeersleefbaarheid, zijn eveneens denkbaar als interactieve participatievorm. Verder wordt aandacht besteed aan de timing van die inspraakprocedure, zodat de participanten tijdig en dus nuttig gebruik kunnen maken van hun inspraakrecht. Ten slotte wordt door het invoeren van een inspraak- of consultatietoets het uitgestippelde traject geëvalueerd. Het gaat hier om een niet-limitatieve opsomming. In voorkomend geval kan de Vlaamse Regering de inhoud van dit traject nader invullen.

Omwille van de rechtszekerheid van de burgers is het van belang dat een ruime bekendheid wordt gegeven aan dit participatietraject. Deze moeten immers kunnen weten hoe de consultaties en inspraak van de bevolking zullen verlopen en volgens welke modaliteiten. Hoe hieraan bekendheid wordt gegeven, wordt niet geregeld in het decreet zelf. Dit komt toe aan de Vlaamse Regering. Naast de publicatie in het Belgisch Staatsblad, kunnen die aankondigingen best ook gebeuren via laagdrempelige kanalen, zoals media, websites van de overheid, nieuwsbrieven enzovoort.

In de tweede paragraaf van dit artikel wordt de basis gelegd voor de oprichting van de gewestelijke planingscommissie, die is belast met de voorbereiding, de uitvoeringsopvolging en de evaluatie van het Mobiliteitsplan Vlaanderen. De Vlaamse Regering bepaalt de samenstelling en de werking van die commissie en kan nadere regels vaststellen met betrekking tot haar opdracht. Deze regeling vertoont analogie met

het planningsteam in de milieubeleidsplanning (zie artikel 2.1.8, DABM). Het is echter niet de bedoeling dat ook externe deskundigen worden betrokken. De gewestelijke planningscommissie wordt opgevat als een ambtelijke werkgroep, die is samengesteld uit statutair of contractueel personeel van de te betrekken beleidsdomeinen. De Vlaamse Regering dient er in dit verband zorg voor te dragen dat deze multidisciplinair en beleidsdomeinoverschrijdend is samengesteld, zodat het overleg met andere relevante beleidsdomeinen is gewaarborgd. Dit draagt bij tot een verhoogde integratie van het Mobiliteitsdecreet in andere beleidsdomeinen. Het lijkt alvast voor de hand liggend dat het beleidsdomein van de ruimtelijke ordening, het milieubeleid, openbare werken en eventueel ook het beleidsdomein economie worden betrokken in deze commissie. Zoals ook het geval is voor de milieubeleidsplannen⁸, dient de concrete samenstelling van deze commissie te worden geregeld in een uitvoeringsbesluit. Voor het overige kan in dit uitvoeringsbesluit ook de deskundigheid van de leden worden gespecificeerd en kan bvb. worden verduidelijkt hoe het vooroverleg met de andere overheden en instellingen gebeurt.

Artikel 12

De gewestelijke planningscommissie stelt tijdens de opmaakprocedure van het plan een niet-technische samenvatting op met een tussentijds overzicht van de belangrijkste mobiliteitsproblemen, de aanpak ervan en de mogelijke alternatieven. Het gaat hierbij om gegevens die in het informatief deel van het plan worden opgenomen en die in het planproces de eigenlijke beleidsbeslissingen voorafgaan.

Deze niet-technische samenvatting wordt ter kennis gebracht van de bevolking en aan een publieke consultatie onderworpen overeenkomstig de bepalingen van het door de Vlaamse Regering vastgestelde participatietraject (artikel 11, §2, eerste lid).

De coördinator of het coördinatieteam, bedoeld in artikel 11, §2, eerste lid, 3°, verzamelt de resultaten van de consultatie en maakt ze over aan de planningscommissie. De planningscommissie houdt bij de verdere opmaak van het Mobiliteitsplan Vlaanderen rekening met de resultaten van de consultatie

zodat op die wijze de participatie kan bijdragen tot de beleidsformulering.

Artikel 13

Deze bepaling bevat de hoofdlijnen van de opmaakprocedure van het Mobiliteitsplan Vlaanderen. De procedure is vergelijkbaar met deze die geldt voor andere beleidsplannen, zoals de milieubeleidsplanning of de ruimtelijke structuurplanning. De detailgraad van de bepalingen werd in tegenstelling tot wat geldt voor de voormelde beleidsplannen wel beperkt. Om de verdere uitwerking te verzekeren op detailniveau werd de nodige delegatiebepaling voorzien voor de Vlaamse Regering (artikel 14).

Artikel 13 regelt het openbaar onderzoek en een aantal adviesverplichtingen (MORA, Minaraad en SARO). In aansluiting met het advies 45.294/3 van de Raad van State wordt in deze procedurebepaling ook rekening gehouden met de samenwerkingsprocedure ingesteld door artikel 6bis, 2° en 3°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming van de instellingen, op grond waarvan de betrokken regeringen en de federale overheid overleg dienen te plegen over de planning, de functionaliteit en de comptabiliteit van het autosnelwegen- en waterwegennet en over de samenwerking tussen de spoorwegen en de maatschappijen voor stads- en streekvervoer, dit met het oog op de coördinatie en de bevordering van het openbaar vervoer. De procedure van dit overleg is niet geregeld, zodat op dit punt moet worden verwezen naar de procedureprotocols. Vermits die protocols geen wettelijke rechtskracht bezitten, kan er in het ontworpen decreet evenmin naar worden verwezen⁹. Uiteraard is dit overleg slechts zinvol indien het plaatsvindt voor het nemen van de beslissing, in casu deze over de voorlopige vaststelling van het Mobiliteitsplan Vlaanderen. In het licht van de bijzondere wetsbepaling en het beginsel van federale loutauteit, is het overigens logisch dat de Vlaamse Regering bij de (voorlopige) vaststelling van het Mobiliteitsplan Vlaanderen rekening houdt met de resultaten van dit overleg.

Het openbaar onderzoek waaraan het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen volgens paragraaf 2

⁸ Besluit van de Vlaamse Regering van 28 juli 1995 tot vaststelling van de nadere regels met betrekking tot het milieurapport en het gewestelijk milieubeleidsplan, B.S. 27 oktober 1995.

⁹ Zie ook J. VANDELANOTTE en G. GOEDERTIER, *Overzicht Publiekrecht*, Brugge, die Keure 2007, 1005-1007.

van dit artikel wordt onderworpen, wordt georganiseerd volgens de modaliteiten bepaald in het participatietraject. Deze paragraaf moet dan ook worden samengelezen met artikel 11, §2, dat handelt over het participatietraject. Dit betekent dus dat de participatie die wordt uitgetekend ten minste de aspecten voorgeschreven in artikel 12 en 13 moet regelen. Het participatietraject kan natuurlijk nog verder gaan (zie de toelichting bij artikel 11). Het openbaar onderzoek moet niet noodzakelijk worden opgevat in zijn klassieke betekenis. Er zou ook kunnen geopteerd worden voor een elektronische toepassing ervan. De inspraaktermijn bedraagt zestig dagen.

Wat de te bepalen modaliteiten van dit openbaar onderzoek betreft, kan eveneens worden verwezen naar artikel 11. Het participatietraject zal ook die aspecten regelen. Het zal gaan om regels met betrekking tot bv. de wijze waarop het openbaar onderzoek wordt aangekondigd, de inhoud van de aankondiging en de wijze waarop de schriftelijke opmerkingen en bezwaren moeten worden ingediend. Overeenkomstig het 'participatiebeginsel' zal de inspraakregeling in ieder geval tijdig en doeltreffend moeten gebeuren. Kennelijk ontoereikende inspraaktermijnen of inspraak die uitsluitend wordt georganiseerd in de vakantiemaanden, zullen in dit opzicht juridisch onaanvaardbaar zijn.

Iedereen kan gedurende de inspraaktermijn zijn schriftelijke opmerkingen en bezwaren indienen bij de MORA.

Het advies van de Minaraad en de SARO wordt overeenkomstig paragraaf 3 van dit artikel gevraagd bij de aanvang van het openbaar onderzoek. Zij bezorgen hun advies aan de MORA. Wanneer het advies niet is verleend binnen de vooropgestelde termijn, mag aan de adviesvereiste worden voorbijgegaan. De consultatieplicht werd bewust uitgebreid tot de Minaraad en de SARO, precies omdat de adviezen van deze raden milieu- en ruimtelijke orderingsgerelateerde aspecten bevatten die minder aan bod komen in het MORA-advies. In het kader van een geïntegreerd mobiliteitsbeleid is de consultatie van deze adviesraden dus onontbeerlijk.

Na de afsluiting van het openbaar onderzoek bundelt en coördineert de MORA de adviezen van de Minaraad en de SARO, de opmerkingen en bezwaren van het openbaar onderzoek en in voorkomend geval de overige resultaten van het participatietraject. Het kan immers niet worden uitgesloten dat in het parti-

cipatietraject nog andere participatievormen werden uitgetekend, waarvan de resultaten van belang (kunnen) zijn om te worden verwerkt in het kader van de opmaak van het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Op basis van deze stukken brengt de MORA haar advies uit.

Paragraaf 4 voorziet in de mogelijkheid voor het Vlaams Parlement om een standpunt uit te brengen over het Mobiliteitsplan Vlaanderen op basis van het advies van de MORA of van de gebundelde adviezen, opmerkingen en bezwaren (ingeval de MORA geen advies heeft uitgebracht). Hierdoor wordt een democratische parlementaire controle gerealiseerd. Dit parlementair standpunt kan in voorkomend geval aanleiding geven tot een bijsturing van het ontwerp.

De Vlaamse Regering stelt vervolgens het Mobiliteitsplan Vlaanderen definitief vast. Dit moet gebeuren binnen een termijn van zestig dagen na het verstrijken van de termijn waarbinnen het Vlaams Parlement haar standpunt kan uitbrengen. Het betreft een termijn van orde. Het overschrijden ervan verhindert dus niet dat er nog een rechtsgeldige vaststelling kan gebeuren. De consequenties van de overschrijding ervan behoort tot de politieke verantwoordelijkheid van de Vlaamse Regering. Bij de definitieve vaststelling kunnen bijstellingen gebeuren ten opzichte van het voorlopig vastgestelde plan, maar die moeten steun vinden in de publieke consultatie, de uitgebrachte adviezen en het standpunt van het Vlaams Parlement. Dit is logisch omdat anders de publieke consultatie en de adviesverlening zouden worden gevitieerd. Omwille van de rechtszekerheid wordt dit principe decretaal bevestigd. In het besluit waarbij het Mobiliteitsplan Vlaanderen definitief wordt vastgesteld, bepaalt de Vlaamse Regering ook de datum van inwerkingtreding van het plan. Om te vermijden dat die datum te ver in de toekomst zou worden gesteld, wordt bepaald dat die inwerkingtreding in ieder geval moet gebeuren binnen de 24 maanden na de publicatie in het Belgisch Staatsblad.

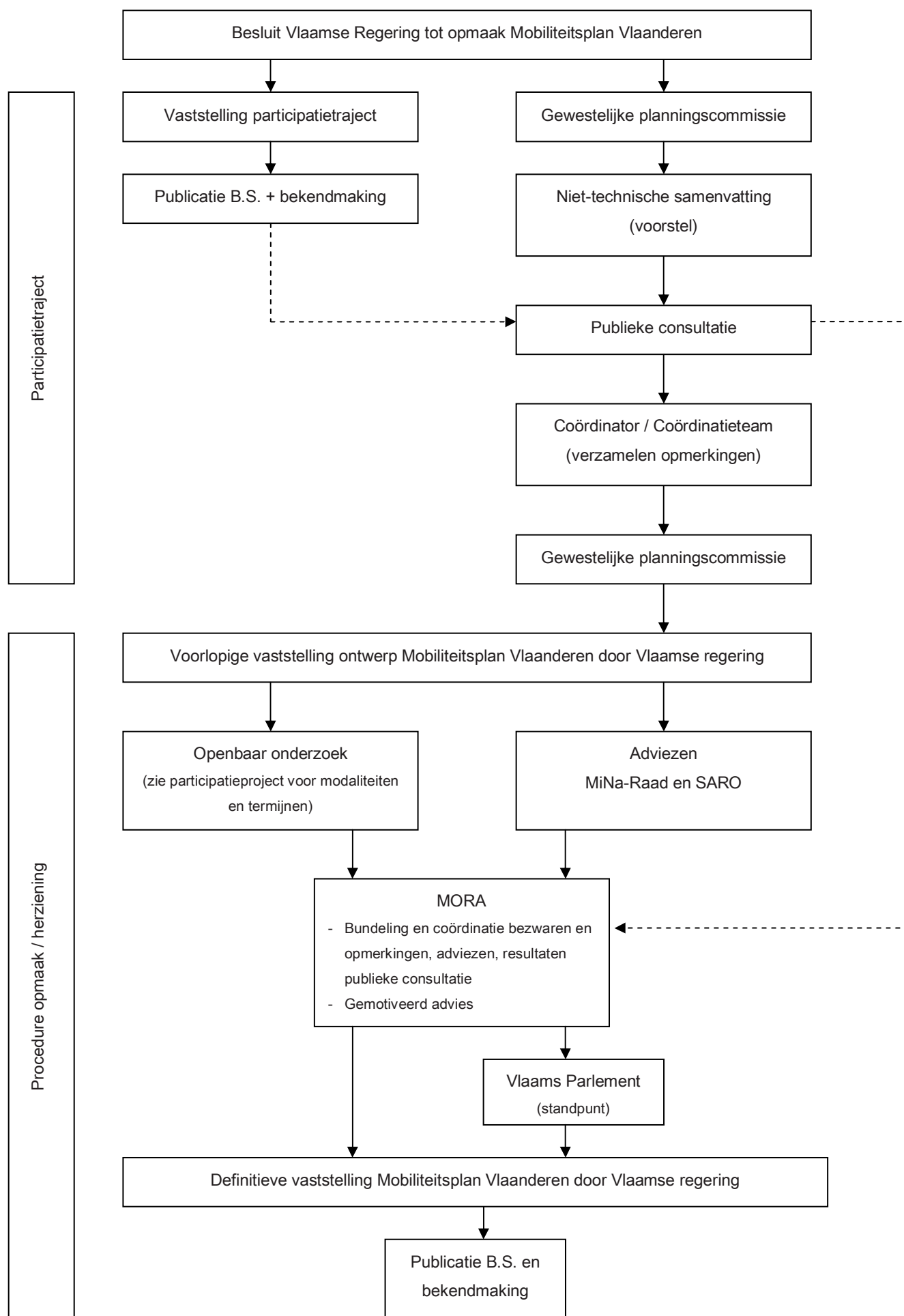
De Vlaamse Regering geeft, naast de reguliere bekendmakingsvereisten, een ruime bekendheid aan het Mobiliteitsplan Vlaanderen. De reguliere bekendmaking is de publicatie in het Belgisch Staatsblad. Daarnaast lijkt het wenselijk het plan ook op het internet te plaatsen, eventueel gekoppeld aan een internetforum. Dit verhoogt de toegankelijkheid van deze informatie. Participatie van de burgers impliceert overigens op de eerste plaats dat men zorgt voor een vlot toegankelijke kennis- en informatiebron. Deze

zorg kadert ook in de openbaarheid van milieu-informatie, waartoe ook aspecten van mobiliteit behoren.

Paragraaf 6 van artikel 13 stelt, naar analogie met de ruimtelijke planning, de juridische gevolgen vast van de planhiërarchie tussen het Mobiliteitsplan Vlaanderen en de gemeentelijke mobiliteitsplannen. De richtinggevende bepalingen van de bestaande gemeentelijke mobiliteitsplannen die strijdig zijn met de richtinggevende bepalingen van het Mobiliteitsplan Vlaanderen worden van rechtswege opgeheven door de definitieve vaststelling van het Mobiliteitsplan Vlaanderen.

Ook wordt bepaald dat de betrokken gemeenten de wijzigingen aanbrengen in hun gemeentelijke mobiliteitsplan die noodzakelijk zijn om de onderlinge afstemming van de in het eerste lid vermelde bepalingen te verzekeren. De gemeenten moeten de Vlaamse Regering daarvan op de hoogte brengen. Deze ingreep verhoogt de rechtszekerheid. Er wordt voor geopteerd niet te werken met een lijst van tegenstrijdige bepalingen in het mobiliteitsplan Vlaanderen, omdat dit tot rechtsonzekerheid aanleiding kan geven (bijvoorbeeld bij vergetelheden).

Het globale proceduretraject houdende vaststelling van het Mobiliteitsplan Vlaanderen kan als volgt schematisch worden weergegeven:



Artikel 14

Dit artikel geeft aan de Vlaamse Regering een algemene machtiging tot het uitvaardigen van nadere regels betreffende de inhoud, de methodologie, de procedure voor de opmaak, met inbegrip van de evaluatie en de herziening ervan, de kennisgeving van het Mobiliteitsplan Vlaanderen en de kwaliteitscontrole op dat plan. Zo is het bijvoorbeeld wenselijk dat nader wordt bepaald dat het definitief vastgestelde plan ter kennis wordt gebracht van de adviesverleners en de gemeenten en dat het ter kennis van de bevolking wordt gelegd in de gemeenten en/of provincies. Hierboven werd ook reeds gewezen op het belang van de samenstelling van de planningscommissie (zie toelichting bij artikel 11). Desgewenst zou de Vlaamse Regering ook een opsomming kunnen geven van de bij het ontwerpen van het Mobiliteitsplan Vlaanderen te betrekken beleidsplannen en -documenten (zie toelichting bij artikel 7).

AFDELING 2

Het voortgangsrapport Mobiliteitsplan Vlaanderen

Artikel 15

Het voortgangsrapport, dat door de gewestelijke planningscommissie wordt opgemaakt, is geïnspireerd op het milieujaarprogramma (DABM) en de bekkenvoortgangsrapportage (DIWB).

De bedoeling van deze voortgangsrapportage is aan de hand van een evaluatie van de relevante (ontwikkelingen in de) mobiliteitstoestand en het mobiliteitsbeleid, de uitvoering van het actieplan te evalueren, de voortgang ervan te bepalen en in voorkomend geval het actieprogramma bij te sturen.

Paragraaf 1 voorziet dat het voortgangsrapport tweejaarlijks wordt opgesteld en bepaalt de minimuminhoud ervan.

De gewestelijke planningscommissie brengt echter jaarlijks voorafgaand aan de opmaak van de begroting verslag uit aan de Vlaamse Regering over de in paragraaf 1 vermelde punten 3° tot en met 6°, wat het mogelijk maakt om deze gegevens in de begroting te betrekken.

Voor de omschrijving, analyse en evaluatie van de mobiliteitstoestand en de ontwikkeling ervan kan

in voorkomend geval beroep worden gedaan op de gegevens van het door de MORA opgestelde mobiliteitsrapport, bedoeld in artikel 5, §6, van het MORA-decreet van 7 juli 2006. Ook de gegevens bekomen en beheerd in het kader van het mobiliteitsmonitoringsysteem bedoeld in artikel 40 kunnen daarbij worden betrokken.

Ook op dit vlak wordt de Vlaamse Regering gemachtigd nadere regels te bepalen voor de inhoud, de methodologie en de vorm van het voortgangsrapport en geeft zij een ruime bekendheid aan het voortgangsrapport.

HOOFDSTUK III

Mobiliteitsplanning op gemeentelijk niveau

De gemeentelijke mobiliteitsplanning werd tot nu toe geregeld op basis van het convenantenbeleid. Dit convenantenbeleid, waarvan het decreet van 20 april 2001 de juridische grondslag vormt, blijft in belangrijke mate de basis van het (lokale) mobiliteitsbeleid. Zo blijft de opmaak van een gemeentelijk mobiliteitsplan de vrijwillige keuze van elke gemeente. Wel wordt, als er gekozen wordt een plan op te maken, hiervoor een helder en licht decretaal kader voorzien. Zodoende wordt verzekerd dat elk gemeentelijk mobiliteitsplan consistent is met het gewestelijk plan alsook de nodige participatie wordt voorzien. De rechtszekerheid en rechtsgelijkheid zijn er overigens mee gediend dat deze lokale mobiliteitsplannen en het juridisch statuut ervan op een uniforme wijze worden geregeld. Dit was evenmin het geval in de convenantenregeling. In de praktijk werd immers vastgesteld dat sommige gemeenten de plannen door de gemeenteraad lieten bekrachtigen, terwijl anderen dit niet deden zodat hun plan een louter ‘papieren’ bestaan had.

Het decretale planstelsel wordt evenwel niet zwaar uitgebouwd. Ze verschilt in dit opzicht ook van de gewestelijke mobiliteitsplanning, waar de uitgetekende procedure een hogere detailgraad heeft en ook wordt gewerkt met een verplichte voortgangsrapportage. Door de decretale planprocedure enkel op hoofdlijnen uit te tekenen, blijft er ook voldoende ruimte om verder te blijven werken met de overlegmodellen en evaluatiemechanismen (sneltoets) die werden ontwikkeld onder het convenantenbeleid en kan de gemeentelijke autonomie blijven spelen.

Artikel 16

De gemeenteraad kan om de 5 jaar een gemeentelijk mobiliteitsplan vaststellen. Het volledige planproces hoeft hierbij niet altijd noodzakelijk te worden doorlopen. De noodzaak hiertoe zal blijken uit de resultaten van de sneltoets (zie hierover omzendbrief MOW/2007/3). De planlast voor de gemeenten dient in dit opzicht te worden gerelativeerd.

Het plan heeft een tijdshorizon van 10 jaar en kan een doorkijkperiode van 30 jaar omvatten. Naar analogie met het gewestelijke niveau volgt de strategische doelstelling een planhorizon die op langere termijn is vastgesteld (10 jaar). De mobiliteitsplanning volgt een planningscyclus (planperiode) van 5 jaar. In deze periode dienen de plannen geëvalueerd te worden en waar nodig ook bijgestuurd. Die bijsturing gebeurt in het licht van o.m. de eventuele ontwikkelingen inzake de toestand van de mobiliteit en de vraag of de vooropgestelde operationele doelstellingen (voldoende) werden uitgevoerd. De sneltoets biedt daartoe de basis.

Het gemeentelijk mobiliteitsplan richt zich naar het Mobiliteitsplan Vlaanderen waarvan het de bepalingen verder aanvult op gemeentelijk niveau. Uiteraard kan van de richtinggevende bepalingen van het Mobiliteitsplan Vlaanderen slechts worden afgeweken conform de bepalingen van artikel 7. Dit hoeft hier niet te worden herhaald.

Naar analogie met het voortgangsrapport op gewestelijk niveau, voert paragraaf 3 een sneltoets in voor de evaluatie van het gemeentelijk mobiliteitsplan met het oog op de eventuele herziening ervan. De bestaande sneltoets, waarvan de procedure, inhoud en modaliteiten thans voorwerp zijn van de omzendbrief MOW/2007/3, krijgt op die manier een juridische grondslag. Naar analogie met voornoemde omzendbrief kan de sneltoets het bestaande plan ook bevestigen indien vastgesteld wordt dat het plan nog gedragen wordt door alle partners en nog voldoende krachtig en actueel is. Dit draagt uiteraard bij tot het beheersen van de planlast. Het lijkt wenselijk dat de Vlaamse Regering bij het vaststellen van de nadere regels voor de inhoud, de vorm en de procedure van de sneltoets, aanknoopt bij de bestaande praktijk en zich bijgevolg laat inspireren door de hoger geciteerde omzendbrief.

De resultaten ervan worden voor advies voorgelegd aan de provinciale auditcommissie (PAC). De modaliteiten voor de sneltoets worden door de Vlaamse

Regering bepaald. Die kan zich uiteraard laten inspireren door de geciteerde omzendbrief.

Artikel 17

Dit artikel geeft het informatief en richtinggevend deel van het gemeentelijk mobiliteitsplan in beginsel dezelfde inhoud als het Mobiliteitsplan Vlaanderen wat de uniformiteit tussen de verschillende plannen ten goede komt.

Een aantal nuances dringen zich – gelet op het planningsniveau – noodzakelijkerwijze op. Zo dienen bij de afstemmingsplicht met de andere plannen uiteraard ook de lagere, provinciale en lokale beleidsplannen te worden meegenomen. Vermits het gemeentelijk mobiliteitsplan zich richt naar de bepalingen van het Mobiliteitsplan Vlaanderen, is het logisch dat die relatie ook in kaart wordt gebracht. Dit is zinvol omdat uiteraard niet alle aspecten noodzakelijk een beleidsopdracht inhouden voor het gemeentelijk niveau. In voorkomend geval zal ook rekening worden gehouden met het provinciale mobiliteitscharter of het mobiliteitsplan voor een vervoersregio.

Ook wordt in afwijking van het gewestelijke niveau en gelet op de specificiteit van het gemeentelijke niveau voorzien dat het richtinggevend deel van het gemeentelijk mobiliteitsplan, in voorkomend geval een lijst met punten bevat waarover overleg en samenwerking met naburige gemeenten is aangewezen.

Naar analogie met het Mobiliteitsplan Vlaanderen geeft het gemeentelijk mobiliteitsplan aan in hoeverre het voorgenomen mobiliteitsbeleid is afgestemd op de andere beleidsplannen of aanleiding geeft tot een wijziging van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan en het gemeentelijk milieubeleidsplan.

Uiteraard zal de vraag naar de wijziging van andere plannen rekening moeten houden met de bestaande planhiërarchie, zodat in beginsel ervan moet worden uitgegaan dat het gemeentelijk mobiliteitsplan zich richt naar de relevante (bindende en richtinggevende) bepalingen van bijvoorbeeld het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen of het provinciaal Ruimtelijk Structuurplan. De wijzigingen waartoe een gemeentelijk mobiliteitsplan aanleiding kan geven heeft dan ook betrekking op de beleidsplannen op gemeentelijk niveau. Hier lijken alleen de ruimtelijke structuurplannen en de milieubeleidsplannen een relevantie te kunnen hebben.

Artikel 18

Het gemeentelijk mobiliteitsplan wordt opgemaakt op initiatief van het college van burgemeester en schepenen, die daartoe de nodige maatregelen treft. Hetzelfde geldt voor het participatietraject.

In voorkomend geval beslissen de colleges van aangrenzende gemeenten tot de opmaak van een intergemeentelijk mobiliteitsplan. Op beide plannen is dezelfde procedure van toepassing, behalve wat de inwerkingtreding betreft. Op dat punt geldt een nuance voor de intergemeentelijke mobiliteitsplannen.

Artikel 19

De gemeenteraad stelt het plan voorlopig vast waarna het aan een publieke consultatie wordt onderworpen.

Voor wat betreft de invulling van dit participatietraject laat dit artikel de gemeentelijke autonomie spelen. Daardoor kunnen de participatievormen beter worden afgestemd op de plaatselijke mobiliteitsproblemen en de daarbij betrokken doelgroepen. Ook participatie via overleggroepen en wijkraden is denkbaar. Daarmee wordt ook tegemoet gekomen aan de vraag van de MORA die in haar advies van 19 maart 2008 aangeeft dat de gemeenten vrij moeten kunnen zijn om voor hun beleid een draagvlak te zoeken. De Nederlandse ervaring met participatietrajecten, die zich vaak situeert op het lokale niveau, kan mogelijk als inspiratie dienen.

Er wordt wel een minimumgarantie vastgelegd voor de publieke consultatie. Als er geen participatietraject wordt vastgesteld moet het ontwerp van plan aan een openbaar onderzoek worden onderworpen (de ruime, ook niet-georganiseerde bevolking). Artikel 20 verleent aan de Vlaamse Regering de bevoegdheid om de nadere regels daarvoor vast te stellen. De aanbeveling van de MORA, gegeven in haar advies van 24 oktober 2008 over het ontwerp van decreet, om deze 'terugvalpositie' op te geven, omdat de inspraak hoedanook zou gegarandeerd zijn ingevolge het in artikel 3 verankerde participatiebeginsel kan niet worden ingegaan. Dit beginsel is immers geen procedurebepaling. Hooguit zou de PAC bij miskenning van dit beginsel, een negatief advies geven over de conformiteit (artikel 19, §3), in welk geval het planproces moet worden hernomen. Ook zouden de burgers aan dit beginsel een argument kunnen ontleen om het plan

dat tot stand is gekomen zonder inspraakmoment, aan te vechten bij de rechter. Een dergelijke juridische strijd moet worden vermeden.

In de derde paragraaf wordt naar analogie met het systeem dat werd gebruikt in het convenantenbeleid (zie omzendbrief OW/2001/5), de verplichting tot de uitvoering van een kwaliteitscontrole op het plan opgelegd. Die controle gebeurt zoals voorheen door een ambtelijke werkgroep, de provinciale auditcommissie (PAC). Omdat de samenstelling, taakstelling en werking van die commissie momenteel wordt geregeld in een omzendbrief, voorziet het ontwerp van decreet een decretale grondslag. De Vlaamse Regering krijgt de bevoegdheid om de nadere regels daarvoor vast te stellen.

De kwaliteitscontrole door de PAC gebeurt onder de vorm van een advies over de conformiteit van het plan met de bepalingen van dit ontwerp en de latere uitvoeringsbesluiten, het Mobiliteitsplan Vlaanderen, de relevante provinciale en gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen, de relevante provinciale en gemeentelijke milieubeleidsplannen en de relevante provinciale en gemeentelijke beleidsdocumenten. Het advies kan geen betrekking hebben op de opportuniteit. Die opportuniteit behoort immers tot de beleidsvrijheid van de overheid. Het is een advies dat de overheid niet bindt. Het staat de gemeente dan ook vrij om dit advies al dan niet te volgen. Indien de gemeentelijke overheid afwijkt van dit advies zal uit het dossier echter moeten blijken dat daarvoor een voldoende draagkrachtige motivering voorhanden is. De PAC moet haar advies verlenen binnen een termijn van 30 dagen, bij gebreke waarvan aan de adviesvereiste mag worden voorbijgegaan.

Het gemeentelijk mobiliteitsplan wordt definitief vastgesteld door de gemeenteraad na ontvangst van het advies van de PAC of bij het verstrijken van de termijn waarbinnen het advies moet worden verleend. Dit moet gebeuren binnen een termijn van 60 dagen. Het betreft eveneens een termijn van orde.

Het vaststellingsbesluit wordt bij uittreksel bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad. Uiteraard dient ook de bekendmakingsformaliteit vermeld in artikel 186 van het Gemeentedecreet (aanplakking) te worden nageleefd. Het gemeentelijk mobiliteitsplan treedt in werking 14 dagen na de bekendmaking in het Belgisch Staatsblad. Een gezamenlijk gemeentelijk mobiliteitsplan treedt pas in werking 14 dagen nadat het vaststellingsbesluit van alle betrokken gemeenten bij uittreksel werd bekendgemaakt in het

Belgisch Staatsblad. Zolang niet alle vaststellingsbesluiten zijn bekendgemaakt, treden enkel de bepalingen in werking die uitsluitend betrekking hebben op het grondgebied van de gemeente van wie het vaststellingsbesluit werd bekendgemaakt. De bepalingen van de andere betrokken gemeenten, noch de bepalingen van bovengemeentelijk niveau treden dus tot zolang niet in werking.

Zoals op het gewestelijk niveau dient ook op het gemeentelijk niveau een zo ruim mogelijke bekendheid te worden gegeven aan het gemeentelijk mobiliteitsplan. Deze taak behoort toe aan het gemeentebestuur, bvb. door het mobiliteitsplan op een publiek toegankelijke website te plaatsen.

Artikel 20

Dit artikel geeft de Vlaamse Regering de decretale machtiging tot het uitvaardigen van nadere regels voor de inhoud, de methodologie, de procedure voor de opmaak, de evaluatie, herziening en de bekendmaking van het gemeentelijk mobiliteitsplan.

Artikel 21

Deze bepaling legt de basis voor het verlenen van subsidies aan de gemeenten voor het vervullen van hun taken met betrekking tot de mobiliteitsplanning. Nu de opmaak van de lokale mobiliteitsplannen ook nu reeds wordt ondersteund in het kader van de mobiliteitsconvenant zal de financiële weerslag voor de gemeenten eerder beperkt zijn.

HOOFDSTUK IV

Mobiliteitsplanning op intermediair niveau

AFDELING 1

Provinciale mobiliteitscharter

Artikel 22 en 23

In het kerntakendebat werden in 2004 enkele thematische taken aan de provincies toegewezen, zoals verkeersveiligheid (verkeerseducatie en ongevallen-GIS), trage mobiliteit (trage wegennetwerk en fietsnetwerk) en vervoersmanagement (vervoersplannen voor scho-

len en bedrijven(terreinen)). Hoewel de provincies op dit vlak al actief zijn, komt deze werking vaak ad hoc tot stand.

Artikel 23 biedt een decretale basis om de taken die binnen het kader van het kerntakendebat door de Vlaamse Regering aan de provincies werden toegewezen duidelijker te laten vastleggen in een provinciaal mobiliteitscharter, die geldt als beleidsnota.

Het charter legt de afspraken vast die in overleg tussen de provincie en het Vlaamse Gewest worden gemaakt over de wijze waarop bepaalde operationele doelstellingen en prioriteiten van het Mobiliteitsplan Vlaanderen op provinciaal niveau worden uitgewerkt via een provinciaal actieplan.

AFDELING 2

Mobiliteitsplan voor vervoersgebieden

Artikel 24

Dit artikel voorziet de decretale grondslag voor de opmaak van een mobiliteitsplan voor een vervoersgebied door de Vlaamse Regering. Bij de opmaak van een mobiliteitsplan voor een vervoersgebied wordt beroep gedaan op de gewestelijke planningscommissie.

Omdat deze planvorm zich nog in een te experimenteel stadium bevindt, wordt slechts een soort opdrachtbepaling opgenomen, waarbij de Vlaamse Regering de nodige maatregelen dient te nemen om die planvorm verder te ontwikkelen. Dit zou kunnen bestaan in het opzetten van pilootprojecten met geïnteresseerde provincies.

De bij die planvorm logisch betrokken partijen, namelijk de provincies en de RESOC's, worden daartoe door de Vlaamse Regering geconsulteerd.

HOOFDSTUK V

Mobiliteitsmonitoring

Artikel 25

Dit artikel vormt de decretale basis voor een door de Vlaamse Regering uit te werken mobiliteitsmonitoringsysteem. Met dit instrument wordt beoogd de

monitoring en opvolging van de beleidsuitvoering enerzijds en de beleidsevaluatie anderzijds dicht op elkaar te laten aansluiten.

De bedoeling is dat indien de vooropgestelde mobiliteitsdoelstellingen niet of onvoldoende worden gehaald, de monitoring moet toelaten na te gaan welke oorzaken hieraan ten grondslag liggen, of er beleidsmatig moet worden bijgestuurd en welke lessen hieruit voor de toekomst moeten getrokken worden. Via dergelijke monitoring kan doelgericht en corrigerend worden opgetreden. Overeenkomstig het MORA-advies van 19 maart 2008 dient de kostenefficiëntie van dit beleid bij elke evaluatie te worden betrokken.

In dit artikel worden de minimale vereisten van een dergelijk monitoringsysteem vastgelegd. Deze vereisten volgen de logica van een performante evaluatiesystematiek: cijfermatig meten, vastleggen van evaluatie-indicatoren, verzamelen van data en (meet)gegevens en het management van alle informatie.

De meetinstrumenten hebben zowel betrekking op kwalitatieve als kwantitatieve mobiliteitsgegevens (vgl. met de meetnetten als bedoeld in artikel 69 DIWB).

De mobiliteitsindicatoren dienen volgens het SMART-principe (Specifiek – Meetbaar – Aanvaardbaar – Realistisch – Tijdsgebonden) en in samenspraak met de steunpunten Mobiliteit en Openbare Werken (spoor Verkeersveiligheid en spoor Goederenstroom) en het steunpunt Ruimte en Wonen te worden geconcipieerd, dit alles conform het MORA-advies van 19 maart 2008. Het kan zowel gaan om beleidsindicatoren als prestatie-indicatoren.

Er wordt specifiek geopteerd voor een centrale en geïntegreerde databank (naar analogie met de databank voorzien in het ontwerpdecreet op de aanvullende reglementen). Het gebruik van de term 'geïntegreerde' gegevensdatabank impliceert een taak voor de Vlaamse Regering om bij de opmaak van de gegevensbank te zorgen voor de door de MORA gewenste uniformisering en integratie van verschillende bestaande gegevensbronnen (zie bijv. het OVG (Onderzoek Verplaatsingsgedrag) en de Socio-Economische enquête) en eventuele nieuwe gegevensbronnen, waarbij de manier waarop mobiliteitsgegevens worden gemeten en verzameld volgens een zelfde systematiek dient te verlopen.

Om alle gegevens te verzamelen in deze databank kan hieraan een meldings- of rapportageplicht in hoofde van de verschillende besturen, diensten en organisaties (bijv. organisaties die taken van openbaar nut waarnemen, zoals vervoersmaatschappijen) worden gekoppeld, dit om data van het lokale mobiliteitsgebeuren op een systematische wijze te kunnen 'stroomlijnen' naar de centrale gegevensbank.

Het managementinformatiesysteem is bedoeld als een instrument om de verschillende, vaak complexe data- en informatiestromen te structureren, zodat onderbouwde keuzes kunnen worden gemaakt bij de beleidsvoorbereiding, beleidsbepaling, de beleidsuitvoering en de beleidsevaluatie.

Tenslotte bevat dit artikel een link met de mobiliteitsplanning, waarbij rekening moet worden gehouden met de resultaten van de monitoring.

Gezien de techniciteit hiervan zal de nadere uitwerking van dit monitoringsysteem door de Vlaamse Regering moeten gebeuren.

Artikel 26

Dit artikel is geïnspireerd op artikel 70, DIWB, waardoor bepaalde wettelijke erfdienstbaarheden die worden gevestigd in functie van de monitoring een decretale basis krijgen.

TITEL IV

Wijzigingsbepaling

Artikel 27

Het decreet van 20 april 2001 betreffende de mobiliteitsconvenant wordt niet geïntegreerd in dit ontwerp van decreet. Omdat dit ontwerp van decreet de doelstellingen en beginselen van het duurzaam mobiliteitsbeleid bepaalt en een decretale verplichting instelt voor de gemeentelijke mobiliteitsplannen, dringen zich een aantal wijzigingen op aan het eerstgenoemde decreet. Meer specifiek wordt bepaald dat de moederconvenant verwijst naar de doelstellingen en beginselen van artikel 4 en een overzicht bevat van de richtinggevende bepalingen van het Mobiliteitsplan Vlaanderen en het betrokken gemeentelijk mobiliteitsplan.

TITEL V

Slotbepalingen

Artikel 28

Dit artikel bepaalt in eerste instantie de datum waarop het eerste Mobiliteitsplan Vlaanderen moet zijn opgesteld. Het Mobiliteitsplan Vlaanderen moet tegen 31 december 2010 worden opgemaakt en gepubliceerd. Zolang op Vlaams niveau er geen Mobiliteitsplan Vlaanderen is vastgesteld blijven de door de Vlaamse Regering op 17 oktober 2003 goedgekeurde beleidsvoornemens (als uitwerking van het toenmalig Ontwerp Mobiliteitsplan 2001) uiteraard richtinggevend.

Artikel 29

Met het oog op de kwaliteitsbewaking van de mobiliteitswetgeving en de uitvoering ervan wordt een evaluatiebepaling opgenomen. Deze evaluatie wordt uitgevoerd door de Vlaamse Regering die daarvan verslag doet aan het Vlaams Parlement en de MORA, zodat er een parlementair debat kan plaatsvinden en een advies van de betrokken sectoren en doelgroepen van de MORA wordt bekomen. Dit kan in voorkomend geval aanleiding geven tot bijstellingen.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Kris PEETERS

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

Kathleen VAN BREMPT

VOORONTWERP VAN DECREET



Ontwerp van decreet betreffende het mobiliteitsbeleid

DE VLAAMSE REGERING,

Op voorstel van de Vlaamse minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen

Na beraadslaging,

BESLUIT:

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

Titel I. Algemene bepalingen

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Art. 2. In dit decreet wordt verstaan onder:

- 1° collectief vervoer: verplaatsingen waarbij verschillende personen gebruikmaken van hetzelfde gemotoriseerd voertuig, waaronder trein, metro, tram, bus, taxi of vervoer op aanvraag;
- 2° individueel gemotoriseerd vervoer: verplaatsingen waarbij het gemotoriseerde voertuig, ongeacht een hogere vervoerscapaciteit, slechts wordt gebruikt door één persoon;
- 3° vervoersgebied: een gebied, vermeld in artikel 9 van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg;
- 4° MORA: de strategische adviesraad MORA, opgericht bij het decreet van 7 juli 2006 houdende de oprichting van de Mobiliteitsraad Vlaanderen;
- 5° SARO: de strategische adviesraad Ruimtelijke Ordening - Onroerend Erfgoed, opgericht bij het decreet van 10 maart 2006 houdende oprichting van de strategische adviesraad Ruimtelijke Ordening - Onroerend Erfgoed;
- 6° het departement: het departement binnen het homogene beleidsdomein waaraan de beleidsondersteunende opdrachten inzake mobiliteit worden toevertrouwd;
- 7° mobiliteitseffect: iedere verandering in de mobiliteit die een aanzienlijk effect kan hebben op één of meer van de doelstellingen, vermeld in artikel 4, eerste lid;
- 8° Vlaamse Vervoermaatschappij - De Lijn: het agentschap, vermeld in artikel 2 van het decreet van 31 juli 1990 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoermaatschappij - De Lijn;
- 9° Wegen en Verkeer: het agentschap, vermeld in artikel 2 van het besluit van de Vlaamse Regering van 7 oktober 2007 tot oprichting van het intern verzelfstandigd agentschap zonder rechtspersoonlijkheid Agentschap Wegen en Verkeer;
- 10° De Scheepvaart: het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap De Scheepvaart, vermeld in artikel 3, §1, van het decreet van 2 april 2004 betreffende de omzetting van de Dienst voor de Scheepvaart in het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap De Scheepvaart;
- 11° Waterwegen en Zeekanaal: het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Waterwegen en Zeekanaal, naamloze vennootschap van publiek recht, vermeld in artikel 3 van het decreet van 4 mei 1994 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Waterwegen en Zeekanaal, naamloze vennootschap van publiek recht;
- 12° regionale socio-economische overlegcomités: de instanties, vermeld in artikel 18 van het decreet van 7 mei 2004 betreffende het statuut, de werking, de taken en de bevoegdheden van de erkende regionale samenwerkingsverbanden, de sociaal-economische raden van de regio en de regionale sociaal-economische overlegcomités;

Titel II. Missie, doelstellingen en beginselen

Art. 3. Het mobiliteitsbeleid is gericht op een duurzame mobiliteitsontwikkeling waarbij de mobiliteit wordt beheerd voor de huidige generatie zonder de behoeftevoorziening van de toekomstige generaties in het gedrang te brengen. Daarbij wordt aandacht besteed aan de

integratie van en de synergie tussen sociale, ecologische en economische aspecten. De realisatie ervan steunt op een maatschappelijk veranderingsproces waarin het gebruik van hulpbronnen, de bestemming van investeringen, de gerichtheid van de technologische ontwikkeling en institutionele veranderingen worden afgestemd op zowel toekomstige als huidige behoeften.

Art. 4. Bij het voorbereiden, het vaststellen, het uitvoeren, het volgen en het evalueren van het mobiliteitsbeleid beogen het Vlaamse Gewest, de eronder ressorterende diensten en agentschappen, de provincies, de gemeenten en de publiekrechtelijke en privaatrechtelijke rechtspersonen die in het Vlaamse Gewest belast zijn met taken van openbaar nut, de verwezenlijking van de volgende doelstellingen:

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

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

1° het STOP-beginsel, op grond waarvan de volgende rangorde wordt gerespecteerd voor de wenselijke mobiliteitsvormen:

- a) de voetgangers;
- b) de fietsers;
- c) het collectieve vervoer;
- d) het individueel gemotoriseerde vervoer;

2° het participatiebeginsel, op grond waarvan aan de burgers vroeg, tijdig en doeltreffend inspraak wordt verleend bij het voorbereiden, het vaststellen, het uitvoeren, het volgen en het evalueren van het mobiliteitsbeleid.

Titel III. Mobiliteitsplanning en participatie

Hoofdstuk I. Algemene bepalingen

Art. 5. Het mobiliteitsplan is een beleidsplan dat in hoofdlijnen de langetermijnvisie aangeeft op de duurzame mobiliteitsontwikkeling.

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

Art. 6. §1. Er wordt een mobiliteitsplan op gewestelijk niveau opgemaakt, voor het geheel van het grondgebied van het Vlaamse Gewest.

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

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

§2. De mobiliteitsplanning op gewestelijk niveau omvat:

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

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

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

Art.7. §1. Het Mobiliteitsplan Vlaanderen en de gemeentelijk mobiliteitsplannen bevatten een richtinggevend en een informatief deel.

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

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

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

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

2° de relevante beleidsdocumenten.

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

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

Art. 8. De Vlaamse Regering kan de voorwaarden bepalen waaraan fysieke personen, rechtspersonen, de personeelsleden van een onder het Vlaamse Gewest of een gemeente ressorterende dienst of agentschap moeten voldoen om een ontwerp van mobiliteitsplan te kunnen opmaken of een kwaliteitscontrole op dat ontwerp van plan te kunnen uitvoeren. Deze voorwaarden hebben ten minste betrekking op de interdisciplinariteit en kunnen onder meer variëren afhankelijk van het planningsniveau, de grootte en de aard van de gemeente.

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

Hoofdstuk II. Mobiliteitsplanning op gewestelijk niveau

Afdeling I. Het Mobiliteitsplan Vlaanderen

Art. 9. §1. De Vlaamse Regering stelt het Mobiliteitsplan Vlaanderen vast voor een termijn van tien jaar.

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

§2. Het plan kan op elk moment door de Vlaamse Regering geheel of gedeeltelijk worden herzien volgens de procedure die geldt voor de opmaak en de vaststelling ervan.

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

Art. 10. §1. Het informatieve deel van het Mobiliteitsplan Vlaanderen bevat ten minste:

- 1° een omschrijving, analyse en evaluatie van de bestaande mobiliteitstoestand;
- 2° een onderzoek naar de toekomstige mobiliteitsbehoeften van de onderscheiden maatschappelijke activiteiten;
- 3° de relatie met de gewestelijke beleidsplannen, waaronder minstens het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, het gewestelijk milieubeleidsplan, en de relevante gewestelijke beleidsdocumenten;
- 4° de relatie met het mobiliteitsbeleid, de beleidsplannen en beleidsdocumenten van de Europese Unie, naburige staten, de federale Staat of de gewesten die een invloed hebben op de mobiliteitstoestand in het Vlaamse Gewest;

5° een omstandige omschrijving van de redelijkerwijs in aanmerking te nemen alternatieven om de gewenste mobiliteit te bereiken.

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

- 1° een beschrijving van de gewenste mobiliteitsontwikkeling;
- 2° de operationele doelstellingen betreffende de mobiliteitsontwikkeling;
- 3° een actieplan, uitgewerkt in hoofdlijnen, dat bestaat in de maatregelen, middelen, termijnen, en de prioriteiten die daarbij gelden, en, in voorkomend geval, een lijst met punten waarvoor overleg en samenwerking met naburige staten, de Federale Staat of de gewesten is aangewezen. Het actieplan wordt zonodig geactualiseerd op basis van het voortgangsrapport vermeld in artikel 15.

Art.11. §1. De Vlaamse Regering besluit tot het opmaken van het Mobiliteitsplan Vlaanderen en treft daartoe de nodige maatregelen.

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

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

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

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

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

De planningscommissie is ten minste samengesteld uit vertegenwoordigers van:

- 1° het Departement Mobiliteit en Openbare Werken;
- 2° Wegen en Verkeer;
- 3° Water en Zeewegen;
- 4° De Scheepvaart;
- 5° Waterwegen en Zeekanaal;
- 6° de Vlaamse Vervoersmaatschappij – De Lijn.

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

Art. 12. Tijdens de opmaak van het Mobiliteitsplan Vlaanderen stelt de gewestelijke planningscommissie een niet-technische samenvatting op met een tussentijds overzicht van de belangrijkste mobiliteitsproblemen, de aanpak ervan en de mogelijke alternatieven. Dit document wordt ter kennis gebracht van de bevolking en aan een publieke consultatie onderworpen overeenkomstig de bepalingen van het daartoe vastgestelde participatietraject als vermeld in artikel 11, §1, tweede lid.

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

Art. 13. §1. De Vlaamse Regering stelt een ontwerp van mobiliteitsplan Vlaanderen voorlopig vast, bezorgt het aan de MORA en onderwerpt het Mobiliteitsplan Vlaanderen aan een openbaar onderzoek. Iedereen kan gedurende een inspraaktermijn van zestig dagen zijn schriftelijke opmerkingen en bezwaren indienen bij de MORA.

De Vlaamse Regering stemt het openbaar onderzoek af op de procedure van het openbaar onderzoek van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen of het gewestelijk milieubeleidsplan als het verloop van de planprocessen in kwestie dat mogelijk maakt, en stelt daarvoor nadere regels vast.

§2. De Vlaamse Regering legt het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen bij de aanvang van het openbaar onderzoek voor aan de Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen en aan de SARO, die binnen de termijn, vermeld in §1, eerste lid, hun advies bezorgen aan de MORA. Als het advies niet is verleend binnen die termijn, mag aan het adviesvereiste worden voorbijgegaan.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art.14. De Vlaamse Regering kan nadere regels vaststellen voor de inhoud, de methodologie, de procedure voor de opmaak, de evaluatie, de herziening, de bekendmaking van het Mobiliteitsplan Vlaanderen en de kwaliteitscontrole op dat plan.

Afdeling II. Het voortgangsrapport Mobiliteitsplan Vlaanderen

Art. 15. §1. Met behoud van de jaarlijkse verslaggeving, vermeld in §2, wordt er tweejaarlijks een voortgangsrapport opgesteld dat ten minste is samengesteld uit:

- 1° een omschrijving, analyse en evaluatie van de mobiliteitstoestand en de ontwikkeling ervan;
- 2° een omschrijving, analyse en evaluatie van het gevoerde mobiliteitsbeleid, als dat relevant is voor de bedoelde verslaggeving en evaluatie, vermeld in 3° tot en met 5°;
- 3° een verslag van de stand van de uitvoering van het Mobiliteitsplan Vlaanderen;
- 4° een omschrijving, analyse en evaluatie van de redenen voor de vertraging bij de uitvoering en het niet-bereiken van de operationele doelstellingen;
- 5° een opgave van de nog uit te voeren maatregelen en het vermoedelijke tijdschema ervan ter uitvoering van het actieplan van het Mobiliteitsplan Vlaanderen en de eventuele alternatieven om de operationele doelstellingen van het plan alsnog te bereiken;
- 6° een overzicht van de in het ontwerp van de begroting geraamde inkomsten en uitgaven voor de uitvoering van het Mobiliteitsplan Vlaanderen.

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

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

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

Hoofdstuk III. Mobiliteitsplanning op gemeentelijk niveau

Art. 16. §1. De gemeenteraad kan om de vijf jaar een gemeentelijk mobiliteitsplan vaststellen. Het plan heeft een tijdshorizon van tien jaar en kan een doorkijkperiode van dertig jaar omvatten.

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

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

Het wordt ten minste om de vijf jaar geëvalueerd en zo nodig geheel of gedeeltelijk herzien volgens de procedure die geldt voor de opmaak en de vaststelling ervan.

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

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

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

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

Art. 17. §1. Het informatieve deel van het gemeentelijk mobiliteitsplan bevat ten minste:

- 1° een omschrijving, analyse en evaluatie van de bestaande, lokale mobiliteitstoestand;
- 2° een onderzoek naar de toekomstige mobiliteitsbehoeften van de onderscheiden maatschappelijke activiteiten;
- 3° een omschrijving, analyse en evaluatie van de relatie met onder meer het Mobiliteitsplan Vlaanderen, de relevante provinciale en gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen, de provinciale en gemeentelijke milieubeleidsplannen, en de relevante provinciale en gemeentelijke beleidsdocumenten.

4° een omstandige omschrijving van de redelijkerwijs in aanmerking te nemen alternatieven om de gewenste mobiliteit op het lokale vlak te bereiken.

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

- 1° een beschrijving van de gewenste lokale mobiliteitsontwikkeling;
- 2° de operationele doelstellingen betreffende de lokale mobiliteitsontwikkeling;
- 3° een actieplan, uitgewerkt in hoofdlijnen, dat bestaat in de maatregelen, middelen, termijnen, en de prioriteiten die daarbij gelden, en, in voorkomend geval, een lijst met punten waarvoor overleg en samenwerking met naburige gemeenten wenselijk zijn.

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

Art. 18. Het college van burgemeester en schepenen besluit tot het opmaken van een gemeentelijk mobiliteitsplan en treft daartoe de nodige maatregelen. Het college van burgemeester en schepenen besluit tevens tot het opmaken van een voorstel van participatietraject.

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

Art. 19. §1. De gemeenteraad stelt het ontwerp van gemeentelijk mobiliteitsplan voorlopig vast.

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

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

§3. Met het oog op het verlenen van een advies over de conformiteit van het ontwerp van gemeentelijk mobiliteitsplan richt de Vlaamse Regering binnen elke provincie een provinciale auditcommissie op. De provinciale auditcommissie is een ambtelijke werkgroep die multidisciplinair en beleidsdomeinoverschrijdend is samengesteld. De Vlaamse Regering bepaalt de nadere regels voor de samenstelling en de werking van de provinciale auditcommissie en kan nadere regels vaststellen voor haar opdracht.

Na afloop van het openbaar onderzoek wordt het ontwerp van gemeentelijk mobiliteitsplan, samen met de resultaten van het openbaar onderzoek en, in voorkomend geval, van de andere vormen van participatie, voorgelegd aan de provinciale auditcommissie.

De provinciale auditcommissie verleent binnen een termijn van dertig dagen een advies over de conformiteit van het ontwerp met de bepalingen van dit decreet en de uitvoeringsbesluiten

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 20. De Vlaamse Regering kan nadere regels vaststellen voor de inhoud, de methodologie, de procedure voor de opmaak, de evaluatie, de herziening en de bekendmaking van het gemeentelijk mobiliteitsplan.

Art. 21. Binnen de perken van de begrotingskredieten kan de Vlaamse Regering een subsidie verlenen aan de gemeenten om hun taken voor de mobiliteitsplanning te vervullen. De Vlaamse Regering bepaalt de voorwaarden daarvoor, die onder meer kunnen variëren afhankelijk van de grootte en de aard van de gemeente.

Hoofdstuk IV. Mobiliteitsplanning op tussenliggend niveau

Afdeling I. Provinciaal mobiliteitscharter

Art. 22. §1. De Vlaamse Regering en de deputatie kunnen gezamenlijk een provinciaal mobiliteitscharter opmaken.

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

- 1° de verkeersveiligheid;
- 2° het trage wegennetwerk en het fietsnetwerk.

§2. Het provinciaal mobiliteitscharter legt de afspraken vast die in overleg tussen de provincie en het Vlaamse Gewest worden gemaakt over de wijze waarop bepaalde operationele doelstellingen en prioriteiten van het Mobiliteitsplan Vlaanderen op provinciaal niveau worden uitgewerkt via een provinciaal actieplan.

Art. 23. De Vlaamse Regering kan nadere regels vaststellen voor de opmaak en de inhoud van het provinciaal mobiliteitscharter.

Afdeling II. Mobiliteitsplan voor vervoersgebieden

Art. 24. De Vlaamse Regering kan maatregelen nemen om een mobiliteitsplan voor een vervoersgebied op te maken. Ze doet daarbij een beroep op de planningscommissie, vermeld in artikel 11, §2.

De Vlaamse Regering consulteert daarvoor ten minste:

- 1° de provincies;
- 2° de regionale socio-economische overlegcomités.

Hoofdstuk V. Mobiliteitsmonitoring

Art. 25. De Vlaamse Regering ontwikkelt en beheert een mobiliteitsmonitoringsysteem. Dat systeem strekt ertoe de vereiste gegevens over de mobiliteitstoestand te verzamelen, te beheren en te toetsen zodat kan worden nagegaan of de operationele doelstellingen die opgenomen zijn in de mobiliteitsplannen op een kostenefficiënte wijze worden bereikt.

Het mobiliteitsmonitoringsysteem bevat ten minste de ontwikkeling en het beheer van

- 1° meetinstrumenten;

2° mobiliteitsindicatoren;

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

4° een managementinformatiesysteem.

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

Art. 26. Voor de uitvoering van die mobiliteitsmonitoring kunnen de noodzakelijke meetinstallaties en nutsleidingen bij wijze van erfdienstbaarheid van openbaar nut worden aangebracht.

Titel IV. Wijzigingsbepaling

Art. 27. In artikel 4, eerste lid, van het decreet van 20 april 2001 betreffende de mobiliteitsconvenants worden punt 1° en 2° vervangen door wat volgt:

“1° een verwijzing naar de doelstellingen en beginselen van artikel 4 van het decreet van [...] betreffende het mobiliteitsbeleid;

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

Titel V. Slotbepalingen

Art. 28. Het Mobiliteitsplan Vlaanderen wordt uiterlijk op 31 december 2010 voor het eerst vastgesteld en bekendgemaakt.

Art. 29. De Vlaamse Regering evalueert jaarlijks voor 30 juni de uitvoering van dit decreet en brengt daarover verslag uit bij het Vlaams Parlement en de MORA.

Art. 30. Dit decreet treedt in werking op

Brussel,

(ONDERTEKENING)

ADVIES VAN DE SOCIAAL-ECONOMISCHE RAAD VAN VLAANDEREN

Sterk door overleg**SERV** Sociaal-Economische Raad van VlaanderenBrussel, 16 oktober 2008
AG-IT/08-123Aan mevrouw VAN BREMPT Kathleen
Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Zaken en Gelijke
Kansen
Koolstraat 35

1000 BRUSSEL

Betreft : Ontwerp van decreet betreffende het mobiliteitsbeleid

Mevrouw de Minister,

Op 8 oktober 2008 ontving de SERV uw vraag om advies over het ontwerp van decreet betreffende het mobiliteitsbeleid.

Het dagelijks bestuur van de SERV besliste op zijn bijeenkomst van 15 oktober jl. deze adviesvraag over te maken aan de MORA.

In de hoop u met deze informatie van dienst te kunnen zijn,

met de meeste hoogachting,

Pieter Kerremans
administrateur-generaal

ADVIES VAN DE MOBILITEITSRAAD VAN VLAANDEREN



Mobiliteitsraad van Vlaanderen

Brussel, 24 oktober 2008
50/116 FVTvdh102401

Mevr. Kathleen VAN BREMPT
Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie &
Gelijke Kansen
Koolstraat 35

1000 BRUSSEL

Betreft: Advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen over het ontwerp van decreet betreffende het mobiliteitsbeleid

Mevrouw de Minister,

Op 7 oktober 2008 heeft u de Mobiliteitsraad van Vlaanderen om advies gevraagd over het ontwerp van decreet betreffende het mobiliteitsbeleid.

Het advies van de Mobiliteitsraad werd goedgekeurd op de bijeenkomst van 24 oktober 2008.

Gelieve in bijlage het betreffende advies te vinden.

Met de meeste hoogachting,

Daan Schalck
Voorzitter **MO**biliteits**RA**ad van Vlaanderen

door overleg



Mobiliteitsraad van Vlaanderen

Brussel, 24 oktober 2008

221008_Advies Ontwerp_Mobiliteitsdecreet

Advies

Ontwerp Mobiliteitsdecreet



Inhoud

Krachtlijnen van het advies	52
Advies	54
1. Inleiding: situering adviesvraag	54
2. Inhoud ontwerp Mobiliteitsdecreet	55
3. Advies	59
Referentielijst	69

Krachtlijnen van het advies

Dat de Vlaamse Regering een juridisch kader heeft ontwikkeld voor de mobiliteitsplanning wordt positief onthaald door de MORA. De raad is ervan overtuigd dat voorliggend decreet meer rechtszekerheid, continuïteit en consistentie aan het mobiliteitsbeleid zal geven. Dit was dan ook een belangrijke en dringende vraag van verschillende maatschappelijke actoren en het Vlaams Parlement. De MORA stelt bovendien vast dat rekening is gehouden met een aantal van zijn bekommernissen zoals geformuleerd in haar advies over het 'greenpaper Mobiliteitsbeleid'.

Belangrijke meerwaarde van het decreet is vooreerst het **verplicht opmaken van het Mobiliteitsplan Vlaanderen als strategisch, richtinggevend plan voor Vlaanderen** en het opnemen van **mobiliteitsmonitoring** als essentieel onderdeel van het mobiliteitsbeleid. Ook de opname van **vroegtijdige participatie en betrokkenheid** als basisbeginsel wordt als belangrijke surplus van het decreet gezien.

Niettemin ziet de MORA nog enkele belangrijke uitdagingen. Met name het garanderen van een kwaliteitsvolle mobiliteitstoetsing en het afbakenen van een duidelijke taakstelling voor de provincies. Bovendien stelt de MORA voor om ook co-modaliteit als basisprincipe op te nemen.

Complementariteit tussen planning, toetsing en monitoring ontbreekt

Het decreet biedt geen decretale basis voor wat betreft de complementariteit tussen planning, toetsing en monitoring, gezien enkel planning en monitoring door het decreet worden vastgelegd. Dit houdt een risico in dat plannen niet of onvoldoende tot realisatie zullen leiden, waardoor ze als een last worden ervaren.

De Vlaamse Regering wenst de mobiliteitstoetsing omwille van planlastvermindering niet decretaal vast leggen, maar wel via integratie in bestaande procedures door middel van wijziging van besluiten. De MORA stemt in met deze aanpak op voorwaarde dat dit voldoende mogelijkheden biedt voor een kwalitatieve mobiliteitstoetsing en wenst de MORA advies uit te brengen over de aanpassing van de besluiten.

Duidelijke taakstelling voor provincies ontbreekt

De MORA wenst in het decreet een duidelijker omschrijving van de rol en de taken van de provincie en dit cfr. de afspraken in het kerntakendebat.

***Co-modaliteit als basisprincipe opnemen***

De MORA is overtuigd dat de opname van duurzame mobiliteit en een integrale aanpak een belangrijke missie moet zijn. Ook het opnemen in het decreet van de vijf doelstellingen kan op instemming rekenen, gezien dit cruciale aspecten zijn van een duurzaam mobiliteitsbeleid. Ook de opname van het participatieprincipe en het STOP-principe voor personenvervoer is positief. Niettemin vraagt de MORA ook het begrip co-modaliteit als basisprincipe op te nemen voor zowel goederen als personenvervoer.



Advies

1. Inleiding: situering adviesvraag

Op vrijdag 3 oktober heeft de Vlaamse Regering op voorstel van de Vlaamse minister van mobiliteit het ontwerp Mobiliteitsdecreet principiële goedgekeurd. Dit ontwerp wordt voorgelegd aan de MORA, SERV en Raad van State met een adviestermijn van 30 dagen. De MORA heeft de adviesvraag ontvangen op 7 oktober 2008.

Met het mobiliteitsdecreet wenst de Vlaamse Regering een juridisch kader te geven aan het mobiliteitsbeleid. Dit decreet verankert mobiliteitsplanning en mobiliteitsmonitoring als basis voor een krachtadig en duurzaam mobiliteitsbeleid.

De Vlaamse Regering wenst met dit decreet ook tegemoet te komen aan vragen vanuit de samenleving en parlement. De strategische adviesraden SERV en Minaraad pleitten reeds langer voor een decretale verankering van de mobiliteitsplanning. De Minaraad onderschrijft bovendien de nood aan de inzet van mobiliteitseffectenrapportage als instrument om in een vroege fase zicht te krijgen op de mobiliteitseffecten van een plan of project. Deze effectenrapportage dient volgens de Minaraad geïntegreerd te worden in de MER. De SERV pleitte in haar advies voor een initiatief om de procedure voor opmaak van het Mobiliteitsplan Vlaanderen decretaal te regelen en dit op een manier dat flexibel ingrijpen binnen een planingsperiode mogelijk blijft.

Ook het Vlaams Parlement heeft in een resolutie gesteld dat een wettelijk kader voor de mobiliteitsplanning noodzakelijk is en hiervoor bestuurlijke, juridische en/of organisatorische aanpassingen gewenst zijn. Recent werd door het Vlaams Parlement in een nieuwe resolutie gevraagd om het "planproces en de beleidsopbouw mobiliteit in een Mobiliteitsdecreet vast te leggen, en daarbij het statuut van het Mobiliteitsplan aan te geven, alsook aan verdere kennisopbouw en kennismanagement te doen inzake mobiliteit, gegevens te centraliseren, internationaal te toetsen en een reeks duurzaamheidscriteria inzake mobiliteit op te stellen".

De inhoudelijke hoofdlijnen van het Mobiliteitsdecreet werden reeds in een vroege fase van ontwerp afgetoetst bij tal van actoren. Op 5 februari werd de MORA gevraagd een advies uit te brengen over een 'greenpaper Mobiliteitsdecreet'. De MORA heeft op 19 maart haar advies overgemaakt aan de Vlaamse Minister van Mobiliteit. Parallel werd ook advies ingewonnen bij een ambtelijke werkgroep met vertegenwoordigers van de beleidsdomeinen mobiliteit, ruimtelijke ordening en milieu.



Voorliggend advies van de MORA zal zich dan ook voornamelijk buigen over de mate waarin de krachtlijnen uit haar eerder advies over de greenpaper zijn overgenomen in het uiteindelijke ontwerpdecreet.

Samen met de principiële goedkeuring van het ontwerp Mobiliteitsdecreet, heeft de Vlaamse Regering de beslissing genomen om mobiliteitstoetsing te integreren in bestaande instrumenten op de domeinen van milieu en ruimtelijke ordening. Hiertoe bevestigt de Vlaamse Regering enerzijds dat in de milieueffectenrapportage mobiliteitseffecten volwaardig in kaart moeten worden gebracht en voor advies dienen voorgelegd te worden aan het departement Mobiliteit en Openbare Werken. Dit geldt ook voor het in voege zijnde intergratiespoor 'milieueffectenrapportage-planningsproces ruimtelijk uitvoeringsplan'. Anderzijds zal de Vlaamse Regering overgaan tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 28 mei 2004 inzake de dossiersamenstelling van de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning en tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 5 mei betreffende adviesverlening inzake aanvragen tot stedenbouwkundige vergunning en verkavelingsaanvragen.

2. Inhoud ontwerp Mobiliteitsdecreet

2.1. Samenvatting van het voorliggend ontwerp Mobiliteitsdecreet

Titel I - Algemene bepalingen

Het decreet start in "Titel I Algemene bepalingen" met een omschrijving van begrippen en instellingen die in het decreet worden vermeld.

Titel II – Missie, doelstellingen en beginselen

In het decreet wordt duurzame mobiliteitsontwikkeling als uitgangspunt geformuleerd. Het Vlaamse Gewest, de eronder ressorterende diensten en agentschappen, de provincies, de gemeenten en de publiekrechtelijke en privaatrechtelijke rechtspersonen die in het Vlaams Gewest belast zijn met taken van openbaar nut, dienen volgende vijf doelstellingen te beogen: bereikbaarheid, toegankelijkheid, verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid en terugdringen van schade aan milieu en natuur. Bovendien worden het STOP-principe en het participatiebeginsel verankerd.

"Titel III - Mobiliteitsplanning en participatie

Hoofdstuk I – Algemene bepalingen

Het decreet bepaalt dat een mobiliteitsplan een strategisch plan is dat in hoofdlijnen een langetermijnvisie beschrijft voor het te voeren mobiliteitsbeleid. Het omvat een richtinggevend en



informatief deel. Van het richtinggevende deel mag enkel afgeweken worden indien zich onvoorziene omstandigheden voordoen en deze moet gemotiveerd worden. Het mobiliteitsplan dient bovendien samenhang binnen het mobiliteitsdomein te bevorderen en dient afgestemd te zijn op andere beleidsdomeinen.

Er moet een mobiliteitsplan opgemaakt worden op gewestelijk niveau. Op gemeentelijk niveau, intergemeentelijk, tussenliggend niveau (zoals vervoersgebied) of voor specifieke mobiliteitsthema's geldt geen verplichting.

Hoofdstuk II – Mobiliteitsplanning op gewestelijk niveau

Het Mobiliteitsplan Vlaanderen wordt door de Vlaamse regering vastgesteld voor een termijn van 10 jaar, heeft een horizon van 20 jaar en een doorkijkperiode van mogelijks 30 jaar. Het wordt minstens om de vijf jaar geëvalueerd en zo nodig geheel of gedeeltelijk herzien. Verder omschrijft het decreet minimale inhoudelijke aspecten voor zowel het informatieve als richtinggevende deel. Het richtinggevende bestaat uit een beschrijving van de gewenste mobiliteitsontwikkeling, operationele doelstellingen en een actieplan. Dit laatste kan worden geactualiseerd op basis van het voortgangsrapport.

Het decreet bepaalt dat de Vlaamse Regering bij haar beslissing tot opmaak van het Mobiliteitsplan Vlaanderen een participatietraject moet vastleggen en dit ruim kenbaar maken. Een planningscommissie (een ambtelijke werkgroep) is belast met de voorbereiding, voortgang en evaluatie. Een coördinator of ambtelijk coördinatieteam is belast met de organisatie van de participatie en bezorgt de resultaten van een tussentijdse publieke consultatie aan de gewestelijke planningscommissie.

Na opmaak van het ontwerp en voorlopige vaststelling door de Vlaamse regering wordt het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen onderworpen aan een openbaar onderzoek (inspraaktermijn van 60 dagen). De MORA verzamelt de schriftelijke opmerkingen en bezwaren. Ook de SARO en Minaraad bezorgen binnen de termijn van 60 dagen hun adviezen aan de MORA. De MORA bundelt en coördineert alle adviezen, opmerkingen en bezwaren en brengt een gemotiveerd advies uit, ten laatste 60 dagen na de termijn van het openbaar onderzoek. Het Vlaams Parlement kan binnen een termijn van 60 dagen na ontvangst van het advies van de MORA een standpunt uitbrengen. De Vlaamse Regering stelt het Mobiliteitsplan Vlaanderen definitief vast binnen de 60 dagen na ontvangst van het standpunt van het Vlaams Parlement.

Indien mogelijk wordt de procedure van het mobiliteitsplan afgestemd op deze van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en/of gewestelijk Milieubeleidsplan.

Indien bepalingen van het onderliggende plannen (gemeentelijk, intergemeentelijk, intermediair of thematisch) strijdig zijn met de richtinggevende bepalingen van een (nieuw) vastgesteld



Mobiliteitsplan Vlaanderen, dan dient men dit te wijzigen binnen een termijn die bepaald wordt door de Vlaamse Regering.

De gewestelijke planningscommissie is belast met de opmaak van een tweejaarlijks voortgangsrapport en brengt jaarlijks een verslag uit aan de Vlaamse Regering voor de opmaak van begroting.

Hoofdstuk III Mobiliteitsplanning op gemeentelijk niveau

De gemeenteraad kan om de vijf jaar een gemeentelijk mobiliteitsplan vaststellen met tijdshorizon van 10 jaar en doorkijkperiode van mogelijk 30 jaar. Het plan richt zich naar het Mobiliteitsplan Vlaanderen en kan op elk moment geheel of gedeeltelijk worden herzien aan de hand een sneltoets. De inhoud, vorm en procedures van de sneltoets wordt door de Vlaamse Regering bepaald.

Het decreet bepaalt de minimale vereisten van het informatieve en richtinggevende deel van het gemeentelijk mobiliteitsplan. Het richtinggevende omvat zowel een beschrijving van de gewenste ontwikkeling, operationele doelstellingen als een actieplan. Het gemeentelijke mobiliteitsplan dient ook aan te geven in hoeverre het is afgestemd met andere relevante plannen op bovenlokaal en gemeentelijk niveau.

Het college van burgemeester en schepenen (CBS) besluit tot opmaak van het gemeentelijke of intergemeentelijk mobiliteitsplan en een participatietraject. De gemeenteraad stelt het ontwerp mobiliteitsplan voorlopig vast en keurt het voorstel tot participatietraject goed. Indien geen nadere regels voor participatie worden vastgesteld, dan volgt minstens een openbaar onderzoek.

De provinciale auditcommissie (PAC) verleent binnen een termijn van 30 dagen advies over de conformiteit van het ontwerp mobiliteitsplan. De resultaten van het openbaar onderzoek of andere participatievormen worden eveneens aan de PAC voorgelegd. Bij negatief advies wordt vermeld welke punten van het ontwerp tekortschieten en formuleert zij voorstellen tot wijziging of aanvulling ervan. De Vlaamse Regering bepaalt de nadere regels voor de samenstelling en de werking van de PAC.

Binnen de 60 dagen na ontvangst van het advies keurt de gemeenteraad het gemeentelijk mobiliteitsplan goed of na het verstrijken van de adviestermijn.

De Vlaamse Regering kan beslissen subsidie te verlenen aan gemeenten om hun taken voor de mobiliteitsplanning te vervullen.

Hoofdstuk IV - Mobiliteitsplanning op tussenliggend niveau

De Vlaamse regering en de deputatie kunnen gezamenlijk een provinciaal mobiliteitscharter opmaken. Dit charter is een beleidsnota voor specifieke mobiliteitsthema's zoals o.a. ver-



keersveiligheid, trage wegen en fietsnetwerk. In het charter worden afspraken gemaakt over hoe operationele doelstellingen en prioriteiten van het Mobiliteitsplan Vlaanderen door de provincie worden uitgewerkt.

De Vlaamse regering kan maatregelen nemen om een mobiliteitsplan voor een vervoergebeid op te maken. Daarbij wordt beroep gedaan op de planningscommissie en worden minstens de provincies en RESOC's geconsulteerd.

Hoofdstuk V – Mobiliteitsmonitoring

De Vlaamse Regering ontwikkelt en beheert een mobiliteitsmonitoringssysteem. Dit systeem bevat ten minste meetinstrumenten, mobiliteitsindicatoren, een centrale, geïntegreerde gegevensdatabank en managementinformatiesysteem.

Resultaten van de mobiliteitsmonitoring moeten steeds in rekening worden gebracht bij vaststelling of herziening van mobiliteitsplannen en voortgangsrapporten.

Titel IV - Wijzigingsbepaling

Op basis van dit decreet zal een beperkte wijziging dienen te gebeuren in het decreet van 20 april 2001 betreffende de mobiliteitsconvenants.

Titel V – Slotbepalingen

Het Mobiliteitsplan Vlaanderen wordt uiterlijk op 31 december 2010 voor het eerst vastgesteld en bekend gemaakt. De Vlaamse Regering evalueert jaarlijks voor 30 juni de uitvoering van dit decreet en brengt daarover verslag uit bij het Vlaams Parlement en de MORA.

2.2. Wat is nieuw t.o.v. huidige situatie

Voor het eerst komt er op Vlaams niveau een mobiliteitsplan dat juridische basis heeft en dat richtinggevend is voor het Vlaamse mobiliteitsbeleid zowel op gewestelijk, provinciaal als gemeentelijk niveau. Hierdoor wordt mobiliteit ook erkend als zelfstandig beleidsdomein.

Monitoring van het mobiliteitsbeleid wordt eveneens als belangrijke schakel in het beleidsproces erkend.

De Vlaamse Regering is verplicht om een mobiliteitsplan te maken en haar beleid te richten naar de doelstellingen en richtinggevende bepalingen van het plan. Ook de verschillende afdelingen en autonome agentschappen van de Vlaamse overheid moeten zich naar het plan richten.



Er komt een planningscommissie die het mobiliteitsplan opmaakt en die eveneens belast wordt met een jaarlijks verslag en tweejaarlijkse rapportering.

Het Mobiliteitsplan Vlaanderen en het gemeentelijk mobiliteitsplan moeten expliciet afgestemd zijn op andere beleidsdomeinen.

Duurzame mobiliteit en vijf doelstellingen worden verankerd. Ook het stopprincipe en het participatieprincipe worden opgenomen. Dit laatste moet meer dan voorheen een brede en kwalitatieve betrokkenheid van burgers garanderen.

Er kunnen provinciaal thematische actieplannen ontwikkeld worden op basis van een charter tussen provincie en Vlaamse Regering.

Eveneens op tussenliggend niveau kan voor een vervoersregio een mobiliteitsplan opgemaakt worden.

Mobiliteitsmonitoring wordt verankerd als essentieel onderdeel in het mobiliteitsbeleid en hiervoor wordt een centrale, geïntegreerde gegevensdatabank opgericht.

3. Advies

Dat de Vlaamse Regering eindelijk een juridisch kader heeft ontwikkeld voor de mobiliteitsplanning wordt positief onthaald door de MORA. De raad is ervan overtuigd dat voorliggend decreet meer rechtszekerheid, continuïteit en consistentie aan het mobiliteitsbeleid zal geven. Dit was dan ook een belangrijke en dringende vraag van verschillende maatschappelijke actoren en Vlaams Parlement.

De MORA stelt vast dat rekening is gehouden met een aantal van zijn bekommernissen zoals geformuleerd in zijn advies over het 'greenpaper Mobiliteitsbeleid'. Niettemin ziet de MORA nog enkele belangrijke uitdagingen. Met name het garanderen van een kwaliteitsvolle mobiliteitstoetsing en het afbakenen van een duidelijke taakstelling voor de provincies en het niet opnemen van bepalingen inzake de verkeersveiligheidsaudits wordt als een tekort gezien. Verder formuleert de MORA hieronder enkele bijkomende bedenkingen.



3.1. Algemene bespreking

De integratie van mobiliteitstoetsing in MER en vergunningenbeleid is de juiste keuze, op voorwaarde dat dit voldoende mogelijkheden biedt voor een kwalitatieve mobiliteits-toetsing.

Hoewel in de greenpaper mobiliteitsdecreet een mobiliteitstoetsing (MOBER) was opgenomen is dit finaal in het mobiliteitsdecreet niet weerhouden. In de memorie van toelichting van het mobiliteitsdecreet wordt vermeld dat op basis van de adviezen gekozen is om de mobiliteits-toetsing te integreren in bestaande instrumenten op de domeinen van milieu en ruimtelijke ordening. Dit laatste zou immers geen decretale basis vergen maar wel een wijziging van bestaande besluiten op vlak van ruimtelijk en milieubeleid. De Vlaamse Regering heeft daarvoor op 3 oktober reeds een principiële beslissing over genomen.

De MORA begrijpt dat met deze keuze tegemoet gekomen wordt aan de vraag van de MORA voor zo min mogelijke planlast en complexe procedures, maar stelt tegelijk vast dat hierdoor de complementariteit tussen planning, instrumenten en monitoring niet door het decreet wordt gegarandeerd.

De MORA vindt het echter noodzakelijk dat de mobiliteitstoetsing integraal deel uit maakt van het wetgevend kader. Daarom vraagt de raad dat de Vlaamse Regering voorafgaand aan het parlementair debat aantoonde dat een volwaardige mobiliteitstoetsing kan uitgewerkt worden door aanpassing van de besluiten. Indien zich geen probleem stelt om dit via besluitaanpassingen te bekomen, gaat de MORA akkoord met deze aanpak vanuit het principe van minimale planlast. Indien dergelijke mobiliteitstoetsing niet via aanpassing van besluiten kan bekomen worden, vraagt de MORA aan de ministers van Mobiliteit en Openbare Werken alsnog de nodige decretale basis te voorzien.

Bovendien stelt de MORA zich de vraag of door de opname van de vereisten inzake mobiliteitstoetsing in het ruimtelijk en milieubeleid, de gelijkwaardigheid van de drie beleidsdomeinen niet doorbroken wordt. Organisatorisch wordt via deze besluitvorming een afhankelijkheidsrelatie gecreëerd van mobiliteit ten aanzien van ruimtelijke ordening en milieu.

Gezien het strategische belang van de mobiliteitstoetsing voor het Vlaams mobiliteitsbeleid, wenst de MORA advies uit te brengen over de aanpassing van de besluiten van de Vlaamse Regering die de wijze waarop de verbreding en verdieping van mobiliteitstoetsing in de bestaande procedures zal regelen. De MORA wenst te komen tot een volwaardige mobiliteits-toetsing wat betekent dat het instrument van mobiliteitseffectenrapportage wordt verdiept en verbreed en wat voldoende betrokkenheid van het departement Mobiliteit en Openbare Werken vraagt.

Stimuleren van kwaliteitsvolle mobiliteitsplanning en participatie in alle gemeenten

De MORA stelt vast dat er is gekozen om de procedure voor opmaak van gemeentelijke mobiliteitsplannen te formaliseren via het mobiliteitsdecreet, zonder de opmaak ervan te verplichten.

De MORA vraagt de Vlaamse Regering evenwel om blijvend stimuli uit te werken opdat alle gemeenten vrijwillig zouden overgaan tot de opmaak van een gemeentelijk mobiliteitsplan. Het niet verplicht maken van een gemeentelijk mobiliteitsplan mag er niet toe leiden dat op termijn grote verschillen ontstaan tussen gemeenten die wel een mobiliteitsplan opmaken en uitvoeren en gemeenten die dit niet doen. Een coherent mobiliteitsbeleid dient immers over de gemeentegrenzen heen gewaarborgd te blijven.

Om dit te bereiken dient de Vlaamse Regering instrumenten aan te reiken die gemeenten kunnen inspireren of stimuleren tot kwaliteit, participatie en coherentie. Deze stimuli kunnen ondermeer bestaan uit voldoende financiële middelen, eenvoudige procedures, goedepraktijkvoorbeelden en vlot toegankelijke data.

Dat in de procedure voor de opmaak van een gemeentelijk mobiliteitsplan een participatietraject werd opgenomen wordt verwelkomd. Dit moet er toe leiden dat de betrokkenheid van de bevolking bij mobiliteitsplanning wordt bevorderd en ook het draagvlak om aan oplossingen te werken wordt vergroot.

Mogelijkheid tot thematische en gebiedgerichte mobiliteitsplannen op tussenliggend niveau is een meerwaarde, maar duidelijke decretale taakstelling voor de provincie is aangewezen

De mogelijkheid voor intergemeentelijk samenwerking wordt positief onthaald door de MORA. Ook de flexibele benadering van mobiliteitsplanning op tussenliggend niveau, waarbij vanuit de praktijk kan gezocht worden naar het meest doeltreffende beleidsniveau of samenwerkingsverband dat kan verschillen naargelang thema of problematiek, wordt gunstig onthaald. De MORA gaf immers reeds eerder aan dat nog te weinig ervaring is opgedaan om op tussenliggend niveau striktere planniveaus of -vormen vast te stellen. De MORA onderschrijft dus de filosofie die in het decreet gekozen is: bestendigen van wat reeds goed werkt, kansen geven aan nieuwe en innoverende planvormen om leemtes op te vullen.

In het advies van de MORA over de greenpaper werd gepleit om vanuit het kader van het kerntakendebat de taken van de provincies duidelijker vast te leggen. Dit moet er toe leiden dat een ad hoc benadering zoals die nu bestaat wordt verlaten. Het is een gemiste kans dat het decreet deze taakstelling niet duidelijker heeft vastgesteld.



De MORA stelt bijgevolg voor om zowel in Artikel 6 als in hoofdstuk IV van het decreet de nodige aanpassingen te doen. (zie verder: 3.2 Artikelsgewijze bespreking)

Er is nood aan een locatiebeleid

Het decreet gaat in op de vraag van de MORA om voor mobiliteitsbeleid een eigen planstelsel te voorzien waarbij er gelijkwaardigheid is tussen de beleidsdomeinen mobiliteit, ruimtelijke ordening en milieu. Bovendien wordt interne samenhang beoogt binnen het domein mobiliteit en afstemming met aanverwante beleidsdomeinen. Desondanks betreurt de MORA dat niet tegemoet is gekomen aan zijn vraag om het hiaat inzake locatiebeleid, op het snijpunt tussen ruimtelijk en mobiliteitsbeleid, in te vullen.

Beleidsafstemming en betrokkenheid

De MORA had in haar advies over de greenpaper mobiliteitsdecreet gevraagd voldoende oog te hebben voor beleidsafstemming en betrokkenheid van actoren en het grote publiek. De MORA stelt vast dat hieraan grotendeels in het decreet is tegemoet gekomen. Niettemin pleit de raad toch ook uitdrukkelijk op gewestelijk niveau afstemming te zoeken met de NMBS-groep en bij de opmaak van het Mobiliteitsplan Vlaanderen ook vertegenwoordigers van andere beleidsdomeinen in de planningswerkgroep op te nemen.

3.2. Artikelsgewijze bespreking

Titel I Algemene bepalingen

Artikel 1 en 2:

Geen opmerkingen;

Titel II Missie, doelstellingen en beginselen

Artikel 3 en 4:

De MORA is overtuigd dat de opname van duurzame mobiliteit en een integrale aanpak een belangrijke missie moet zijn. Ook het opnemen in het decreet van de vijf doelstellingen kan op instemming rekenen, gezien dit cruciale aspecten zijn van een duurzaam mobiliteitsbeleid. Ook de opname van het participatieprincipe en STOP-principe voor personenvervoer is positief. Niettemin vraagt de MORA ook het begrip co-modaliteit als basisprincipe op te nemen voor zowel goederen als personenvervoer.



Titel III Mobiliteitsplanning en participatie

Hoofdstuk I Algemene bepalingen

Artikel 5:

Geen opmerkingen

Artikel 6:

De MORA vraagt duidelijkheid te scheppen over Artikel 6 §1 tweede paragraaf: *Er kan ook een mobiliteitsplan op de volgende niveaus worden opgemaakt: (...) 3° op tussenliggend niveau, voor een vervoersgebied of voor een specifiek mobiliteitsthema.*

De MORA is geen voorstander om ook op tussenliggend niveau, voor een vervoersgebied of voor een specifiek mobiliteitsthema de opmaak van een integraal, omvattend mobiliteitsplan te voorzien. Dit zorgt voor bijkomende procedures en planlast. Zeker vanuit haar nog experimentele karakter, is een mobiliteitsplanning op tussenliggend niveau in de vorm van een actieplan meer aangewezen.

De MORA stelt dan ook voor dat een actieplan opgemaakt kan worden:

1° op een tussenliggend niveau, voor een vervoersgebied;

2° op een tussenliggend niveau, door de provincies voor een omschreven mobiliteitsthema of een omschreven deelgebied.

Dit tweede punt is een decretale vertaling van wat in het kerntakendebat is opgenomen: de provincie coördineert op niveau van de vervoerregio of delen ervan waarover een akkoord bestaat met het Vlaams Gewest.

In hoofdstuk IV dient het decreet bovendien meer te specificeren en te benoemen welke taken door de provincies kunnen opgenomen worden.

Artikel 7:

De MORA stemt in met de keuze van richtinggevende mobiliteitsplannen op zowel gewestelijk als gemeentelijk niveau. Ook de afwijkingsmogelijkheid om dwingende en onvoorziene reden wordt positief onthaald omdat vanuit het dynamische karakter van mobiliteit onverwachte ingrepen noodzakelijk kunnen zijn. Dit garandeert continuïteit in het beleid, maar biedt ook flexibiliteit.

De MORA is voorstander om in artikel 7 ook duidelijk aan te geven wat de relatie is tussen de mobiliteitsplannen en andere plannen zoals het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen, Pendelplan, Netmanagement De Lijn, Investeringsplan van Infrabel, Ondernemingsplan van NMBS, etc.



Artikel 8:

Geen opmerking; aanbeveling van de MORA wordt gevolgd.

Hoofdstuk II Mobiliteitsplanning op gewestelijk niveau

Afdeling I het mobiliteitsplan Vlaanderen

Artikel 9:

Geen opmerking; aanbeveling voor beleid op langere termijn wordt gevolgd.

Artikel 10:

Hoewel het decreet is ingegaan op het voorstel van de MORA om ook afstemming te zoeken met mobiliteitsplannen en documenten van ons omringende landen en regio's, stelt de MORA vast dat afstemming met de plannen van NMBS-groep ontbreekt in de opsomming van minimuminhoud van het informatieve en richtinggevende gedeelte. Nochtans hebben de spoorwegen en spoorverkeer een belangrijke impact op het mobiliteitsgebeuren in Vlaanderen.

Wat betreft het richtinggevende deel is de MORA van oordeel dat de keuze voor de combinatie van strategische doelstellingen en de vertaling ervan in operationele doelstellingen en actieplan een goed evenwicht biedt. Door zonder detaillering toch vrij concreet weer te geven welke doelstellingen en ambities van het plan uitgaan (zowel naar middelen als naar timing), kan vermeden worden dat het plan enerzijds vervalst in vrijblijvendheid of anderzijds verstikt in detail.

Artikel 11:

De MORA gaf in haar advies over de greenpaper mobiliteitsdecreet aan dat hij kwalitatieve garanties voor participatie belangrijker vindt dan het vaststellen van één bepaalde vorm van participatie. Dit wordt ook overgenomen in het decreet. Via artikel 11 paragraaf 1 wordt inspraak bij de opmaak van een mobiliteitsplan gegarandeerd, maar laat de manier waarop die georganiseerd vrij aan de Vlaamse Regering.

In de tweede paragraaf van dit artikel wordt omschreven dat een ambtelijke planningscommissie aangesteld wordt door de Vlaamse Regering die belast is met de voorbereiding, voortgangscontrole en evaluatie van het Mobiliteitsplan Vlaanderen. De MORA vindt evenwel dat aan de minimale opsomming van vertegenwoordigers ook vertegenwoordigers van de aanliggende beleidsdomeinen moeten worden toegevoegd. Dit in navolging van de filosofie van afstemming van beleidsplannen.

Artikel 12:

De MORA verwelkomt de verplichting om tijdens de opmaak van het Mobiliteitsplan Vlaanderen een niet-technische samenvatting ter consultatie voor te leggen aan de bevolking.

Artikel 13:

De MORA heeft geen probleem met de voorgestelde opmaakprocedure voor ontwerp en de vaststelling van het Mobiliteitsplan Vlaanderen en de rol die daarin aan de MORA wordt toegerekend. Het is immers een gelijkaardige procedure aan deze die reeds ingang heeft gevonden in de milieubeleidsplannen en ruimtelijke structuurplanning. Om deze bijkomende taak te kunnen uitvoeren zullen er prioriteiten moeten gesteld worden of bijkomende middelen moeten worden voorzien.

Artikel 14:

Geen opmerkingen.

Afdeling II Het voortgangsrapport Mobiliteitsplan Vlaanderen**Artikel 15:**

De MORA beoordeelt het positief dat de voortgang van het decreet het Mobiliteitsplan Vlaanderen systematisch zal worden opgevolgd middels een jaarlijks verslag en tweejaarlijks rapport. Een dergelijke opvolging is dan ook belangrijk om tijdig beleidsmatig te kunnen bijsturen.

Hoofdstuk III Mobiliteitsplanning op gemeentelijk niveau**Artikel 16:**

De MORA vindt het een logische keuze om mobiliteitsplannen te laten richten naar het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Om de Vlaamse doelstellingen te bereiken en te komen tot duurzame mobiliteit zal immers beleidsafstemming tussen de verschillende niveaus noodzakelijk zijn.

Artikel 17:

Geen opmerkingen; bestendiging van huidige praktijk.

Artikel 18:

Geen opmerkingen; bestendiging van huidige praktijk.

Artikel 19:

De MORA vindt het positief dat participatie gevraagd wordt bij de opmaak van de mobiliteitsplannen en dat de keuze onder welke vorm het participatietraject gevoerd wordt aan de gemeenten wordt overgelaten. De MORA vraagt evenwel om Art. 19 § 2. tweede paragraaf te schrappen: "Als geen regels worden vastgesteld voor de participatie van de bevolking en de informatievoorziening, vermeld in het eerste lid, onderwerpt het college van burgemeester en schepenen het voorlopige ontwerp van gemeentelijk mobiliteitsplan minstens aan een openbaar onderzoek."



De raad oordeelt immers dat deze terugvalpositie indien geen participatietraject door de gemeenteraad wordt goedgekeurd tegenstrijdig is met het participatiebeginsel zoals geformuleerd in Art. 4: "het participatiebeginsel, op grond waarvan aan de burgers vroeg, tijdig en doeltreffend inspraak wordt verleend bij het voorbereiden, het vaststellen, het uitvoeren, het volgen en het evalueren van het mobiliteitsbeleid." In de huidige praktijk vindt een openbaar onderzoek dan ook steeds plaats aan het eind van de opmaakprocedure.

Door Art. 19 § 2. tweede paragraaf te schrappen, blijft inspraak toch gegarandeerd op basis van Art. 3, met behoud van vrijheid voor de wijze waarop die inspraak tot stand komt.

Bovendien stelt de MORA voor om gemeenten een leidraad aan te reiken met goedepraktijkvoorbeelden over hoe een participatietraject kan gebeuren. Dit zal, zonder enige verplichting, een houvast en ondersteuning bieden aan de gemeenten.

Artikel 20:

Geen opmerkingen.

Artikel 21:

Geen opmerkingen.

Hoofdstuk IV Mobiliteitsplanning op tussenliggend niveau

Afdeling I Provinciaal mobiliteitscharter

Artikel 22:

De MORA verwelkomt het initiatief van mobiliteitscharters. Het moet mogelijk maken per thema een mobiliteitsbeleid te voeren, wanneer noch de gemeente noch het gewest het geschikte bestuursniveau is. Met een charter kan heel specifiek en innovatief gewerkt worden.

De taakstelling voor de provincie is in het decreet evenwel onvoldoende duidelijk opgenomen (zie ook artikel 6). De MORA pleit cfr. haar advies over de greenpaper om het kerntakendebat als contour te zien voor de thematische taken van de provincies. Dit zou betekenen dat de provincies, binnen de beleidslijnen van het Mobiliteitsplan Vlaanderen, het Pendelplan en het (ontwerp) Totaalplan Fiets, rekening houdend met de mobiliteitstaken van de Vlaamse overheid, De Lijn en de gemeenten, gebiedsgerichte actieplannen kunnen maken alsook actieplannen voor volgende thema's:

- provinciaal fietsbeleid:
 - algemene coördinatie van het fietsbeleid binnen de provincie
 - opvolging van de realisatie van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk



- woon – werkverkeer en woon-schoolverkeer:
 - vervoersmanagement
- mobiliteitseducatie:
 - coördinatie van educatieve initiatieven binnen de provincie
 - sensibilisering naar specifieke doelgroepen toe
- trage mobiliteit
- verkeersveiligheid

Naast de opmaak van gebiedsgerichte of thematische plannen kan middels het mobiliteitscharter aan de provincies bijkomende taken worden toegedeeld.

Artikel 23:

Geen opmerkingen.

Afdeling II Mobiliteitsplan voor vervoersgebieden

Artikel 24:

De MORA wenst cfr. zijn opmerkingen betreffende Artikel 6 meer duidelijkheid omtrent het mobiliteitsplan voor vervoersgebieden.

De MORA staat positief tegenover de mogelijkheid om specifiek voor een vervoersgebied planmatig aan mobiliteit te werken, wanneer vanuit de praktijk blijkt dat daar behoefte aan is. De MORA wenst deze mobiliteitsplanning niet ingevuld te zien door een omvattend plan analoog aan het Mobiliteitsplan Vlaanderen of gemeentelijk mobiliteitplan. Een plan op niveau van een vervoersgebied dient volgens de MORA enkel opgemaakt te worden in functie van betere afstemming van verschillende modi over de gemeentengrenzen heen.

Hoofdstuk V Mobiliteitsmonitoring

Artikel 25

De MORA vindt het positief dat mobiliteitsmonitoring is opgenomen in het mobiliteitsdecreet. De raad is immers van oordeel dat monitor een essentieel onderdeel is van kwaliteitsvol beleid. Totnogtoe blijkt dit in Vlaanderen problematisch. De MORA hoopt dan ook de Vlaamse Regering snel werk maakt van de nadere uitwerking van het monitoringsysteem.

De MORA merkt op dat nu reeds heel wat instanties rapportageverplichting hebben. De raad pleit er dan ook voor dat er in de rapporteringsverplichtingen naar een zo groot mogelijke afstemming, efficiëntie en volledigheid van dataverzameling wordt gestreefd.



Hoofdstuk IV Wijzigingsbepaling

Artikel 27:

Geen opmerkingen.

Hoofdstuk V Slotbepalingen

Artikel 28:

Geen opmerkingen.

Artikel 29:

De MORA verwelkomt het initiatief om jaarlijks een evaluatieverslag te ontvangen van de Vlaamse Regering over de uitvoering van het mobiliteitsdecreet.

Artikel 30:

Geen opmerkingen.



Referentielijst

MORA - *Advies over de greenpaper mobiliteitsdecreet*, 19.03.2008,

SERV – *Aanbevelingen van de SERV over het Mobiliteitsplan Vlaanderen* – 23 maart 2002.

MiNa-Raad – *Advies van 4 december 2003 over het Mobiliteitsplan Vlaanderen*.

Parl. St. VI. Parl. 2007-08, nr. 1636/3.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

LM

KONINKRIJK BELGIË
-----ADVIES 45.294/3
VAN 28 OKTOBER 2008VAN DE AFDELING WETGEVING
VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, derde kamer, op 7 oktober 2008 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 "betreffende het mobiliteitsbeleid", heeft het volgende advies gegeven:

VRU

45.294/3

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

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

2.1. Het om advies voorgelegde voorontwerp van decreet strekt ertoe de basiselementen van een duurzaam mobiliteitsbeleid decretaal te verankeren, en dit zowel op gewestelijk als op gemeentelijk vlak.

Luidens de memorie van toelichting wordt met het ontworpen decreet beoogd de missie, de doelstellingen en de principes van het mobiliteitsbeleid te omschrijven, te voorzien in een coherente vorm van beleidsplanning op de verschillende beleidsniveaus, alsmede het mobiliteitsplan, het mobiliteitsbeleid en de aanverwante beleidsdomeinen op elkaar af te stemmen.

2.2. De inhoud van het ontwerp komt neer op wat volgt.

In titel I wordt bepaald dat het ontwerp een gewestaangelegenheid regelt en worden een aantal begrippen gedefinieerd die verder in de tekst worden gebruikt (artikelen 1 en 2).

In titel II worden de missie, de doelstellingen en de beginselen van het mobiliteitsbeleid omschreven (artikelen 3 en 4).

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

VRU

45.294/3

Titel III handelt over mobiliteitsplanning en participatie.

Hoofdstuk I bevat algemene bepalingen.

In artikel 5 wordt het mobiliteitsplan omschreven als een "beleidsplan dat in hoofdlijnen de langetermijnvisie aangeeft op de duurzame mobiliteitsontwikkeling". Er wordt bepaald dat er een mobiliteitsplan op gewestelijk niveau wordt opgemaakt (hierna: Mobiliteitsplan Vlaanderen), wat het opstellen van een mobiliteitsplan en een voortgangsrapport inhoudt. Verder kan er een mobiliteitsplan worden opgemaakt op gemeentelijk, intergemeentelijk en op tussenliggend niveau (artikel 6).

In artikel 7 wordt bepaald dat het Mobiliteitsplan Vlaanderen en de gemeentelijke mobiliteitsplannen, enerzijds, een richtinggevend deel bevatten waarvan in beginsel niet kan worden afgeweken, en, anderzijds, een informatief deel.

Bij artikel 8 wordt aan de Vlaamse Regering de bevoegdheid toegekend om de voorwaarden te bepalen waaraan personen dienen te voldoen om een ontwerp van mobiliteitsplan te kunnen opmaken of een kwaliteitscontrole uit te voeren, en om een subsidie te verlenen aan de gemeenten voor de aanwerving en de opleiding van personeel.

In hoofdstuk II wordt de mobiliteitsplanning op gewestelijk niveau geregeld.

De artikelen 9 tot 15 bevatten bepalingen met betrekking tot de mobiliteitsplanning op gewestelijk niveau. Aan de Vlaamse Regering wordt erin de bevoegdheid verleend om het Mobiliteitsplan Vlaanderen op te stellen, een participatietraject vast te stellen en een ambtelijke werkgroep, de "gewestelijke planningscommissie", op te richten. Bovendien wordt bepaald welke adviezen moeten worden gevraagd.

Hoofdstuk III bevat bepalingen over de mobiliteitsplanning op gemeentelijk niveau.

De gemeenteraad kan om de vijf jaar een gemeentelijk mobiliteitsplan vaststellen. De besluiten tot het opmaken van een gemeentelijk mobiliteitsplan, van een

.../...

VRU

45.294/3

voorstel van participatietraject en van een intergemeentelijk mobiliteitsplan worden genomen door het college van burgemeester en schepenen. De evaluatie gebeurt aan de hand van "de sneltoets" waarbij aan de Vlaamse Regering de bevoegdheid wordt toegekend om de regels vast te stellen voor de inhoud, de vorm en de procedure ervan. De Vlaamse Regering kan ook de nadere regels vaststellen met betrekking tot het gemeentelijk mobiliteitsplan (opmaak, evaluatie, herziening en bekendmaking) (artikelen 16 tot 20).

Ook wordt voorzien in de oprichting door de Vlaamse Regering van een provinciale auditcommissie, waarbij de Vlaamse Regering de nadere regels voor haar samenstelling, werking en opdracht dient vast te stellen. Het ontwerp bevat voorts bepalingen met betrekking tot de adviesprocedure (artikel 19).

Ten slotte wordt in dit hoofdstuk de Vlaamse Regering gemachtigd om een subsidie te verlenen aan de gemeenten om hun taken voor de mobiliteitsplanning te vervullen (artikel 21).

Hoofdstuk IV handelt over de mobiliteitsplanning op tussenliggend niveau. De Vlaamse Regering en de deputatie kunnen gezamenlijk een provinciaal mobiliteitscharter opmaken, zijnde een beleidsnota over een specifiek mobiliteitsthema (artikelen 22 en 23). Daarnaast wordt de Vlaamse Regering gemachtigd om een mobiliteitsplan op te stellen voor een vervoersgebied (artikel 24).

In hoofdstuk V, met als opschrift "Mobiliteitsmonitoring", wordt aan de Vlaamse Regering de bevoegdheid toegekend om een mobiliteitsmonitoringsysteem te ontwikkelen en te beheren (artikel 25). Voor de uitvoering ervan kunnen de noodzakelijke meetinstallaties en nutsleidingen bij wijze van erfdienstbaarheid van openbaar nut worden aangebracht (artikel 26).

Ten slotte bevat titel IV, dat bestaat uit artikel 27, een wijzigingsbepaling van het decreet van 20 april 2001 betreffende de mobiliteitsconvenants, en bevat titel V slotbepalingen.

.../...

VRU

45.294/3

BEVOEGDHEID VAN HET VLAAMSE GEWEST

3. Luidens de artikelsgewijze bespreking van artikel 1 van het ontwerp in de memorie van toelichting regelt het decreet dat thans in ontwerpvorm voorligt, "de aspecten van het mobiliteitsbeleid die onder de bevoegdheid van de gewesten vallen".

De bevoegdheid van het Vlaams Gewest om de ontworpen regeling vast te stellen moet worden gezocht in artikel 6, § 1, X, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, waarbij aan de gewesten een aantal aangelegenheden inzake "de openbare werken en het vervoer" worden toegewezen. Bedoeld zijn kennelijk de *sub* 1° en 8° van dat artikel 6, § 1, X, vermelde aangelegenheden inzake respectievelijk "de wegen en hun aanhorigheden" en "het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer".

Omdat het ontwerp in belangrijke mate is geconcipieerd als een kaderdecreet en niet meer is dan de aanzet tot een regeling die pas met de uitvoeringsbesluiten en de toepassing ervan in de praktijk een concreet evalueerbare inhoud zal verwerven, kan in dit advies geen definitieve uitspraak worden gedaan over de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest om de ontworpen regeling vast te stellen. Er kan evenwel bezwaarlijk worden betwist dat het voornoemde artikel 6, § 1, X, 1° en 8°, de vereiste bevoegdheidsrechtelijke grondslag kan bieden voor een regeling waarbij het mobiliteitsbeleid in het Vlaams Gewest wordt geregeld. Vereist is daarbij evenwel dat de vast te stellen regeling voldoende nauw aansluit bij de in de voornoemde bijzondere wetshcpaling aan de gewesten opgedragen aangelegenheden.

VORMVEREISTEN

4. Volgens de nota aan de Vlaamse Regering werd het begrotingsakkoord aangevraagd op 7 juli 2008.

Uit de stukken die bij de adviesaanvraag zijn gevoegd, blijkt niet dat dit akkoord is bekomen. Op dat punt dient de Raad van State dan ook een voorbehoud te maken.

.../...

VRU

45.294/3

5. Luidens artikel 5, § 2, a), van het decreet van 27 juni 1985 op de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen wint de Vlaamse Regering het advies van die raad in over alle voorontwerpen van decreet die een sociaal-economische dimensie hebben en die algemene aangelegenheden regelen bedoeld in artikel 107^{quater} van de Grondwet, uitgezonderd het voorontwerp van decreet houdende de begroting van de Vlaamse Gemeenschap.

Gevraagd of het advies van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (hierna: de SERV) werd ingewonnen, heeft de gemachtigde geantwoord dat het advies van de SERV is gevraagd op 8 oktober 2008, maar dat het dagelijks bestuur van de SERV op zijn bijeenkomst van 15 oktober 2008 besliste deze adviesaanvraag over te maken aan de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (hierna: de MORA).

Gelet evenwel op de specifieke samenstelling van de MORA zoals bepaald in artikel 9 van het decreet van 7 juli 2006 houdende de oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen en de daarvan onderscheiden samenstelling van de SERV zoals bepaald in artikel 3, § 1, van het decreet van 27 juni 1985, dient het advies van de SERV nog te moeten worden gevraagd ⁽²⁾.

Die vormvereiste dient alsnog te worden vervuld.

Mocht het ontworpen besluit ten gevolge van het advies van de SERV en het advies van de MORA ⁽³⁾ nog wijzigingen ondergaan, dan moeten de gewijzigde

⁽²⁾ Vgl. met advies 43.779/3 van 27 november 2007 over een voorontwerp van decreet dat heeft geleid tot het decreet van 16 mei 2008 betreffende de aanvullende reglementen op het wegverkeer (*Parl. St.*, VI. Parl., 2007-2008 nr. 1596/1), waarin de Raad van State heeft opgemerkt dat een advies van de SERV niet volstaat om niet het advies van de MORA te vragen, nu de MORA een in het licht van zijn opdracht specifieke samenstelling kent.

⁽³⁾ Artikel 5, § 1, 1°, van het decreet houdende de oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen bepaalt dat de Vlaamse Regering verplicht is om het advies van de MORA in te winnen over 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.

VRU

45.294/3

bepalingen opnieuw om advies worden voorgelegd aan de Raad van State, afdeling wetgeving ⁽⁴⁾.

ALGEMENE OPMERKINGEN

6. De Raad van State dient vast te stellen dat niet alle bepalingen van het ontworpen decreet zijn opgesteld met de nodige precisie en helderheid die men van een normatieve tekst mag verwachten. Bij wijze van voorbeeld kan worden verwezen naar artikel 9, § 1, waarin bepaald wordt dat het Mobiliteitsplan Vlaanderen wordt vastgesteld voor een termijn van tien jaar, een tijdshorizon heeft van twintig jaar en een doorkijkperiode bevat die dertig jaar kan bedragen, en naar artikel 13, § 1, tweede lid, naar luid waarvan de Vlaamse Regering het openbaar onderzoek dient af te stemmen op de procedure van het openbaar onderzoek van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen of het gewestelijk milieubeleidsplan als het verloop van de planprocessen in kwestie dat mogelijk maakt.

Het verdient aanbeveling het ontwerp op dat punt aan een grondig onderzoek te onderwerpen.

7. In het ontwerp worden veelvuldig delegaties van verordenende aard toegekend aan de Vlaamse Regering.

Zo wordt in artikel 6, § 3, bepaald dat de Vlaamse Regering de voorwaarden moet bepalen waaronder aangrenzende gemeenten voor het geheel van hun grondgebied een intergemeentelijk mobiliteitsplan kunnen opmaken. Bij artikel 11, § 1, derde lid, wordt aan de Vlaamse Regering de bevoegdheid gedelegeerd inzake de nadere regels voor de inhoud van het participatietraject. Bij artikel 16, § 3, derde lid, wordt de

⁽⁴⁾ Er moet bovendien worden opgemerkt dat de Raad van State principieel pas om advies kan worden gevraagd nadat het betrokken ontwerp alle achtereenvolgende stadia van de administratieve voorbereiding heeft doorgemaakt en het tot het vaststellen van het ontwerp bevoegde orgaan de mogelijkheid heeft gehad het ontwerp eventueel aan te passen in het licht van de vervulde vormvereisten. De adviesaanvrager wordt verzocht zich in de toekomst aan deze regel te conformeren.

VRU

45.294/3

Vlaamse Regering opgedragen nadere regels vast te stellen voor de inhoud, de vorm en de procedure van de sneltoets. In artikel 21 van het ontwerp wordt aan de Vlaamse Regering de bevoegdheid toegekend om de voorwaarden inzake het toekennen van subsidies te bepalen.

Er dient te worden vastgesteld dat in het ontwerp met betrekking tot deze aangelegenheden geen enkele regeling is opgenomen en de Vlaamse Regering dus niet wordt belast met de uitwerking van nadere regelen, maar met de uitwerking van de ghele regeling *an sich*. Mede gelet op de vaagheid van sommige in het ontwerp gehanteerde begrippen (zie opmerking 8), zouden de in het ontwerp opgenomen delegaties moeten worden gepreciseerd, en zouden in het ontworpen decreet zelf de essentiële beleidskeuzes terzake moeten worden bepaald.

8. In het ontwerp van decreet worden veelvuldig open en vage begrippen gebruikt, die niet worden gedefinieerd of die enkel nader worden omschreven in de memorie van toelichting.

Bij wijze van voorbeeld kan worden verwezen naar:

- artikel 4, tweede lid: het "STOP-beginsel";
- artikel 6, § 1, tweede lid: een "tussenliggend niveau";
- artikel 6, § 3, eerste lid: "bovengemeentelijk niveau";
- artikelen 9, § 1, tweede lid en 16, § 1, eerste lid: een "tijdshorizon" en een "doorkijkperiode";
- artikel 16, § 3, eerste lid: een "evaluatiETOOL".

Deze open en vage begrippen dienen in het ontwerp te worden verduidelijkt.

.../...

VRU

45.294/3

9. Het ontwerp verdient een grondig taalkundig nazicht.

Bij wijze van voorbeeld kan op het volgende worden gewezen:

- in artikel 13, § 3, tweede lid, moet het woord "over" worden weggelaten;
- in artikel 13, § 6, eerste lid, schrijve men "gemeentelijke" in plaats van "gemeentelijk";
- in artikel 19, § 3, vijfde lid, moet het woord "het" worden ingevoegd tussen de woorden "in" en "derde lid";
- in artikel 22, § 1, tweede lid, moet het woord "tot" worden weggelaten.

BIJZONDERE OPMERKINGEN

Artikel 4

10. In artikel 4 van het ontwerp worden de doelstellingen opgesomd die het Vlaamse Gewest, de eronder ressorterende diensten en agentschappen, de provincies, de gemeenten en de publiekrechtelijke en privaatrechtelijke rechtspersonen in het Vlaamse Gewest die belast zijn met taken van openbaar nut, bij het voorbereiden, het vaststellen, het uitvoeren, het volgen en het evalueren van het mobiliteitsbeleid, moeten beogen te verwezenlijken. Daarbij dienen zij ook "rekoning te houden" met het "STOP-beginsel" en het "participatiebeginsel".

In de memorie van toelichting wordt de draagwijdte van dat artikel 4 als volgt toegelicht:

"Artikel 4 somt de doelstellingen en beginselen op die gelden voor het mobiliteitsbeleid. Deze bepalingen hebben geen louter programmatische inslag, maar bezitten een normatieve geldingskracht. Op de eerste plaats zijn ze een interpretatiekader voor andere voorschriften van het decreet en de uitvoeringsbesluiten. De overheid is er ook door gebonden. Overheidsbeslissingen kunnen op basis van artikel 159 G.W. en artikel 14 van de wet op de Raad van State worden getoetst aan deze doelstellingen en beginselen.

.../...

VRU

45.294/3

Hieruit mag nochtans niet worden afgeleid dat de realisatie van de doelstellingen of de toepassing van de beginselen dient te worden opgevat als een resultaatsverplichting voor de overheid. De doelstellingen en beginselen hebben een relatief algemeen karakter en laten bijgevolg een grote beleidsvrijheid aan de overheid. De tekst spreekt daarom over "rekening houden met" en niet over "moeten/zullen toepassen". M.a.w. de doelstellingen en beginselen moeten weliswaar in het beslissingsproces van de overheid worden betrokken, maar de beoordeling van de uitkomst daarvan moet gebeuren in het licht van het redelijkheidsbeginsel."

Uit het voorgaande lijkt te moeten worden afgeleid dat het de bedoeling is dat de rechterlijke macht en de Raad van State een marginale toetsing⁽⁵⁾ dienen uit te voeren op besluiten en administratieve beslissingen die kaderen binnen het mobiliteitsbeleid. De Raad van State dient evenwel op te merken dat de in artikel 4 vermelde doelstellingen en beginselen zeer ruim en zeer vaag zijn, waardoor zelfs een marginaal toezicht door de rechter zeer moeilijk zal zijn.

Artikel 6

11. In artikel 6, § 1, tweede lid, 3°, wordt bepaald dat er ook op een tussenliggend niveau een mobiliteitsplan kan worden opgemaakt voor een vervoersgebied of voor een specifiek mobiliteitsthema.

11.1. Waar uit artikel 6, § 1, tweede lid, 3°, gelezen in samenhang met artikel 24, kan worden afgeleid dat een mobiliteitsplan voor een vervoersgebied kan worden opgemaakt door de Vlaamse Regering, is het niet duidelijk door wie een mobiliteitsplan kan worden opgesteld voor een specifiek mobiliteitsthema. In artikel 22, dat handelt over het opmaken van een "provinciaal charter", wordt immers enkel gewag gemaakt van het opmaken van een "provinciaal charter" met betrekking tot een specifiek mobiliteitsthema, maar niet van het opmaken van een mobiliteitsplan met betrekking tot een specifiek mobiliteitsthema.

⁽⁵⁾ Marginale toetsing is een vorm van beperkte rechterlijke toetsing die de rechter slechts toelaat op te treden wanneer over de onjuistheid van het overheidsoptreden geen twijfel bestaat: A. MAST, J. DUJARDIN, M. VAN DAMME en J. VANDE LANOTTE, *Overzicht van het Belgisch Administratief Recht*, Mechelen, 2006, nr. 945.

VRU

45.294/3

11.2. Het is evenmin duidelijk waarom in artikel 6, § 1, tweede lid, 3°, gewag wordt gemaakt van de term "tussenliggend niveau", waar uit artikel 24 blijkt dat een mobiliteitsplan voor een vervoersgebied wordt opgemaakt door de Vlaamse Regering.

12. Luidens artikel 6, § 3, bepaalt de Vlaamse Regering de voorwaarden waaronder aangrenzende gemeenten voor het geheel van hun grondgebied een intergemeentelijk mobiliteitsplan kunnen opmaken. Het intergemeentelijk beleidsplan kan bepalingen op bovengemeentelijk en op gemeentelijk niveau bevatten.

Noch in het ontwerp, noch in de memorie van toelichting wordt uitgelegd wat precies wordt bedoeld met het begrip "bovengemeentelijk" niveau.

Hierover om toelichting gevraagd, heeft de gemachtigde het volgende geantwoord:

"De term «bovengemeentelijk» komt enkel voor in artikel 6, dat handelt over intergemeentelijke mobiliteitsplannen. Bovengemeentelijk betekent in deze context «de eigen gemeentegrenzen overschrijdend». Het gaat daarbij bv. over 2 gemeenten die een intergemeentelijk mobiliteitsplan opmaken met bepalingen rond een gezamenlijke aanpak van sluipverkeer. Een intergemeentelijk mobiliteitsplan moet wel ook uit afzonderlijke gemeentelijke mobiliteitsplannen bestaan omdat het richtinggevend gedeelte van een mobiliteitsplan enkel richtinggevend kan zijn voor die gemeente en de eronder ressorterende diensten en agentschappen (artikel 7)".

Artikel 7

13. Naar luid van artikel 7, § 3, 1°, moeten het Mobiliteitsplan Vlaanderen en de gemeentelijke mobiliteitsplannen bepalingen bevatten die de "afstemming" regelen met de relevante bepalingen van ten minste de ruimtelijke structuurplannen, de milieubeleidsplannen en de waterbeheerplannen.

Het is niet duidelijk wat precies bedoeld wordt met de term "afstemming", en hoe artikel 7, § 3, 1°, zich verhoudt tot artikel 10, § 1, 3°, waarin met betrekking tot het Mobiliteitsplan Vlaanderen wordt bepaald dat dit plan "de relatie met de gewestelijke beleidsplannen, waaronder minstens het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, het gewestelijk milieubeleidsplan, en de relevante gewestelijke beleidsdocumenten" moet bevatten.

.../...

VRU

45.294/3

Deze opmerking kan, *mutatis mutandis*, worden herhaald voor artikel 17, § 1, 3°, van het ontwerp.

Artikel 8

14. Krachtens artikel 8 kan de Vlaamse Regering een subsidie verlenen aan de gemeenten voor de aanwerving en opleiding van gespecialiseerd personeel "om een ontwerp van mobiliteitsplan te kunnen opmaken of een kwaliteitscontrole op dat ontwerp van plan te kunnen uitvoeren".

Zoals artikel 8 is geredigeerd, lijkt de subsidie enkel te kunnen worden verleend voor personeel dat reeds aan de voorwaarden voldoet. Uit de memorie van toelichting blijkt echter dat het gaat om een subsidie voor de aanwerving en/of de opleiding en de bijscholing van een mobiliteitsambtenaar. Een nauwkeurige omschrijving van waarvoor en onder welke voorwaarden de subsidie kan worden aangewend, is dan ook nodig.

Artikel 11

15. In artikel 11, § 1, wordt aan de Vlaamse Regering de bevoegdheid verleend om het Mobiliteitsplan Vlaanderen op te maken en wordt haar de opdracht gegeven om hiervoor een participatietraject vast te stellen.

Wat dat participatieproject betreft, is het niet duidelijk of die participatie reeds geldt bij de opstelling van het ontwerp van mobiliteitsplan ⁽⁶⁾, of daarentegen slechts ingaat vanaf het ogenblik dat het ontwerp van mobiliteitsplan voorlopig is vastgesteld.

Het verdient aanbeveling de draagwijdte van de aan de Vlaamse Regering gegeven opdracht op dat punt te verduidelijken.

⁽⁶⁾ Wat enigszins zou kunnen worden afgeleid uit de artikelsgewijze toelichting bij artikel 12 van het ontwerp.

VRU

45.294/3

16. In artikel 11, § 2, wordt de Vlaamse Regering gemachtigd om een "ambtelijke werkgroep" aan te wijzen die is samengesteld uit "vertegenwoordigers" van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, Wegen en Verkeer, Water en Zeewegen, De Scheepvaart, Waterwegen en Zeekanaal en de Vlaamse Vervoersmaatschappij - De Lijn.

Uit die paragraaf 2 blijkt niet wat de juiste invulling is van het begrip "ambtelijke werkgroep" en wat de draagwijdte is van de term "vertegenwoordigers".

Volgens de memorie van toelichting vertoont deze regeling analogie met artikel 2.1.8 van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid (hierna: DABM).

Dat artikel luidt als volgt:

"Art. 2.1.8. § 1. Het ontwerpplan wordt opgesteld door een planningsteam. De Vlaamse Regering bepaalt de samenstelling en werking van dit planningsteam en duidt een coördinator aan.

§ 2. Het planningsteam kan bij de uitvoering van zijn opdracht worden bijgestaan door externe deskundigen die aangeworven worden op contractuele basis overeenkomstig de voorwaarden bepaald door de Vlaamse Regering.

§ 3. De diensten van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, de instellingen die afhangen van het Vlaamse Gewest, de ondergeschikte besturen die onder het administratief toezicht staan van het Vlaamse Gewest en de publiekrechtelijke en privaatrechtelijke rechtspersonen die belast zijn met taken van openbaar nut inzake milieu, stellen, op eenvoudige vraag van het planningsteam, alle informatie waarover zij beschikken en die nodig is voor het opstellen van het milieubeleidsplan ter beschikking van het planningsteam, voor zover deze informatie nog niet ter beschikking werd gesteld van de Vlaamse Milieumaatschappij met toepassing van artikel 2.1.5, § 3.

§ 4. De Vlaamse Regering bepaalt de voorwaarden waaronder, overeenkomstig § 3, informatie aan het planningsteam ter beschikking wordt gesteld."

Uit het ontwerp blijkt echter niet of de ambtelijke werkgroep enkel zal zijn samengesteld uit ambtenaren, wat zou kunnen worden afgeleid uit de tekst van artikel 11, § 2, ervan, in het bijzonder door het gebruik van de woorden "ambtelijke werkgroep", of daarentegen ook externe adviseurs of deskundigen hiervan kunnen deel uitmaken zoals is bepaald in artikel 2.1.8 van het DABM, en wat ook zou kunnen worden afgeleid uit het gebruik van het woord "ten minste" in de inleidende zin van artikel 11, § 2, tweede lid, alsmede uit de delegatie die aan de Vlaamse Regering bij artikel 11, § 2, derde lid, wordt verleend om de nadere regels voor de samenstelling van de werkgroep te regelen.

.../...

VRU

45.294/3

Hierover om toelichting gevraagd, heeft de gemachtigde het volgende geantwoord:

"Het gaat effectief om een werkgroep van ambtenaren uit verschillende overheidsdiensten, de werkgroep zal dus geen externe adviseurs bevatten. Deze regeling vertoont analogie met de wetgeving inzake milieubeleidsplanning (zie artikel 2.1.8 DABM)."

Het verdient aanbeveling om het ontwerp op dat punt te preciseren.

Artikel 12

17. Zoals de inleidende zin van artikel 12 is geredigeerd, moet de gewestelijke planningscommissie de "niet-technische samenvatting" opmaken tijdens de "opmaak van het Mobiliteitsplan Vlaanderen". Aangezien die commissie slechts het plan voorbereidt en niet opmaakt, en bovendien de voormelde samenvatting dient te worden opgesteld voorafgaand aan de voorlopige vaststelling, zoals uit de toelichting bij artikel 12 en uit de inleidende zin van artikel 13, § 1, eerste lid, die daarop volgt, kan worden afgeleid, vervange men dan ook in artikel 12 de woorden "Tijdens de opmaak" door de woorden "Voorafgaand aan de voorlopige vaststelling".

Artikel 13

18. Overeenkomstig artikel 6, § 3^{bis}, 2° en 3°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen dienen de betrokken Regeringen en de betrokken federale overheid overleg te plegen over de planning, de functionaliteit en de comptabiliteit van het autosnelwegen- en waterwegennet en over de samenwerking tussen de spoorwegen, enerzijds, en de maatschappijen voor stads- en streekvervoer, anderzijds, met het oog op de coördinatie en de bevordering van het openbaar vervoer.

Gelet op het voorwerp van het Mobiliteitsplan Vlaanderen, dient bij de opmaak van dit plan met die overlegverplichting rekening te worden gehouden. Bijgevolg moet artikel 13 op dit punt worden aangepast teneinde die overlegverplichting te kunnen naleven.

.../...

VRU

45.294/3

19. In artikel 13, § 2, wordt gewag gemaakt van "de Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen". Deze raad dient eveneens te worden gedefinieerd in artikel 2 van het ontwerp.

Artikel 19

20. Het inleidende zinsdeel van artikel 19, § 3, eerste lid ("Met het oog op ... mobiliteitsplan"), is nietszeggend, en overlapt gedeeltelijk met het bepaalde in artikel 19, § 3, derde lid, zodat het kan worden weggelaten.

21. In artikel 19, § 5, tweede lid, wordt gewag gemaakt van een "gezamenlijk gemeentelijk mobiliteitsplan". Vermoedelijk wordt hiermee het "intergemeentelijk mobiliteitsplan" bedoeld waarop wordt gealludeerd in artikel 6, § 1, tweede lid, 2°, en waarvan melding wordt gemaakt in artikel 18, tweede lid.

Men vervange dan ook de woorden "gezamenlijk gemeentelijk mobiliteitsplan" door de woorden "intergemeentelijk mobiliteitsplan".

Artikel 22

22. Luidens artikel 22, § 2, legt het provinciaal mobiliteitscharter de afspraken vast die in overleg tussen de provincie en het Vlaamse Gewest worden gemaakt over de wijze waarop bepaalde operationele doelstellingen en prioriteiten van het Mobiliteitsplan Vlaanderen op provinciaal niveau worden uitgewerkt via een provinciaal actieplan.

De vraag rijst of die afspraken bindend zijn voor de provincie, dan wel of ze slechts een "intentieverklaring" in hoofdte van de provincie betreffen.

Artikel 24

23. Krachtens artikel 24, eerste lid, eerste volzin, kan de Vlaamse Regering maatregelen nemen om een mobiliteitsplan voor een vervoersgebied op te maken.

.../...

VRU

45.294/3

Het is niet duidelijk hoe dat plan zich zal verhouden tot het Mobiliteitsplan Vlaanderen, en of bijvoorbeeld met het plan mag worden afgeweken van het richtinggevende deel van het Mobiliteitsplan Vlaanderen, gelct op het bepaalde in artikel 7, § 2, eerste lid.

LM

45.294/3

De kamer was samengesteld uit

de Heren	J. SMETS,	staatsraad, voorzitter,
	B. SEUTIN,	
	W. VAN VAERENBERGH,	staatsraden,
	H. COUSY,	assessoren van de
	J. VELAERS,	afdeling wetgeving,
Mevrouw	M. VERSCHRAEGHEN,	toegevoegd griffier.

Het verslag werd uitgebracht door Mevr. I. VERIEVEN en Mevr. A. SOMERS, adjunct-auditeurs.

DE GRIFFIER,

DE VOORZITTER,

M. VERSCHRAEGHEN

J. SMETS

ONTWERP VAN DECREET

ONTWERP VAN DECREET

DE VLAAMSE REGERING,

Op voorstel van de Vlaamse minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen;

Na beraadslaging,

BESLUIT:

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

TITEL I

Algemene bepalingen

Artikel 1

Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Artikel 2

In dit decreet wordt verstaan onder:

- 1° collectief vervoer: verplaatsingen waarbij verschillende personen gebruikmaken van hetzelfde gemotoriseerd voertuig, waaronder trein, metro, tram, bus, taxi of vervoer op aanvraag;
- 2° individueel gemotoriseerd vervoer: verplaatsingen waarbij het gemotoriseerde voertuig, ongeacht een hogere vervoerscapaciteit, slechts wordt gebruikt door één persoon;
- 3° vervoersgebied: een gebied, vermeld in artikel 9 van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg;
- 4° MORA: de strategische adviesraad MORA, opgericht bij het decreet van 7 juli 2006 houdende de oprichting van de Mobiliteitsraad Vlaanderen;
- 5° SARO: de strategische adviesraad Ruimtelijke Ordening - Onroerend Erfgoed, opgericht bij het decreet van 10 maart 2006 houdende oprichting van de strategische adviesraad Ruimtelijke Ordening - Onroerend Erfgoed;
- 6° Minaraad: de strategische adviesraad voor het milieubeleid, Milieu-en Natuurraad van Vlaanderen genaamd, opgericht bij het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid;
- 7° het departement: het departement binnen het homogene beleidsdomein waaraan de beleidsondersteunende opdrachten inzake mobiliteit worden toevertrouwd;
- 8° Vlaamse Vervoermaatschappij - De Lijn: het agentschap, vermeld in artikel 2 van het decreet van 31 juli 1990 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoermaatschappij - De Lijn;
- 9° Wegen en Verkeer: het agentschap, vermeld in artikel 2 van het besluit van de Vlaamse Regering van 7 oktober 2007 tot oprichting van het intern verzelfstandigd agentschap zonder rechtspersoonlijkheid Agentschap Wegen en Verkeer;
- 10° De Scheepvaart: het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap De Scheepvaart, vermeld in artikel 3, §1, van het decreet van 2 april 2004 betreffende de omzetting van de Dienst voor de Scheepvaart in het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap De Scheepvaart;
- 11° Waterwegen en Zeekanaal: het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Waterwegen en Zeekanaal, naamloze vennootschap van publiek recht, vermeld in artikel 3 van het decreet van 4 mei 1994 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Waterwegen en Zeekanaal, naamloze vennootschap van publiek recht;
- 12° regionale socio-economische overlegcomités: de instanties, vermeld in artikel 18 van het decreet van 7 mei 2004 betreffende het statuut, de werking, de taken en de bevoegdheden van de erkende regionale samenwerkingsverbanden, de sociaal-economische raden van de regio en de regionale sociaal-economische overlegcomités;

TITEL II

Missie, doelstellingen en beginselen

Artikel 3

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

Artikel 4

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

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

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

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

TITEL III

Mobiliteitsplanning en participatie

HOOFDSTUK I

Algemene bepalingen

Artikel 5

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

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

Artikel 6

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

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

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

§2. De mobiliteitsplanning op gewestelijk niveau omvat:

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

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

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

Artikel 7

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

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

Het richtinggevende deel van het Mobiliteitsplan Vlaanderen is richtinggevend voor het Vlaamse

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

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

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

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

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

Artikel 8

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

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

HOOFDSTUK II

Mobiliteitsplanning op gewestelijk niveau

AFDELING I

Het Mobiliteitsplan Vlaanderen

Artikel 9

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

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

§2. Het plan kan op elk moment door de Vlaamse Regering geheel of gedeeltelijk worden herzien volgens de procedure die geldt voor de opmaak en de vaststelling ervan.

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

Artikel 10

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

- 1° een omschrijving, analyse en evaluatie van de bestaande mobiliteitstoestand;
- 2° een onderzoek naar de toekomstige mobiliteitsbehoeften van de onderscheiden maatschappelijke activiteiten;
- 3° een opsomming, analyse en evaluatie van de relevante voorschriften van de gewestelijke beleidsplannen, waaronder minstens het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, het gewestelijk milieu-beleidsplan, en de relevante gewestelijke beleidsdocumenten, waarmee in voorkomend geval de afstemming wordt geregeld overeenkomstig artikel 7, §3, 1°;
- 4° een beschrijving, analyse en evaluatie van het mobiliteitsbeleid, de relevante beleidsplannen en beleidsdocumenten van de Europese Unie, nabu-

rige staten, de federale staat of de gewesten die een invloed hebben op de mobiliteitstoestand in het Vlaamse Gewest, waarmee in voorkomend geval de afstemming wordt geregeld overeenkomstig artikel 7, §3, 1°;

5° een omstandige omschrijving van de redelijkerwijs in aanmerking te nemen alternatieven om de gewenste mobiliteit te bereiken.

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

- 1° een beschrijving van de gewenste mobiliteitsontwikkeling;
- 2° de operationele doelstellingen betreffende de mobiliteitsontwikkeling;
- 3° een actieplan, uitgewerkt in hoofdlijnen, dat bestaat in de maatregelen, middelen, termijnen, en de prioriteiten die daarbij gelden, en, in voorkomend geval, een lijst met punten waarvoor overleg en samenwerking met naburige staten, de federale staat of de gewesten is aangewezen. Het actieplan wordt zonodig geactualiseerd op basis van het voortgangsrapport vermeld in artikel 15.

Artikel 11

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

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

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

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

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

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

De planningscommissie is ten minste samengesteld uit personeel van:

- 1° het departement Mobiliteit en Openbare Werken;
- 2° Wegen en Verkeer;
- 3° Water en Zeewegen;
- 4° De Scheepvaart;
- 5° Waterwegen en Zeekanaal;
- 6° de Vlaamse Vervoersmaatschappij - De Lijn.

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

Artikel 12

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

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

Artikel 13

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

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

§2. De Vlaamse Regering legt het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen bij de aanvang van het openbaar onderzoek voor aan de Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen en aan de SARO, die binnen de termijn, vermeld in §1, eerste lid, hun advies bezorgen aan de MORA. Als het advies niet is verleend binnen die termijn, mag aan het adviesvereiste worden voorbijgegaan.

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

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

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

punt uitbrengen over het ontwerp van het Mobiliteitsplan Vlaanderen.

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

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

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

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

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

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

Artikel 14

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

AFDELING II

Het voortgangsrapport Mobiliteitsplan Vlaanderen

Artikel 15

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

- 1° een omschrijving, analyse en evaluatie van de mobiliteitstoestand en de ontwikkeling ervan;
- 2° een omschrijving, analyse en evaluatie van het gevoerde mobiliteitsbeleid, als dat relevant is voor de bedoelde verslaggeving en evaluatie, vermeld in 3° tot en met 5°;
- 3° een verslag van de stand van de uitvoering van het Mobiliteitsplan Vlaanderen;
- 4° een omschrijving, analyse en evaluatie van de redenen voor de vertraging bij de uitvoering en het niet-bereiken van de operationele doelstellingen;
- 5° een opgave van de nog uit te voeren maatregelen en het vermoedelijke tijdschema ervan ter uitvoering van het actieplan van het Mobiliteitsplan Vlaanderen en de eventuele alternatieven om de operationele doelstellingen van het plan alsnog te bereiken;
- 6° een overzicht van de in het ontwerp van de begroting geraamde inkomsten en uitgaven voor de uitvoering van het Mobiliteitsplan Vlaanderen.

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

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

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

het voortgangsrapport een ruime bekendheid wordt gegeven.

HOOFDSTUK III

Mobiliteitsplanning op gemeentelijk niveau

Artikel 16

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

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

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

Het wordt ten minste om de vijf jaar geëvalueerd en zo nodig geheel of gedeeltelijk herzien volgens de procedure die geldt voor de opmaak en de vaststelling ervan.

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

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

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

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

Artikel 17

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

1° een omschrijving, analyse en evaluatie van de bestaande, lokale mobiliteitstoestand;

2° een onderzoek naar de toekomstige mobiliteitsbehoeften van de onderscheiden maatschappelijke activiteiten;

3° een omschrijving, analyse en evaluatie van de relatie met onder meer het Mobiliteitsplan Vlaanderen, de relevante provinciale en gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen, de provinciale en gemeentelijke milieubeleidsplannen, en de relevante provinciale en gemeentelijke beleidsdocumenten, waarmee in voorkomend geval de afstemming wordt geregeld overeenkomstig artikel 7, §3, 1°;

4° een omstandige omschrijving van de redelijkerwijs in aanmerking te nemen alternatieven om de gewenste mobiliteit op het lokale vlak te bereiken.

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

1° een beschrijving van de gewenste lokale mobiliteitsontwikkeling;

2° de operationele doelstellingen betreffende de lokale mobiliteitsontwikkeling;

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

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

Artikel 18

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

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

Artikel 19

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

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

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

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

Na afloop van het openbaar onderzoek wordt het ontwerp van gemeentelijk mobiliteitsplan, samen met de resultaten van het openbaar onderzoek en, in voorkomend geval, van de andere vormen van participatie, voorgelegd aan de provinciale auditcommissie.

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

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 20

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

Artikel 21

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

HOOFDSTUK IV

Mobiliteitsplanning op tussenliggend niveau

AFDELING I

Provinciaal mobiliteitscharter

Artikel 22

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

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

- 1° het provinciaal fietsbeleid, meer specifiek de algemene coördinatie van het fietsbeleid binnen de provincie en de opvolging van de realisatie van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk;
- 2° het woon-werkverkeer, meer specifiek het bedrijfsvervoermanagement;
- 3° de mobiliteitseducatie, meer specifiek de coördinatie van educatieve initiatieven binnen de provincie en de sensibilisering naar specifieke doelgroepen toe;
- 4° de trage mobiliteit;
- 5° de verkeersveiligheid.

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

Artikel 23

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

AFDELING II

Mobiliteitsplan voor vervoersgebieden

Artikel 24

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

De Vlaamse Regering consulteert daarvoor ten minste:

- 1° de provincies;
- 2° de regionale socio-economische overlegcomités.

HOOFDSTUK V

Mobiliteitsmonitoring

Artikel 25

De Vlaamse Regering ontwikkelt en beheert een mobiliteitsmonitoringsysteem.

Dat systeem strekt ertoe de vereiste gegevens over de mobiliteitstoestand te verzamelen, te beheren en te toetsen zodat kan worden nagegaan of de operationele doelstellingen die opgenomen zijn in de mobiliteitsplannen op een kostenefficiënte wijze worden bereikt.

Het mobiliteitsmonitoringsysteem bevat ten minste de ontwikkeling en het beheer van

- 1° meetinstrumenten;
- 2° mobiliteitsindicatoren;
- 3° een centrale, geïntegreerde gegevensdatabank, in voorkomend geval gekoppeld aan een meldings- of rapportageplicht voor het Vlaamse Gewest, de eronder ressorterende diensten en agentschappen, de besturen, en de publiekrechtelijke en privaatrechtelijke rechtspersonen die in het Vlaamse Gewest belast zijn met taken van openbaar nut;

4° een managementinformatiesysteem.

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

Artikel 26

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

TITEL IV

Wijzigingsbepaling

Artikel 27

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

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

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

TITEL V

Slotbepalingen

Artikel 28

Het Mobiliteitsplan Vlaanderen wordt uiterlijk op 31 december 2010 voor het eerst vastgesteld en bekend-
gemaakt.

Artikel 29

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

Artikel 30

Dit decreet treedt in werking op

Brussel, 5 december 2008

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Kris PEETERS

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

Kathleen VAN BREMPT
