



Vlaams
Parlement

stuk **1275** (2011-2012) – Nr. 1
ingediend op 5 oktober 2011 (2011-2012)

Ontwerp van decreet

houdende wijziging van het decreet van 20 maart 2009
betreffende het mobiliteitsbeleid en
opheffing van het decreet van 20 april 2001
betreffende de mobiliteitsconvenants

INHOUD

Memorie van toelichting	3
Voorontwerp van decreet d.d. 27 mei 2011	23
Advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen	39
Voorontwerp van decreet d.d. 1 juli 2011	47
Advies van de Raad van State	63
Advies van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen	73
Ontwerp van decreet	77
Bijlage bij de memorie van toelichting: Reguleringsimpactanalyse	89

MEMORIE VAN TOELICHTING

I. SITUERING VAN HET ONTWERP VAN DECREET

Met het voorliggende ontwerp van decreet wordt een juridisch kader geboden dat enerzijds de convenantregeling efficiënter en eenvoudiger maakt op het vlak van de besluitvorming rond projecten, met inbegrip van de daartoe te doorlopen administratieve procedures, en anderzijds een decretale basis biedt voor de financiering ervan.

Ook beoogt het ontwerp van decreet te voorzien in de verplichte planmatige onderbouwing van het lokaal mobiliteitsbeleid.

Tot slot worden met dit ontwerp van decreet een aantal tekstonzuiverheden van het Mobiliteitsdecreet weggewerkt.

1.1. Evaluatie van het convenantbeleid

Via het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid (hierna vermeld als ‘Mobiliteitsdecreet’) wenste de Vlaamse decreetgever een juridisch kader te geven aan het mobiliteitsbeleid in het Vlaamse Gewest. In het decreet worden de basisdoelstellingen en de principes van een duurzame mobiliteit vastgelegd en wordt een juridische onderbouw verschaft voor de mobiliteitsplanning en mobiliteitsmonitoring.

Voor wat betreft het convenantbeleid werd het bestaande juridische kader toen behouden. Er werd enkel een link gelegd tussen de doelstellingen en beginselen van artikel 4 van het Mobiliteitsdecreet en de richtinggevende bepalingen van de toepasselijke mobiliteitsplannen enerzijds en het moederconvenant anderzijds (zie artikel 27, Mobiliteitsdecreet).

Sinds midden 1996 gebruikt het Vlaamse Gewest het mobiliteitsconvenant als structurerend instrument in het kader van het lokale mobiliteitsbeleid en bij de uitwerking van projecten en maatregelen door het Agentschap Wegen en Verkeer en de Vlaamse Vervoersmaatschappij – De Lijn (VVM). De decretale basis voor dit convenantbeleid werd vastgelegd in het decreet van 20 april 2001 betreffende de mobiliteitsconvenants, en uitgevoerd in het ministerieel besluit (MB) van 21 december 2001, aangevuld met omzendbrieven en voorbeelden van goede praktijk.

De regeling van het decreet van 20 april 2001 kan als volgt worden samengevat. Het mobiliteitsconvenant bestaat uit een moederconvenant met daarnaast een of meerdere modules. In het moederconvenant engageert de gemeente zich om, in overleg met de betrokken actoren, een gezamenlijk gemeentelijk mobiliteitsplan op te maken. Een gemeente die een moederconvenant getekend heeft, kan projecten ter uitvoering van het mobiliteitsplan realiseren. Sommige van die projecten worden gesubsidieerd door het Vlaamse Gewest. De modules die in het kader van het convenantbeleid werden uitgewerkt, zijn te beschouwen als typeovereenkomsten waarvan de tekst vastgesteld wordt door de Vlaamse minister bevoegd voor Mobiliteit en Openbare Werken. De huidige teksten zijn vastgelegd bij MB van 22 februari 2007 tot wijziging van het MB van 21 december 2001.

De overlegstructuur die in het kader van het convenantbeleid werd opgezet, werd niet uitgewerkt in het decreet van 20 april 2001, maar verankerd in de omzendbrief MOW/2009/01 van 27 maart 2009¹, die de omzendbrief OW 2001/5 vervangt. Enerzijds omschrijft de

¹ Gewestelijke ondersteuning van het lokale mobiliteits- en verkeersveiligheidsbeleid. Organisatiestructuur van en taakverdeling tussen de Gemeentelijke Begeleidingscommissie, de Provinciale Auditcommissie, de Taskforce Mobiliteitsconvenants, de Provinciale Commissie voor Verkeersveiligheid en de Adviesgroep voor Verkeersveiligheid op Vlaamse Gewestwegen.

omzendbrief welke overlegorganen betrokken zijn bij de ontwikkeling, voorbereiding en uitvoering van mobiliteitsplannen, convenantgebonden projecten, openbaarvervoerprojecten en andere projecten. Anderzijds definieert de omzendbrief de onderlinge taakverdeling tussen de verschillende overlegorganen.

De omzendbrief MOW/2009/02 van 27 maart 2009², die omzendbrief OW/2002/1 vervangt, omschrijft de methodologie van de convenantgebonden projecten. Als uitgangspunt vertrekt de omzendbrief van het principe dat elk project in verschillende fasen verloopt. Bovendien moet elke fase telkens worden geëvalueerd op zijn conformiteit met de relevante regelgeving. Daarbij wordt niet alleen gedacht aan het decreet van 20 april 2001 betreffende de mobiliteitsconvenants en het bijhorende MB van 22 februari 2007, maar ook aan de mobiliteitsplannen en eventueel aan de administratieve richtlijnen of vademecums.

De voor de planning, uitvoering en evaluatie van het lokaal mobiliteitsbeleid relevante regelgeving ligt derhalve verspreid over een groot aantal juridische teksten, waarvan de rechtskracht overigens aanmerkelijk verschilt.

Het voorliggende ontwerp van decreet wil de kernbepalingen van het decreet van 20 april 2001 betreffende de mobiliteitsconvenants integreren in het Mobiliteitsdecreet. Tevens worden de belangrijkste principes van de hoger geciteerde omzendbrieven mee opgenomen in dit ontwerp van decreet. Op die manier wordt in het Mobiliteitsdecreet de basis gelegd voor een juridisch geïntegreerd kader dat de integrale beleidscyclus betreffende het mobiliteitsbeleid (planning, uitvoering, monitoring en evaluatie) overspant. Als dusdanig wil dit ontwerp van decreet ook tegemoetkomen aan de kritiek dat door het uitblijven van een integratie van de convenantregeling in het Mobiliteitsdecreet de gemeenten bij het opmaken van hun mobiliteitsplannen met twee verschillende regelingen rekening moeten houden, wat aanleiding geeft tot rechtsonzekerheid en bijkomende administratieve lasten.

Hoewel dit ontwerp van decreet aansluit bij de basisfilosofie van het convenantbeleid³, zijn er een aantal accentverschuivingen. Die moeten bijdragen tot de optimalisering van de mobiliteitsconvenants, met als doel de financiering van mobiliteitsprojecten en het projectproces ervan administratief te vereenvoudigen en de doorlooptijden ervan, waar mogelijk en wenselijk, te versnellen. Die optimalisering werd reeds vooropgesteld in de resolutie van 12 juli 2006 van het Vlaams Parlement betreffende de evaluatie van de mobiliteitsconvenants⁴ en in het regeerakkoord 2009-2014 en de beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2009-2014⁵.

De vernieuwingsoperatie doet evenwel geen afbreuk aan de principes van de kwaliteitsbewaking die in het verleden hun deugdelijkheid hebben bewezen. Op dat vlak wordt integraal aangesloten bij het advies van 29 november 2011 van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen, MORA⁶.

² Invoering en stroomlijning van de werking met startnota's, projectnota's en evaluatienota's voor infrastructuurprojecten op gewestwegen, voor investeringsprojecten van de VVM, voor projecten stationsomgevingen en de projecten van het Fietsfonds.

³ De vier basispijlers van het convenantbeleid zijn: (1) het betrekken van de lokale overheid in het Vlaamse mobiliteitsbeleid, (2) het nastreven van een globale en gecoördineerde visie op mobiliteit, (3) een gestructureerd overlegmodel met gelijke partners en (4) een sterke aandacht voor inhoudelijke en procesmatige kwaliteitscontrole.

⁴ *Parl. St. Vl. Parl.* 2005-06, nr. 921/1, 12 juli 2006. In punt 1° van de resolutie vraagt het Vlaams Parlement aan de Vlaamse Regering de vaak omslachtige en tijdrovende administratieve formaliteiten te vereenvoudigen, de processen binnen het convenantbeleid te herzien en te verfijnen, en in het bijzonder de nadere regelen tot ondertekening van modules te evalueren en te herzien.

⁵ *Parl. St. Vl. Parl.* 2009-10, 217/1, 27 oktober 2009.

⁶ Advies MORA, Beleidsbrief Mobiliteit en Openbare Werken 2010-2011, 29 november 2010, p. 20-21.

1.2. Gemeentelijke mobiliteitsplanning

Zoals hierboven werd aangestipt, vormt het gemeentelijk mobiliteitsplan de basis van het convenantbeleid. In het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid werd geopteerd voor een facultatief systeem, zij het dat de meeste modules binnen het convenant slechts kunnen afgesloten worden indien de gemeente over een conform mobiliteitsplan beschikt. Vanuit die realiteit is in het voorliggende ontwerp van decreet gekozen voor een planplicht. Het gemeentelijk mobiliteitsplan wordt opgemaakt in gezamenlijk overleg tussen de gemeente, de betrokken diensten van de Vlaamse overheid en eventuele andere relevante actoren zoals de provincie en is cruciaal voor de uitbouw van het mobiliteitsbeleid binnen de gemeente. Het plan vormt dan ook het kader voor de projecten en acties die in samenwerking met andere actoren (het Vlaamse Gewest, VVM – De Lijn en, in voorkomend geval, de provincie enzovoort) gerealiseerd kunnen worden. Dit wordt meer concreet tot uitdrukking gebracht in het actieplan van het gemeentelijk mobiliteitsplan, waarbij per actie onder meer wordt aangegeven wie de initiatiefnemers en de betrokken partners zijn⁷. Precies ook daarom speelt de gemeentelijke mobiliteitscommissie, waarin niet alleen de gemeente maar ook actoren van andere bestuursniveaus zijn vertegenwoordigd, een cruciale rol bij de voorbereiding, de opmaak, de opvolging en de evaluatie van het gemeentelijk mobiliteitsplan. Omdat het gemeentelijk mobiliteitsplan het afsprakenkader biedt voor een onderlinge taakverdeling van de diverse actoren bij de realisatie van het gemeentelijk mobiliteitsbeleid, overstijgt het plan ook het gemeentelijk beleid. Bij de vaststelling van het plan door de gemeenteraad bekrachtigt de gemeente uiteraard enkel het mobiliteitsbeleid en de eraan verbonden acties voor het eigen bestuursniveau.

Het gemeentelijk mobiliteitsplan heeft niet louter betrekking op gemeentelijke projecten en maatregelen. Dit planstelsel wordt onttrokken aan het toepassingsgebied van het (ontwerp van) decreet houdende vaststelling van de algemene regels waaronder in het Vlaamse Gewest periodieke plan- en rapporteringsverplichtingen aan lokale besturen kunnen worden opgelegd (het zogenaamde Planlastendecreet)⁸. In tegenstelling tot de planstelsels die wel onder het toepassingsgebied van het (ontwerp van) Planlastendecreet vallen (zie artikel 12, (ontwerp van) Planlastendecreet), geeft het gemeentelijk mobiliteitsplan niet louter aan hoe de gemeente in kwestie wil meewerken aan de realisatie van de Vlaamse beleidsdoelstellingen, maar geven verschillende actoren in hoofdlijnen aan wat hun gezamenlijke langetermijnvisie is op de duurzame mobiliteitsontwikkeling voor het geheel van het grondgebied van de gemeente (artikel 5 en 6, Mobiliteitsdecreet). In die zin kan het mobiliteitsplan niet eenzijdig door de gemeente worden opgenomen in de meerjarenplanning van de gemeente. Het subsidiariteitsbeginsel en de beleidsvrijheid van de lokale besturen, die strategische uitgangspunten zijn van het Planlastendecreet, zijn hier dus niet van toepassing. De gemeente zou hoogstens de gemeentelijke engagementen uit het al afgesproken mobiliteitsplan kunnen opnemen in de meerjarenplanning, wat echter een bijkomende administratieve last zou genereren.

De planlasten die zijn verbonden aan de invoering van een planplicht zijn anderzijds miniem, nu nagenoeg alle gemeenten reeds beschikken over een mobiliteitsplan. Tevens wordt de planperiode afgestemd op de gemeentelijke legislatuurperiode. Uiteraard blijft de mogelijkheid bestaan dat er, naargelang de uitkomst van de sneltoets, wordt voortgebouwd op het bestaande mobiliteitsplan.

⁷ <http://www.mobielvlaanderen.be/docs/convenants/Inhoud%20en%20vorm%20van%20het%20actieplan%20van%20het%20gemeentelijk%20mobiliteitsplan.pdf>.

⁸ Memorie van toelichting bij het ontwerp van decreet houdende vaststelling van de algemene regels waaronder in het Vlaamse Gewest periodieke plan- en rapporteringsverplichtingen aan lokale besturen kunnen worden opgelegd, *Parl. St.* VI. Parl. 2010-11, nr. 1102/1, p. 19.

1.3. Reparatiwijzigingen

Tot slot beoogt dit ontwerp van decreet verder nog een aantal kleinere reparatiwijzigingen aan te brengen aan de tekst van het Mobiliteitsdecreet. De oorspronkelijke tekst bevatte immers een aantal tekstonzuiverheden of onduidelijkheden. In de artikelsgewijze toelichting wordt daarop nader ingegaan.

II. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Artikel 1

Dit artikel hoeft geen nadere toelichting.

Artikel 2

In deze bepaling wordt een aantal bestaande definities licht aangepast omwille van de duidelijkheid. Verder vult deze bepaling de bestaande definities verder aan met een aantal bijkomende definities die specifiek betrekking hebben op de projecten die voorheen kaderden binnen de convenantregeling.

In punt 7°, dat het begrip departement definieert onder verwijzing naar het departement aan wie binnen het beleidsdomein Mobiliteit beleidsondersteunende opdrachten zijn toegewezen, wordt ter verduidelijking ook verwezen naar artikel 28, §1, van het besluit van 3 juni 2005 van de Vlaamse Regering met betrekking tot de organisatie van de Vlaamse administratie.

In punt 9° van artikel 2 van het Mobiliteitsdecreet wordt het woord ‘Agentschap’ toegevoegd aan de woordengroep Wegen en Verkeer. Op die manier wordt de definitie aangepast aan de officiële afkorting die het agentschap draagt op basis van het besluit van de Vlaamse Regering van 7 oktober 2005 tot oprichting van het intern verzelfstandigd agentschap zonder rechtspersoonlijkheid Agentschap Wegen en Verkeer.

In punt 13° wordt het begrip ‘duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid’ gedefinieerd. Deze definitie is ontleend aan artikel 2, 1°, van het decreet van 20 april 2001 betreffende de mobiliteitsconvenants. De definitie verduidelijkt dat het duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid wordt opgevat als een ‘geïntegreerd’ beleid, een beleid dat oog heeft voor afstemming met andere beleidsdomeinen en voor interbestuurlijke samenwerking. Daarom ook wordt in de definitie vermeld dat het lokaal mobiliteitsbeleid wordt uitgebouwd in gedeelde verantwoordelijkheid tussen de betrokken actoren bij dat beleid. Die ‘actoren’ zijn op de eerste plaats de gemeente in kwestie, het Vlaamse Gewest, de Vlaamse Vervoersmaatschappij – De Lijn, de betrokken wegbeheerders enzovoort.

Punt 14° definieert het begrip ‘initiatiefnemer’. Het betreft rechtspersonen in wiens opdracht projecten worden uitgevoerd. Het begrip ‘projecten’ wordt gedefinieerd in punt 15°. Het begrip “initiatiefnemer” is bewust voldoende ruim omschreven, zodat ook pps-structuren onder het begrip kunnen vallen (pps: publiek-private samenwerking). Naast publiekrechtelijke rechtspersonen kunnen ook privaatrechtelijke rechtspersonen initiatiefnemer zijn.

In punt 15° wordt het begrip ‘project’ omschreven. Dat begrip omvat de maatregelen of het geheel van maatregelen die betrekking hebben op de ondersteuning van strategische plannen, de verbetering van bestaande of de aanleg van nieuwe infrastructuur, de uitbouw van een kwaliteitsvol openbaar vervoer en andere maatregelen die bijdragen tot een duurzame mobiliteit. De strategische plannen waarvan sprake betreffen niet de mobiliteitsplannen, maar allerlei mobiliteitsgerelateerde studies, zoals streefbeeldstudies. De restcategorie ‘andere projecten die bijdragen tot een duurzame mobiliteit’ heeft betrekking op de niet-infrastructuurgebonden projecten, zoals deze die ertoe strekken een duurzaam

parkeerbeleid te voeren of een duurzaam verplaatsingsgedrag te stimuleren. Het gaat onder meer om projecten die onder de convenantregeling konden worden gesubsidieerd via module 15, opgenomen in bijlage 17 bij het MB van 21 december 2001, gewijzigd bij het MB van 22 februari 2007.

De punten 16°, 17° en 18° definiëren de afkortingen GBC (Gemeentelijke Begeleidingscommissie), IGBC (Intergemeentelijke Begeleidingscommissie) en RMC (Regionale Mobiliteitscommissie). Deze overlegfora spelen een cruciale rol bij de begeleiding en kwaliteitsbeoordeling van gemeentelijke mobiliteitsplannen en mobiliteitsprojecten. De basisregels voor hun samenstelling en taakstelling worden opgenomen in hoofdstuk I van de nieuwe titel III/1.

Artikel 3

Deze bepaling brengt artikel 6 van het Mobiliteitsdecreet in overeenstemming met de planplicht die wordt ingevoerd voor de gemeentelijke mobiliteitsplanning. De gemeentelijke mobiliteitsplanning wordt verplicht en is dus niet langer (via de convenants) op vrijwilligheid gebaseerd. Thans geldt dus nog slechts een facultatieve planmogelijkheid op intergemeentelijk en tussenliggend niveau. Zoals eerder werd toegelicht, valt de (verplichte) planlast niet onder het toepassingsgebied van het zogenaamde Planlastendecreet, precies omdat de gemeentelijke mobiliteitsplannen in de feiten een basisvisie bevatten op lokale mobiliteit die niet alleen worden opgemaakt door de gemeente maar plannen omvatten van zowel de gemeente, het Vlaamse Gewest, VVM – De Lijn en anderen⁹. Omwille van de rechtszekerheid wordt, in navolging van het advies 49.942/1/V van de afdeling Wetgeving van de Raad van State, in artikel 16, §1, bevestigd dat gemeentelijke mobiliteitsplannen niet onder het toepassingsgebied vallen van het Planlastendecreet.

Indien de gemeente nalaat om een mobiliteitsplan vast te stellen kan zij geen aanspraak maken op subsidies, zoals bedoeld in artikel 26/10. Dat sluit aan bij de praktijk van de convenantregeling.

Artikel 4

De subsidiebepaling die was ingeschreven in het tweede lid van artikel 8 van het Mobiliteitsdecreet wordt opgeheven. Die bepaling verschaftte aan de Vlaamse Regering de bevoegdheid om personeel en opleidingen te subsidiëren in het kader van de opmaak of herziening van een gemeentelijk mobiliteitsplan. Thans wordt die subsidiemogelijkheid ingeschreven in een generieke subsidiebepaling, namelijk het nieuwe artikel 26/10. Aangezien het niet de bedoeling is om gemeentelijk personeel als dusdanig te subsidiëren, maar wel de inspanningen van het eigen personeel voor de opmaak en evaluatie van het gemeentelijk mobiliteitsplan, valt die subsidiëring samen met deze welke was opgenomen in artikel 21 van Mobiliteitsdecreet.

Artikel 5

In artikel 11, §2, tweede lid, van het Mobiliteitsdecreet, dat de minimumsamenstelling van de gewestelijke planningscommissie bepaalt, wordt punt 2° in overeenstemming gebracht met de aangepaste definitie van het Agentschap Wegen en Verkeer. In punt 3° van artikel 11, §2, tweede lid, is sprake van “Water en Zeewegen”. Dit betreft kennelijk een verschrijving die teruggaat op de vroegere benaming van de administratie ‘Waterwegen en Zeewezen’ (AWZ). Ingevolge het hervormingsproject Beter Bestuurlijk Beleid werd die administratie evenwel opgeheven.

⁹ Memorie van toelichting bij het ontwerp van decreet houdende vaststelling van de algemene regels waaronder in het Vlaamse Gewest periodieke plan- en rapporteringsverplichtingen aan lokale besturen kunnen worden opgelegd, *Parl. St.* VI. Parl. 2010-11, nr. 1102/1, p. 19.

Artikel 6

Deze bepaling brengt een aantal wijzigingen aan in artikel 16 van het Mobiliteitsdecreet.

Op de eerste plaats wordt aangegeven dat er ook op gemeentelijk niveau een planplicht geldt, zoals eerder wordt bevestigd in artikel 6. Daarom wordt in de eerste zin van artikel 16, §1, bepaald dat de gemeenteraad een gemeentelijk mobiliteitsplan vaststelt. Tegelijk wordt voorzien dat het gemeentelijk mobiliteitsplan wordt afgestemd op de gemeentelijke legislatuur, door in §2, tweede lid, te bepalen dat het plan om de zes jaar – in plaats van om de vijf jaar – wordt geëvalueerd en zo nodig herzien. Aangezien het plan om de zes jaar moet worden geëvalueerd en zo nodig herzien, kan in de eerste zin van artikel 16, §1, worden volstaan met de bepaling dat de gemeenteraad een mobiliteitsplan vaststelt.

Tevens wordt aangegeven dat het gemeentelijke mobiliteitsplan de planmatige onderbouw aangeeft van het gewenste duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid. Daarmee wordt verduidelijkt dat een gemeentelijk mobiliteitsplan niet enkel het mobiliteitsbeleid van de gemeente betreft, maar het kader biedt voor een gedeelde verantwoordelijkheid tussen verschillende actoren en dus het gemeentelijk mobiliteitsbeleid *stricto sensu* overstijgt. Om die reden valt de gemeentelijke mobiliteitsplanning ook buiten het toepassingsgebied van het Planlastendecreet. De onderlinge afspraken van de diverse actoren worden trouwens nader gespecificeerd in het actieplan, vermeld in artikel 17, §2, 3°. In navolging van het advies van de Raad van State, afdeling Wetgeving, wordt, omwille van de rechtszekerheid, expliciet bevestigd dat de gemeentelijke mobiliteitsplannen niet onder het toepassingsgebied vallen van het Planlastendecreet.

Er wordt ook aangeduid dat de gemeentelijke mobiliteitscommissie (GBC) instaat voor de voorbereiding, de opmaak, de opvolging, de evaluatie en, in voorkomend geval, de herziening van het gemeentelijk mobiliteitsplan. De tussenkomst van de GBC maakt duidelijk dat het gemeentelijk mobiliteitsplan de verantwoordelijkheid raakt van verschillende actoren (bestuursniveaus) die zijn betrokken bij de realisatie van het duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid. Daartoe wordt een derde lid toegevoegd in artikel 16, §1. Dit sluit aan bij de taakverdeling die nu al was uitgetekend in de omzendbrief MOW/2009/01. In het nieuwe artikel 26/1, §1, tweede lid, 1°, wordt die taakstelling in algemene bewoordingen hernomen.

De kwaliteitscontrole over het ontwerp van mobiliteitsplan en de resultaten van de evaluatie van het gemeentelijk mobiliteitsplan wordt volgens de huidige tekst van het Mobiliteitsdecreet toebedeeld aan de provinciale auditcommissie (PAC). In de omzendbrief MOW/2009/01 wordt deze kwaliteitscontrole geformaliseerd in een advies aan de minister dat de auditor, thans ‘kwaliteitsadviseur’ genoemd, verleent na een inhoudelijke bespreking binnen de PAC, thans ‘regionale mobiliteitscommissie’ (RMC) genoemd. Deze situatie, met de commissie als formele kwaliteitsbewaker en de adviserende rol van de kwaliteitsadviseur wordt bevestigd door de bepalingen van het nieuwe artikel 26/4, §1, tweede lid, 1°, en §3, tweede lid, 2°.

In tegenstelling tot de bepalingen van artikel 26/8, die handelen over de kwaliteitszorg bij projecten, waarbij de kwaliteitsadviseur in beginsel een autonoom advies uitbrengt zonder bespreking in de commissie, wordt het gemeentelijk mobiliteitsplan en dus ook de evaluatie ervan steeds besproken in de RMC. De kwaliteitszorgprocedure die is uitgetekend in artikel 26/8 en artikel 26/9 kan dan ook niet zomaar worden getransponeerd op de kwaliteitszorgprocedure bij de gemeentelijke mobiliteitsplanning.

In navolging van het eerder geciteerd advies van de Raad van State, wordt de procedure van de kwaliteitscontrole ten aanzien van de gemeentelijke mobiliteitsplanning dan ook afzonderlijk vastgesteld.

De bij de sneltoets te doorlopen procedurestappen zijn de volgende: de GBC voert de sneltoets uit en legt de resultaten ter bespreking voor aan de RMC. Na de bespreking binnen de RMC verleent de kwaliteitsadviseur een advies, waarbij de bepalingen van artikel 26/8, §3, tweede lid, van overeenkomstige toepassing zijn. Tegen het ongunstig advies van de kwaliteitsadviseur kan ten slotte door elk van de vaste leden van de GBC een verzoek tot heroverweging worden ingediend bij de Vlaamse Regering, waarbij de bepalingen van artikel 26/9, tweede en derde lid, van toepassing zijn.

Indien tegen het ongunstig advies geen verzoek tot heroverweging wordt ingediend of het verzoek tot heroverweging wordt verworpen, dient de GBC zich te conformeren aan de punten die aanleiding gaven tot het ongunstig advies. Het kan bijvoorbeeld gaan over de hypothese waar de GBC op basis van de sneltoets tot de bevinding komt dat het bestaande mobiliteitsplan kan worden bevestigd (spoor 1), doch de kwaliteitsadviseur, na bespreking van de resultaten in de RMC, van oordeel is dat een aantal mobiliteitsthema's ontbreekt of te oppervlakkig uitgewerkt is en het plan dus op bepaalde punten dient te worden verbreed of verdiept (spoor 2).

Na de aanpassingen wordt de sneltoets opnieuw voorgelegd aan de kwaliteitsadviseur. Het gaat hier om een beperkte procedure, waar niet nogmaals de RMC dient te worden geraadpleegd. Het aanvullend advies strekt ertoe te vermijden dat de doorgevoerde aanpassingen onvolledig of ontoereikend zouden zijn.

Artikel 7

Artikel 17, §1, 3°, bevat een afstemmingsregeling tussen het gemeentelijk mobiliteitsplan en andere plannen of relevante beleidsdocumenten. De huidige tekst van het Mobiliteitsdecreet verwijst echter uitsluitend naar artikel 7, §3, 1°, met name de relevante bepalingen van ten minste de ruimtelijke structuurplannen, milieubeleidsplannen en waterbeheerplannen. Ook punt 2°, met name de relevante beleidsdocumenten, moet echter in die afstemming worden betrokken. Daarom wordt punt 1° geschrapt en wordt naar artikel 7, §3, in zijn geheel doorverwezen.

Artikel 8

Artikel 18 van het Mobiliteitsdecreet bevat de grondslag voor intergemeentelijke mobiliteitsplannen. Die plannen zijn op te vatten als een onderdeel van de gemeentelijke mobiliteitsplannen voor die aspecten met een intergemeentelijk belang. In artikel 18 wordt verduidelijkt dat voor intergemeentelijke mobiliteitsplannen in beginsel dezelfde bepalingen van hoofdstuk III van titel III van toepassing zijn als deze die gelden voor gemeentelijke mobiliteitsplannen, tenzij daarvan uitdrukkelijk wordt afgeweken. Een dergelijke afwijking geldt voor wat betreft de inwerkingtreding van die plannen, die meer specifiek wordt geregeld in artikel 19, §5.

Artikel 9

Deze bepaling voert een aantal aanpassingen door aan artikel 19 van het Mobiliteitsdecreet. Zoals aangegeven bij de bespreking van artikel 6, wordt het advies van de PAC vervangen door dat van de kwaliteitsadviseur. Ook wordt in navolging van het advies van de Raad van State een eigen kwaliteitsprocedure ingesteld. Hiervoor kan worden verwezen naar de toelichting bij artikel 6. Wanneer het advies van de kwaliteitsadviseur, na bespreking van het ontwerp van gemeentelijk mobiliteitsplan en de resultaten van het openbaar onderzoek, ongunstig is en dit ongunstig advies niet wordt heroverwogen, zullen bij de definitieve vaststelling van het gemeentelijk mobiliteitsplan de nodige aanpassingen moeten worden aangebracht om tegemoet te komen aan de punten die aanleiding gaven tot het ongunstig advies. Een dergelijke verplichting tot aanpassing is gerechtvaardigd aangezien het advies van de kwaliteitsadviseur het plan toetst op zijn conformiteit met de regelgeving

en de bepalingen van het hoger mobiliteitsplan, met name het Mobiliteitsplan Vlaanderen (zie artikel 26/8, §1, tweede lid).

In functie van de aangebrachte wijzigingen in §3, worden er tot slot nog enkele tekstuele aanpassingen aangebracht aan §4.

Artikel 10

Artikel 21 van het Mobiliteitsdecreet voorzag in een subsidiemogelijkheid voor de gemeentelijke mobiliteitsplanning. Aangezien die subsidiegrondslag wordt opgenomen in een nieuwe generieke bepaling, met name in het nieuw artikel 26/10, wordt artikel 21 opgeheven.

Artikel 11

In artikel 22, §1, tweede lid, van het Mobiliteitsdecreet wordt verduidelijkt dat het provinciaal mobiliteitscharter een beleidsovereenkomst betreft.

De oorspronkelijke tekst van het decreet had onzekerheid doen ontstaan over de juridische geldingskracht van dit mobiliteitscharter. De afdeling Wetgeving van de Raad van State had in zijn advies bij het Mobiliteitsdecreet immers laten verstaan dat het charter enkel intentieverklaringen bevat waardoor het juridisch niet afdwingbaar zou zijn¹⁰. Nu in het besluit van 19 juni 2009 van de Vlaamse Regering betreffende het mobiliteitscharter, via het daarin vastgesteld model van charter, aan de provincies verbintenissen werden opgelegd, was de Raad van State in zijn advies nr. 46.551/3 van 19 mei 2009 van oordeel dat daartoe geen rechtsgrond voorhanden was. De huidige wijziging beoogt een einde te stellen aan dit discussiepunt door te stellen dat het charter een beleidsovereenkomst is, die bijgevolg wel degelijk de grondslag kan bieden voor juridisch afdwingbare verbintenissen.

Door de wijziging die wordt aangebracht in §2 wordt eveneens de verplichting geschrapt om naast het provinciaal mobiliteitscharter ook nog een afzonderlijk provinciaal actieplan op te stellen. Er wordt bijgevolg een einde gesteld aan deze bijkomende planlast van de provincies. De bedoeling is dat de verbintenissen die de provincies aangaan met het Vlaamse Gewest worden opgenomen enerzijds in het provinciaal mobiliteitscharter en anderzijds in de beleidsdocumenten van de provincies.

Artikel 12

Artikel 12 voert een nieuwe titel III/1 toe aan het Mobiliteitsdecreet, die ingaat op de organisatorische omkadering van het lokaal mobiliteitsbeleid. De nieuwe titel omvat twee luiken, de organisatorische omkadering (hoofdstuk 1) en de integrale kwaliteitszorg (hoofdstuk 2).

De bepalingen met betrekking tot de organisatorische omkadering gaan terug op de regeling voorzien in de omzendbrief MOW/2009/01 over de taakverdeling tussen de gemeentelijke begeleidingscommissie (GBC), de provinciale auditcommissie (PAC), de taskforce, de provinciale commissie voor verkeersveiligheid (PCV) en de adviesgroep verkeersveiligheid op Vlaamse gewestwegen (AVVG). Thans wordt hieraan een decreetale basis verleend, wat onmiskenbaar ten goede komt van de rechtszekerheid. Niet alle in de omzendbrief MOW/2009/01 vermelde overleginstanties worden echter decretaal verankerd. In voorliggend decreet is enkel sprake van de overlegorganen die een centrale rol spelen bij het uittekenen en evalueren van het lokaal mobiliteitsbeleid. Hoewel deze organisatorische omkadering op de eerste plaats is bedoeld voor de projectbegeleiding en kwaliteitscontrole erop, spelen die instanties ook een rol bij de (inter)gemeentelijke mobiliteitsplanning.

¹⁰ *Parl. St. VI. Parl. 2008-09, nr. 2031/1, p. 87.*

De regeling betreffende de integrale kwaliteitszorg is verder ook geïnspireerd op de omzendbrief MOW/2009/02 over de invoering en stroomlijning van de werking met startnota's, projectnota's en evaluatienota's voor infrastructuurprojecten of gewestwegen, voor investeringsprojecten van de Vlaamse Vervoersmaatschappij – De Lijn, voor projecten stationsomgevingen en de projecten van het Fietsfonds.

Er werden, mede met het oog op de optimalisering van het proces- en projectverloop, wel een aantal wijzigingen aangebracht ten opzichte van de regeling die is voorzien in de geciteerde omzendbrieven.

Artikel 13

Het eerste hoofdstuk van de nieuwe titel III/1 bevat de organisatiestructuur en de taakverdeling van enerzijds de gemeentelijke en intergemeentelijke begeleidingscommissies (GBC en IGBC), en anderzijds de regionale mobiliteitscommissie, die wordt bijgestaan door een kwaliteitsadviseur. Het gaat om twee instanties die een centrale rol spelen bij het uittekenen en evalueren van het lokaal mobiliteitsbeleid.

Artikel 14

De eerste afdeling van dit eerste hoofdstuk van de nieuwe titel III/1 bevat de basisregels over de gemeentelijke en intergemeentelijke begeleidingscommissie.

Artikel 15

Nieuw artikel 26/1 bepaalt dat voor elke gemeente een GBC wordt ingesteld. Het initiatief ligt daarvoor bij de gemeenten zelf. De oprichting van een GBC is in het voorliggend ontwerp van decreet een verplichting, wat logisch is gezien er ook een gemeentelijke planplicht geldt (zie artikel 6 en 16 van het Mobiliteitsdecreet).

De GBC functioneert als een overlegforum dat in het bijzonder is belast met de voorbereiding, de opmaak, de opvolging, de evaluatie en, in voorkomend geval, de herziening van het gemeentelijk of intergemeentelijk mobiliteitsplan (zie ook artikel 16, §1, nieuw derde lid). Verder staat de GBC ook in voor het verlenen van assistentie bij de voorbereiding, de opvolging en de evaluatie van projecten die kaderen in het duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid. De GBC zal hierover aanbevelingen doen aan de initiatiefnemer.

De GBC is dus geen adviesorgaan in de strikte zin van het woord. Overigens zijn de aanbevelingen niet uitsluitend gericht tot het betrokken gemeentebestuur. De initiatiefnemer kan ook een andere (publiekrechtelijk of privaatrechtelijk) rechtspersoon zijn (zie ook artikel 2, 15°), zoals bijvoorbeeld de Vlaamse Vervoersmaatschappij – De Lijn of het Agentschap Wegen en Verkeer. Als dusdanig valt de GBC niet onder het toepassingsgebied van artikel 200 van het Gemeentedecreet.

De GBC bestaat minstens uit de initiatiefnemer, een vertegenwoordiger van de gemeente, een vertegenwoordiger van het departement, een vertegenwoordiger van VVM – De Lijn en een vertegenwoordiger van de betrokken wegbeheerder (bijvoorbeeld het Agentschap Wegen en Verkeer). Het is echter niet de bedoeling dat eenzelfde actor meerdere vertegenwoordigers heeft in de GBC. Daarom vermeldt het voorliggend decreet uitdrukkelijk dat cumulatie tussen een aantal actoren onmogelijk is. Er kan bijvoorbeeld worden gedacht aan de situatie waarbij de gemeente zowel initiatiefnemer als betrokken wegbeheerder is. In dat geval zal er geen aparte vertegenwoordiging voor de initiatiefnemer en de betrokken wegbeheerder zijn. Uiteraard verhindert dat niet dat een actor met verschillende personen naar de vergadering komt. Formeel gaat het echter om dezelfde vertegenwoordiger.

De samenstelling van de GBC, vermeld in artikel 26/1, §2, eerste lid, betreft de minimumsamenstelling, die naargelang het geval uitbreidbaar is. Het kan gaan om een permanente uitbreiding of een uitbreiding ad hoc. Op die manier kan de gewenste afstemming met andere relevante beleidsdomeinen of besturen worden verzekerd. Indien het gaat om projecten die binnen het Fietsfonds worden uitgewerkt, is het bijvoorbeeld logisch dat ook de provincies worden betrokken. Naargelang de specifieke constellatie – onder andere in het geval een mobiliteitsproject is gelegen in of in de nabijheid van een speciale beschermingszone, een monument of beschermd landschap of in de buurt van een spoorweg – kan het zinvol zijn om de GBC uit te breiden met vertegenwoordigers van het Agentschap Natuur en Bos, Ruimtelijke Ordening, de NMBS enzovoort. Het komt toe aan de Vlaamse Regering om te bepalen in welke gevallen die uitbreiding aan de orde is of wie daarover in voorkomend geval kan beslissen. Zo kan bijvoorbeeld de uitbreiding van de basissamenstelling worden overgelaten aan de voorzitter van de GBC. Artikel 26/3 biedt daartoe de nodige grondslag. Niets verhindert dat daarnaast ook informele contacten worden gelegd met relevante betrokkenen, zonder dat dit moet worden geformaliseerd in de structuur van de GBC. Zo kunnen, met het oog op de onderlinge afstemming van de uitvoering van de werken, bijvoorbeeld ook de nutsmaatschappijen (Eandis, Telenet, Belgacom, TMVW, Fluxys enzovoort) worden betrokken.

Indien daartoe wordt besloten door de gemeenteraad in het kader van de participatie van de burgers, kunnen de vergaderingen van de gemeentelijke begeleidingscommissie worden opengesteld voor de bevolking. Mobiliteitsmanagement draait inderdaad om een samenwerking tussen verschillende actoren: politici, overheid, adviesraden en commissies, scholen, bedrijven, diensten- en winkelcentra, recreatiezones en de individuele huishoudens. Zo zou een inspraakmogelijkheid kunnen worden georganiseerd voor de bevolking of – afhankelijk van plaatselijke noodwendigheden – voor bepaalde focusgroepen (mobiliteitsverenigingen). De GBC behoudt op die manier haar karakter van overlegforum en faciliteert een lokaal draagvlak voor de voorgenomen mobiliteitsprojecten. Deze bepaling betreft in feite een concretisering van het participatiebeginsel, vermeld in artikel 4 van het Mobiliteitsdecreet.

Artikel 16

Overeenkomstig artikel 26/2 kunnen de werkzaamheden van de GBC of deelaspecten ervan op voorstel van de initiatiefnemer worden gebundeld in een gezamenlijk bovenlokaal overlegplatform, de intergemeentelijke begeleidingscommissie (IGBC).

De IGBC heeft niet noodzakelijk betrekking op het mobiliteitsproject in zijn geheel. Zo is het mogelijk dat slechts voor een aspect van een project dat de gemeentegrenzen overschrijdt (bijvoorbeeld de aanleg van een fietspad) een IGBC wordt opgericht. De andere aspecten blijven dan binnen de GBC. Om dat mogelijk te maken is in artikel 26/2 ook sprake van het woord ‘deelaspecten’.

Artikel 17

Het nieuwe artikel 26/3 bevat de opdrachtbepaling aan de Vlaamse Regering om nadere regels vast te stellen omtrent de organisatie, de samenstelling, de werking en de opdracht van de GBC en de IGBC. Die delegatie is ruim op te vatten. Zo kan de Vlaamse Regering de samenstelling uitbreiden, het stemrecht dat aan de leden toekomt regelen, het model van het huishoudelijk reglement vaststellen enzovoort. De Vlaamse Regering zal ook moeten bepalen hoe wordt omgegaan met het stemrecht en het aanwezigheidsquorum indien de basissamenstelling wordt uitgebreid.

Artikel 18

De tweede afdeling van dit eerste hoofdstuk van de nieuwe titel III/1 gaat in op de regionale mobiliteitscommissie (RMC), die de vroegere PAC en OVC integreert.

Artikel 19

Overeenkomstig artikel 26/4, §1, stelt de Vlaamse Regering een regionale mobiliteitscommissie in. Het gaat in wezen om een multidisciplinaire, beleidsdomeinoverschrijdende en op gewestelijk niveau georganiseerde commissie, die gedecentraliseerd, per provincie, kan bijeenkomen. Gelet op de specifieke taakstelling van de RMC (kwaliteitstoetsing) wordt gesproken van ‘beoordelingscommissie’.

De taakstelling van de RMC is dubbel. De RMC staat in voor de kwaliteitscontrole op de gemeentelijke mobiliteitsplanning en op de projecten. Het gaat meer specifiek om een inhoudelijke bespreking van de kwaliteit van een plan of project op basis waarvan de kwaliteitsadviseur zijn advies zal afleveren. De RMC ‘ontwerpt’ dus niet – dit behoort toe aan de initiatiefnemer, die daartoe wordt begeleid door de GBC (IGBC).

De RMC is ten minste samengesteld uit de betrokken actoren van de Vlaamse overheid, met name de initiatiefnemer, een vertegenwoordiger van het departement, een vertegenwoordiger van het Agentschap Wegen en Verkeer, een vertegenwoordiger van VVM – De Lijn, een vertegenwoordiger van Ruimtelijke Ordening en aangevuld met een vertegenwoordiger van de betrokken gemeenten en een vertegenwoordiger van de provincie. Ook hier betreft het een minimumsamenstelling die uitbreidbaar is. Voor wat dit aspect betreft kan worden verwezen naar wat hierover werd uiteengezet bij de GBC.

De RMC wordt bijgestaan door een kwaliteitsadviseur die wordt aangesteld door het departement. Conform artikel 26/4, §3, tweede lid, heeft de kwaliteitsadviseur een drievoudige opdracht: hij begeleidt de beraadslagingen van de RMC, hij verleent een gemotiveerd advies over het ontwerp van gemeentelijk of intergemeentelijk mobiliteitsplan en de resultaten van de sneltoets en hij verleent een gemotiveerd advies over de projecten die door de Vlaamse Regering conform artikel 26/6 worden aangewezen. Het ontwerp van decreet spreekt uitdrukkelijk van gemotiveerde adviezen omdat het belangrijk is dat de betrokken actoren kunnen afleiden op grond van welke overwegingen de kwaliteitsadviseur tot een bepaald advies komt. Op die manier kunnen zij in een volgende fase voldoende rekening houden met de opmerkingen en loopt men zo min mogelijk vertragingen op. In zijn motivering zal de kwaliteitsadviseur onder meer ingaan op de vraag naar de conformiteit met de criteria vermeld in artikel 26/8, §1, tweede lid.

Artikel 20

In artikel 26/5 wordt, naar analogie met de delegatiebepaling van artikel 26/3, aan de Vlaamse Regering de bevoegdheid verleend om nadere regels vast te stellen in verband met de organisatie, de samenstelling, de werking en de opdracht van de RMC. Tevens kan de Vlaamse Regering nadere regels bepalen voor de aanstelling en de taakstelling van de kwaliteitsadviseur. Het kan bijvoorbeeld gaan om de kwalificaties waarover een kandidaat-kwaliteitsadviseur moet beschikken of om bepalingen die de onafhankelijkheid van de kwaliteitsadviseur garanderen.

Artikel 21

Het tweede hoofdstuk van de nieuwe titel III/1 behandelt de regels over de kwaliteitszorg. Het convenantenbeleid heeft gezorgd voor een formele proces- en kwaliteitscontrole die bijdragen tot een sterke kwaliteitsverhoging van de projecten. De ervaringspraktijk die op dit vlak is ontstaan en werd verankerd in de geciteerde omzendbrieven, wordt dan ook

decretaal bevestigd in dit tweede hoofdstuk. Het hoofdstuk bevat uitsluitend de bepalingen over de kwaliteitszorg bij projecten. Hoewel de basisfilosofie gelijk is, verloopt de kwaliteitszorg bij de gemeentelijke mobiliteitsplanning niet volledig gelijklopend. De kwaliteitsprocedure bij die planning werd afzonderlijk vastgesteld onder titel III, hoofdstuk III, evenwel met een aantal kruisverwijzingen naar de bepalingen van titel III/1.

Artikel 22

Hoofdstuk II van de nieuwe titel III/1 valt uiteen in twee afdelingen. Een eerste afdeling gaat dieper in op de projectmethodologie, terwijl in een tweede afdeling nader wordt ingegaan op de kwaliteitsbewaking.

Artikel 23

Artikel 26/6 bepaalt dat de projecten, aangewezen door de Vlaamse Regering, op een gefaseerde wijze worden uitgevoerd. De reden waarom het aan de Vlaamse Regering wordt overgelaten om het toepassingsgebied van de methodologie te bepalen, hangt samen met het feit dat niet alle projecten noodzakelijkerwijs moeten voldoen aan de specifieke projectmethodologie. Dit is ook nu al zo. In het huidige systeem wordt de drieledige methodiek (startnota, projectnota, evaluatienota) beschreven in omzendbrief MOW/2009/02 gebruikt voor de infrastructuurgebonden projecten (onder meer, maar niet exclusief, in het kader van modules 2, 3, 4, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 16 en 18), alsmede voor de projecten stationsomgevingen en de projecten in het kader van het Fietsfonds. De niet-infrastructuurgebonden projecten (onder meer modules 5, 7, 9, 15 en 17) volgen een beperktere procedure met geïntegreerde start- en projectnota. Dat laatste is ook mogelijk voor eenvoudige infrastructuurprojecten waar de oplossingsrichting zeer eenduidig is. Omdat de aan de projectmethodologie onderworpen projecten kunnen evolueren in de toekomst en dus enige soepelheid wenselijk is, is het niet zinvol deze decretaal te definiëren.

Voor de projectmethodologie wordt aangesloten bij het projectverloop dat werd geformaliseerd in de omzendbrief MOW/2009/02. De praktijk heeft uitgewezen dat deze stapsgewijze aanpak – met een duidelijke scheiding tussen onderzoek en conceptuele voorbereiding enerzijds en de uitvoering anderzijds – bijdraagt tot een duidelijke stroomlijning van het ontwerpproces en leidt tot grotere kwaliteit van de projecten. Bovendien wordt een efficiëntieverhoging bekomen. Er wordt immers pas gestart met de uitwerking van het project nadat uit een reeks van oplossingsalternatieven wordt geselecteerd voor een voorkeursoplossing die door alle actoren wordt gedragen. Dat sluit in zekere zin aan bij de aanbevelingen die door de commissie-Berx werden gegeven voor grootschalige infrastructuurprojecten, die zich ook resoluut uitsprak voor een transparante voorprocedure die finaal uitmondt in een voorkeursbeslissing. De conclusies van de Commissie Versnelling Maatschappelijk Belangrijke Investeringsprojecten van het Vlaams Parlement gaan eveneens in die richting¹¹.

In artikel 26/6 wordt echter niet de in omzendbrief MOW/2009/02 gehanteerde terminologie gebruikt (startnota, projectnota en evaluatienota), maar wordt een omschrijving gegeven van de inhoud van de betreffende processtap, waarvan genoemde nota in feite de rapportage vormt. Dat biedt meer soepelheid.

¹¹ Voorstel van resolutie van de heren Johan Sauwens, Sas van Rouveroi, Bart Martens, Jan Peumans en Lode Vereeck, mevrouw Mieke Vogels en de heer Dirk de Kort betreffende aanbevelingen aangaande de versnelling van maatschappelijk belangrijke investeringsprojecten: Sneller door Beter. (*Parl. St.* VI. Parl. 2009-10, nr. 395/1).

In plaats van ‘startnota’ is thans sprake van een analyse van de feitelijke, financiële en juridische context en de eventuele oplossingsvarianten met aanduiding van de voorkeursoplossing. Het gaat dus om een onderzoek van de feitelijke mobiliteitstoestand, met inbegrip van de ruimtelijke en ecologische aspecten ervan, en de juridische toestand, zoals de planologische situatie of de ligging van het projectgebied in of in de nabijheid van een speciale beschermingszone. Voor zover mogelijk kan in deze fase ook een kostenraming worden meegenomen. Mede in functie van die toestand en/of kostenraming zullen, zo mogelijk, de mogelijke varianten en de voorkeursoplossing in kaart worden gebracht. De term ‘projectnota’ wordt nu vervangen door ‘voorontwerp’. Het gaat meer specifiek om de dwarsprofielen, het grondplan en het signalisatieplan die moeten toelaten de kwaliteit en de technische haalbaarheid van het project te evalueren. De detailgraad moet dus in redelijkheid worden opgevat. Naast het voorontwerp wordt eveneens een ‘verklarende nota’ vereist, die ertoe strekt de uitvoering van het project ook bevattelijk te maken voor degenen die minder vertrouwd zijn met het lezen van technische plannen.

Tevens wordt voorzien dat de projectevaluatie kan gebeuren voor een cluster van samenhangende projecten, zonder dat voor elk project een afzonderlijke evaluatienota moet worden opgemaakt. Ook dit zal tot een grotere vereenvoudiging en versnelling leiden. De nadere regels ter zake zullen worden bepaald in het uitvoeringsbesluit (zie artikel 26/6, vierde lid). Onder clusters kan worden verstaan een groepering van projecten die geografisch of inhoudelijk samenhangend zijn, zoals bijvoorbeeld doortochten, gevaarlijke punten of stationsomgevingen.

In omzendbrief MOW/2009/02 is aangegeven dat voor een infrastructuurgebonden project het werken met een start- en projectnota aangewezen is. Beiden worden zowel aan de GBC als aan de PAC voorgelegd. Voor eenvoudige projecten is het thans al mogelijk de start- en projectnota te integreren in één document. Een unieke verantwoordingsnota wordt ook gebruikt voor niet-infrastructuurgebonden projecten. Het is absoluut wenselijk deze mogelijkheid te behouden. Daarom voorziet artikel 26/6, derde lid, dat de Vlaamse Regering de voorwaarden bepaalt waaronder de analyse en het voorontwerp, bedoeld in het eerste lid van artikel 26/6, kunnen worden geïntegreerd. Dit kan aangewezen zijn voor de eenvoudige projecten (bijvoorbeeld de aanleg van een fietspad langs een spoorweg, waarvoor er geen alternatieven zijn) of de niet-infrastructuurgebonden projecten, zoals trouwens nu ook al het geval is.

Tevens biedt het derde lid de mogelijkheid aan de Vlaamse Regering om de rapportage (de analyse, het voorontwerp en de evaluatie) inhoudelijk en vormelijk nader te bepalen.

Artikel 24

Conform artikel 26/7 wordt de verantwoordelijkheid voor het uitvoeren van de analyse van de eventuele oplossingsvarianten met voorkeursoplossing, het opmaken van het voorontwerp en de evaluatie bij de initiatiefnemer gelegd. Hij wordt daarbij bijgestaan door de GBC (IGBC), die daarover aanbevelingen verleent. Vermits de GBC (IGBC) een overlegorgaan is, neemt deze geen formele beslissingen. De commissie keurt met andere woorden het project niet goed of af. De GBC verleent evenmin een geformaliseerd advies. De commissie overlegt en begeleidt in een iteratief proces. De begeleiding formaliseert zich dan in aanbevelingen, die in beginsel in consensus worden genomen. Deze bepaling moet worden samengelezen met de bepalingen van artikel 26/8. Indien er geen consensus bestaat in de GBC (IGBC) zal het dossier automatisch worden geagendeerd op de RMC. Daarnaast kan het dossier ook op de RMC worden geagendeerd indien de kwaliteitsadviseur of de initiatiefnemer daarom verzoekt (zie artikel 26/8, §4, eerste lid).

In de uitoefening van zijn opdracht moet de initiatiefnemer ook rekening houden met het advies van de kwaliteitsadviseur. De bepaling ‘Rekening houden met’ houdt niet in dat de initiatiefnemer het advies van de kwaliteitsadviseur zonder meer moet volgen. Hij kan im-

mers ook van mening zijn dat het advies niet of niet op alle punten kan worden gevolgd. De redenen daartoe zullen dan het voorwerp vormen van bespreking in de GBC (IGBC), indien het dossier, na een ongunstig advies, opnieuw aan de GBC (IGBC) wordt voorgelegd. In voorkomend geval kan de initiatiefnemer of een ander lid van de GBC (IGBC) ook een verzoek tot heroverweging indienen tegen het (herhaald ongunstig) advies van de kwaliteitsadviseur, zoals bepaald in artikel 26/9.

Artikel 25

De tweede afdeling van dit hoofdstuk bevat de basisbepalingen betreffende de kwaliteitscontrole op de projecten. Daarin neemt de kwaliteitsadviseur – voorheen auditor genoemd – een centrale plaats in. De bepalingen van deze afdeling zijn bovendien ook van toepassing op de advisering van de gemeentelijke mobiliteitsplannen en de resultaten van de sneltoets die erop wordt toegepast, dit op basis van artikel 16, §3, tweede lid, en artikel 19, §3, eerste lid, zoals gewijzigd door dit decreet.

Artikel 26

Artikel 26/8 formuleert de basisfilosofie van de reguliere procedure van het projectproces. Deze filosofie beoogt de doorlooptijden van projecten meer beheersbaar te maken. Uitgangspunt hierbij is dat indien een consensus werd bereikt binnen de GBC (IGBC) het dossier niet meer wordt besproken door de RMC (voorheen PAC of OVC). Tot nog toe was dit wel het geval, wat aanleiding gaf tot een bijkomende doorlooptijd. Volgens de nieuwe regeling brengt de kwaliteitsadviseur direct zijn of haar advies uit op het dossier zonder voorafgaande bespreking op de RMC. Slechts bij uitzondering zal het dossier alsnog ter bespreking bij de RMC worden geagendeerd. Dat is met name het geval als de GBC (IGBC) geen consensus bereikt over het dossier of indien de kwaliteitsadviseur of de initiatiefnemer daarom verzoekt.

Met het oog op die adviesverlening, bezorgt de initiatiefnemer, na de beraadslaging in de GBC (IGBC), de rapportage over de uitgevoerde analyse van eventuele oplossingsvarianten, het voorontwerp of de evaluatie, en andere relevante documenten, zoals de verslaggeving met aanbevelingen, aan de kwaliteitsadviseur. Tegelijk wordt ook de RMC in het bezit gesteld van een dossier.

Het advies van de kwaliteitsadviseur moet worden ingewonnen over elke fase van het project (analyse, voorontwerp of evaluatie). Indien de analyse en voorontwerp zijn geïntegreerd zal uiteraard advies worden uitgebracht over dit geïntegreerd concept.

De kwaliteitsadviseur zal, met het oog op zijn adviesverlening, vervolgens de betrokken projectfase toetsen aan de relevante regelgeving, de richtinggevende bepalingen van het toepasselijke mobiliteitsplan, waaronder het mobiliteitsplan Vlaanderen en het gemeentelijk mobiliteitsplan, en, in voorkomend geval, de bepalingen van de samenwerkingsovereenkomst die over het project is afgesloten.

Conform artikel 26/8, §2, kan het advies gunstig of ongunstig zijn. Het advies is niet-bindend, maar bij ernstige kwaliteitsdeficiënties kan een ongunstig advies de subsidiëring van het betrokken project of de ondertekening van de samenwerkingsovereenkomst voor het project in de weg staan, tenzij de Vlaamse Regering een verzoek tot heroverweging van dat advies zou inwilligen (zie artikel 26/9).

Indien het advies gunstig is, wordt deze fase in het proces formeel als afgerond beschouwd. In voorkomend geval krijgt de initiatiefnemer daarmee groen licht om de volgende fase aan te vatten.

Indien het advies ongunstig is, heeft de initiatiefnemer twee mogelijkheden: hij kan van het project afzien of hij kan, in voorkomend geval na het aanbrengen van de nodige aanpassingen, het project opnieuw op de agenda van de GBC plaatsen, waarna het vervolgens opnieuw voor advies aan de kwaliteitsadviseur kan worden voorgelegd. Dit wordt volledigheidshalve ook bevestigd in het derde lid van artikel 26/8, §2. Het opnieuw voorleggen aan de GBC is niet vereist. Dit heeft immers weinig zin indien de initiatiefnemer afziet van het project. Tevens wordt benadrukt dat de initiatiefnemer het dossier ook zonder of met beperkte aanpassingen aan de GBC kan voorleggen (“in voorkomend geval”), wanneer hij van oordeel is dat het advies van de kwaliteitsadviseur niet of niet op alle punten navolging verdient. Uiteraard zal een en ander voorwerp uitmaken van de nieuwe beraadslaging in de GBC. Wanneer het dossier ongewijzigd of met beperkte aanpassingen vervolgens, na bespreking in de GBC, opnieuw aan de kwaliteitsadviseur wordt voorgelegd en deze opnieuw ongunstig advies uitbrengt, is sprake van een herhaald ongunstig advies waartegen een verzoek tot heroverweging openstaat (artikel 26/9).

De kwaliteitsadviseur moet zijn advies uitbrengen binnen een termijn die nader wordt bepaald door de Vlaamse Regering (zie §4). Het advies wordt overgemaakt aan het departement, de RMC en de GBC of IGBC.

Artikel 26/8, §3, bevat de bepalingen voor de afwijkingsprocedure. In afwijking van de reguliere procedure, die het voorwerp uitmaakt van de bepalingen van §§1 en 2 van artikel 26/8, wordt het project wel geagendeerd voor bespreking in de RMC in het geval dat er binnen de GBC (IGBC) geen consensus werd bereikt of indien de kwaliteitsadviseur of de initiatiefnemer daarom verzoekt.

De kwaliteitsadviseur oordeelt autonoom over de vraag of hij het dossier agendeert bij de RMC, zonder dat hij daartoe verplicht is. De kwaliteitsadviseur kan bijvoorbeeld overwegen om het dossier bij de RMC te agenderen indien het gaat om een complex dossier of als hij voornemens is negatief te adviseren. Door dan te vragen om een inhoudelijke bespreking binnen de RMC kunnen mogelijke onduidelijkheden die aanleiding kunnen geven tot het ongunstig advies mogelijk worden opgehelderd. Hij moet daarover beslissen binnen de adviestermin die wordt bepaald door de Vlaamse Regering (zie §4).

Ook de initiatiefnemer kan vragen om het dossier alsnog op de RMC te agenderen. Er kan worden gedacht aan de hypothese dat de kwaliteitsadviseur eerder een ongunstig advies heeft uitgebracht op een dossier waarover binnen de GBC een consensus werd bereikt. De initiatiefnemer kan echter ook, nadat het dossier op niveau van de GBC (IGBC) is behandeld, onmiddellijk verzoeken om het dossier te agenderen op de RMC, bijvoorbeeld bij zeer complexe dossiers waar een inhoudelijke bespreking noodzakelijk wordt geacht. Net zoals de kwaliteitsadviseur oordeelt de initiatiefnemer vrij over de opportuniteit van de agendering van het dossier op de RMC. Uiteraard kan de GBC (IGBC) de initiatiefnemer ook aanbevelen om dat te doen.

Indien het dossier werd geagendeerd bij de RMC wordt door de kwaliteitsadviseur een mondeling advies uitgebracht op de betrokken zitting van de RMC. Vervolgens zal hij binnen een door de Vlaamse Regering nader te bepalen termijn (zie §4) na de vergadering van de RMC dat advies schriftelijk bevestigen.

Artikel 26/8, §4, bevat de opdrachtbepaling aan de Vlaamse Regering om de procedure, de vorm en de termijn van advies te regelen. Ook de sanctie bij termijnoverschrijding wordt bepaald: indien de kwaliteitsadviseur geen advies verleent binnen de door de Vlaamse Regering opgelegde termijn wordt het advies geacht gunstig te zijn.

Artikel 27

De huidige omzendbrief MOW/2009/01 voorziet dat tegen het ongunstig advies van de auditor beroep kan worden ingesteld. Het begrip ‘beroep’ is een in de gegeven omstandigheden inadequaat begrip. Het gaat in wezen immers niet om een georganiseerd administratief beroep aangezien het advies geen overheidsbeslissing betreft. Daarom wordt geopteerd voor een ‘verzoek tot heroverweging’.

Artikel 26/9 van voorliggend ontwerp van decreet beperkt die mogelijkheid echter.

Het verzoek tot heroverweging staat enkel open voor de leden van de GBC, inclusief de initiatiefnemer, die deel uitmaken van de minimumsamenstelling van de GBC als bepaald in het nieuwe artikel 26/1, §2, eerste lid.

In het voorliggend ontwerp van decreet wordt het verzoek tot heroverweging beperkt tot twee gevallen. Het eerste betreft het geval waar sprake is van een ‘herhaald’ ongunstig advies van de kwaliteitsadviseur. Dit betreft de hypothese waar een project negatief werd geadviseerd, het door de initiatiefnemer vervolgens opnieuw voor de GBC (IGBC) of voor de RMC werd gebracht en opnieuw voor advies aan de kwaliteitsadviseur werd voorgelegd, waarna het een tweede maal negatief werd beoordeeld door de kwaliteitsadviseur. Het tweede geval betreft het verzoek tot heroverweging van een lid van de GBC tegen een gunstig advies van de kwaliteitsadviseur. In dat geval heeft enkel het lid wiens bezwaar aanleiding heeft gegeven tot het niet behalen van de consensus in de GBC (IGBC) de mogelijkheid om een verzoek tot heroverweging in te dienen.

Conform artikel 26/9 wordt het verzoek tot heroverweging ingesteld bij de Vlaamse Regering. Die zou via delegatie de afhandeling van het verzoek tot heroverweging bij de minister bevoegd voor Mobiliteit en de minister bevoegd voor Openbare Werken kunnen leggen, zoals thans in omzendbrief MOW/2009/01 wordt bepaald.

De Vlaamse Regering dient de nadere regels vast te stellen voor het instellen en de behandeling van deze procedure tot heroverweging.

Artikel 28

Deze bepaling voegt een titel III/2 toe aan het decreet, die de grondslag biedt voor een generieke subsidiemachtiging. Tevens wordt de rechtsgrondslag gecreëerd voor het afsluiten van samenwerkingsovereenkomsten, naar analogie van de convenantregeling die decretaal werd vastgelegd in het decreet van 20 april 2001.

Artikel 29

Het eerste hoofdstuk van de nieuwe titel III/2 bevat de bepalingen in verband met de subsidiëring van het mobiliteitsbeleid.

Artikel 30

De eerste afdeling van dit hoofdstuk gaat nader in op de subsidiëring van het duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid.

Artikel 31

Tot op vandaag verschaft het Mobiliteitsdecreet slechts een partiële subsidiemachtiging, namelijk voor de aanwerving van gemeentepersoneel (artikel 8, tweede lid) en de uitvoering van de gemeentelijke taken voor de mobiliteitsplanning (artikel 21). Die bieden een permanente decretale subsidiemachtiging voor de huidige modules 1 en de daarbij horende

koepelmodule. Zoals reeds opgemerkt werd bij de toelichting bij artikel 4 van dit ontwerp van decreet, is het de bedoeling om de gemeentelijke mobiliteitsplanning te subsidiëren. Dit kan, zoals thans het geval is, door het verschaffen van een (geplafonneerde) subsidie voor de kosten van een extern studiebureau of voor de inzet van eigen gemeentelijk personeel. Het is dus niet de bedoeling om naast de subsidiëring van mobiliteitsplanning ook de aanwerving van mobiliteitspersoneel te subsidiëren. Verder wordt opgemerkt dat ingevolge dit ontwerp van decreet ook de herziening van de gemeentelijke mobiliteitsplannen in principe subsidiabel is. Het is uiteraard niet de bedoeling om de herziening subsidiabel te stellen als die zich, conform de sneltoets, beperkt tot een bevestiging met actualisering van het actieprogramma.

Voor andere modules bestaat een ad-hocsubsidiemachtiging in het jaarlijks begrotingsdecreet. Vermits subsidies, ingevolge artikel 49 van de gecoördineerde wetten op de Rijkscomptabiliteit van 17 juli 1991, enkel kunnen worden toegekend bij besluit en de modules in het kader van de convenantregeling contractuele instrumenten zijn, diende telkens ook een subsidiebelofte bij ministerieel besluit in de betrokken dossiers te worden toegevoegd. Aldus gaf de convenantregeling voor de subsidiemodules aanleiding tot complexe procedures, waarbij bovendien tussen het afsluiten van de module en de uitbetaling van de subsidie na realisatie van het project vaak een groot tijdsverloop optrad.

Om die redenen wordt ervoor geopteerd om voor de huidige subsidiemodules¹² een generieke subsidiemachtiging te voorzien in het decreet.

De decretale grondslag voor de generieke subsidiemachtiging wordt voorzien in artikel 26/10. Die machtiging is voldoende ruim geformuleerd. Zo behoudt de Vlaamse Regering voldoende vrijheid om, onder andere in functie van de evolutie van het mobiliteitssysteem, de subsidiabele projecten te herdefiniëren. Dat zou niet mogelijk zijn indien men in de decreettekst zou aanknopen bij de specifiek omschreven projecten die thans via de modules in de convenantregeling worden gesubsidieerd.

Op basis van artikel 26/10, §2, komt het toe aan de Vlaamse Regering om de subsidievoorwaarden nader te bepalen. Er worden daarvoor twee richtlijnen gegeven in het ontwerp van decreet. De subsidiabele projecten moeten bijdragen tot de ontwikkeling van een duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid en bovendien moeten de subsidiabele plannen en projecten voldoen aan de kwaliteitscriteria die zijn bepaald in hoofdstuk 2 van titel III/1. Aldus wordt op algemene wijze een verband gelegd tussen het (kunnen) bekomen van een subsidie en het volgen van een voorgeschreven projectmethodologie en het doorstaan van kwaliteitscontrole. Voor de aanwerving en de opleiding van mobiliteitspersoneel zal de subsidiëring afhangen van de voorwaarden die door de Vlaamse Regering zijn bepaald op basis van artikel 8 van het Mobiliteitsdecreet.

De Vlaamse Regering dient tevens de subsidieprocedures nader te bepalen.

Artikel 32

Afdeling 2 gaat in op de subsidiëring van het mobiliteitsbeleid op tussenliggend niveau.

¹² Het gaat meer specifiek om de modules 1 (opmaak of bijsturing van een (inter)gemeentelijk mobiliteitsplan), 10 (herinrichting van een schoolbuurt aan of in de nabijheid van een gewestweg), 12 (aanleg of verbetering van fietspaden van het bovenlokaal, functioneel fietsroutenetwerk buiten het gewestdomein als alternatief voor fietspaden langs gewestwegen), 14 (aanleg of herinrichting van ontsluitingsinfrastructuur voor tewerkstellings-, winkel- en/of dienstenzones van bovenlokaal belang) en 15 (flankerende maatregelen ter ondersteuning van een duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid). De module 10 en 14 zijn enkel subsidiabel indien deze betrekking hebben op gemeentewegen.

Artikel 33

Artikel 26/11 creëert een grondslag voor het verlenen van subsidies aan provincies voor projecten die kaderen binnen het provinciaal mobiliteitscharter, vermeld in artikel 22. Het gaat bijvoorbeeld om de subsidiëring van projecten in het kader van het Fietsfonds. De huidige tekst van het Mobiliteitsdecreet bevat geen subsidiemachtiging voor die projecten.

De uitwerking van de voorwaarden en de procedures waaronder die subsidie kan worden aangevraagd, zal worden geregeld bij uitvoeringsbesluit. Het spreekt voor zich dat er een band moet bestaan met het mobiliteitscharter.

Artikel 34

Het tweede hoofdstuk van de nieuwe titel III/2 regelt de samenwerkingsovereenkomsten tussen de actoren die zijn betrokken in mobiliteitsprojecten.

Artikel 35

Artikel 26/12 van het ontwerp van decreet bevat de grondslag voor het afsluiten van samenwerkingsovereenkomsten, naar analogie van de convenantregeling, die voorheen was voorzien in het decreet van 20 april 2001 betreffende de mobiliteitsconvenants. In het besluit van 19 juni 2009 van de Vlaamse Regering betreffende het provinciale mobiliteitscharter wordt eveneens van deze contractuele techniek gebruik gemaakt.

De projecten die daarvoor in aanmerking komen, worden aangewezen door de Vlaamse Regering. Daarvoor komen de resterende modules¹³, andere dan de subsidiemodules, in aanmerking, waarvoor nu ook al samenwerkingsovereenkomsten (convenanten) worden afgesloten.

De Vlaamse Regering bepaalt, zoals ook onder de vroegere convenantregeling het geval was, de minimuminhoud van de samenwerkingsovereenkomst. Daarin kan onder meer worden ingegaan op de duur van de samenwerkingsovereenkomst. Aangezien slechts de minimuminhoud wordt geregeld, blijft ruimte voor verdere aanvullingen die tussen de betrokken partijen in onderling overleg worden overeengekomen. Zo blijft ook maatwerk mogelijk voor elk dossier.

In navolging van het advies van de Raad van State, afdeling Wetgeving, worden de belangrijkste elementen van die samenwerkingsovereenkomst decretaal opgenomen. Het betreft een niet-limitatieve opsomming. Bij het bepalen van de minimuminhoud van de samenwerkingsovereenkomst dient de Vlaamse Regering er ook zorg voor te dragen dat de projecten die er het voorwerp van uitmaken voldoen aan de kwaliteitscriteria bepaald in hoofdstuk 2 van titel III/1. Uiteraard zal ook rekening worden gehouden met de aanbevelingen die ter verbetering van de modules werden gedaan in de resolutie van 12 juli 2006 van het Vlaams Parlement betreffende de evaluatie van de mobiliteitsconvenants en deze van de Task Force, gedaan naar aanleiding van de evaluatie en bijstelling van het instrument mobiliteitsconvenant (2010).

¹³ Zie de modules 2 (aanleg van een rondweg en/of een andere nieuwe verbindende of ontsluitende gewestweg), 3 (herinrichting van een doortocht), 4 (aan de bebouwde omgeving aangepaste verlichting van een gewestweg, geplaatst door de lokale overheid), 5 (schermen en/of gronddammen langs gewestweg, die het verkeerslawaaï verminderen), 6 (net houden van gewestwegen en hun vrijliggende fietspaden door de lokale overheid), 7 (informatieverstrekking over en promotie van het geregeld vervoer), 8 (doorstromingsmaatregelen voor het geregeld vervoer), 9 (verhoging van het aanbod van geregeld vervoer), 11 (aanleg of verbetering van fietspaden langs gewestwegen door het gewest), 13 (aanleg of verbetering van fietspaden langs gewestwegen door de lokale overheid), 16 (herinrichting van een wegvak (niet-doortocht) van een gewestweg), 17 (verlichting van een gewestweg, geplaatst door het gewest), 18 (herinrichting van een kruispunt of (her)aanleg van een oversteekplaats op een gewestweg) en 19 (streefbeeldstudie (voor primaire II of secundaire gewestweg) of studie over een bovenlokaal mobiliteitsthema). Ook de modules 10 en 14 kunnen voorwerp uitmaken van dergelijke overeenkomsten, voor zover ze betrekking hebben op gewestwegen.

Artikel 36

Op basis van artikel 28/1 worden de gemeentelijke mobiliteitsplannen die tot stand zijn gekomen in het kader van de convenantregeling onder bepaalde voorwaarden gelijkgesteld met deze opgemaakt op basis van het Mobiliteitsdecreet. Die bepaling stelt een einde aan de rechtsonzekerheid die was ontstaan over de vraag of deze plannen nog geldig waren en of zij bijgevolg nog de basis konden zijn voor het afsluiten van een subsidiemodule.

Het moet wel gaan om plannen die op basis van de vroegere regeling conform werden verklaard en op voorwaarde dat op 30 april 2009 (zijnde de datum van inwerkingtreding van het Mobiliteitsdecreet) de conformverklaring niet meer dan zes jaar oud was. Ten opzichte van omzendbrief MOW/2009/03 betekent dit dat gemeenten een jaar langer krijgen om de sneltoets uit te voeren en de resultaten ervan aan de kwaliteitsadviseur voor te leggen. Die verlenging moet hen in staat stellen om het oude mobiliteitsplan in overeenstemming te brengen met de bepalingen van het decreet. Ten laatste bij de eerstvolgende herziening van het gelijkgesteld mobiliteitsplan, die moet worden uitgevoerd na de inwerkingtreding van dit wijzigingsdecreet, moet het plan immers in overeenstemming worden gebracht met de bepalingen van het Mobiliteitsdecreet.

Artikel 37

Als gevolg van artikel 38 wordt het decreet van 20 april 2001 betreffende de mobiliteitsconvenants opgeheven. Conform de algemene beginselen die de temporele werking van wetgeving beheersen, respecteert het ontwerp van decreet uiteraard de reeds afgesloten convenants, die geldig blijven tot ze volledig zijn uitgevoerd.

In het nieuwe artikel 28/2 wordt tevens bepaald dat het decreet van 20 april 2001 en bijhorende modules ook blijven gelden op de convenants die worden afgesloten binnen een termijn van twee jaar na datum van de inwerkingtreding van huidig ontwerp van decreet, mits evenwel het gemeenteraadsbesluit, waarbij werd besloten om een mobiliteitsconvenant af te sluiten, dateert van voor de inwerkingtreding van dit ontwerp van decreet – vanaf die datum moet met het nieuwe systeem worden gewerkt. Bovendien moet het gaan om een gemeenteraadsbesluit van na 15 april 2007, zijnde de datum waarop het MB van 22 februari 2007¹⁴ in werking trad. Dat MB bepaalt het meest actuele model van de modules. Deze bepaling bevat een uitdoofregeling die wil voorkomen dat de besluiten van de gemeenteraad die zijn genomen voor de inwerkingtreding van het nieuwe decreet, geen uitwerking meer kunnen hebben. Dat zou immers tot gevolg hebben dat mogelijk heel veel werk dat werd uitgevoerd door de gemeenten ter voorbereiding van het afsluiten van een mobiliteitsconvenant zinloos zou zijn geworden. Om echter een redelijke overgangstermijn te garanderen, wordt de termijn om een mobiliteitsconvenant af te sluiten beperkt tot twee jaar na de inwerkingtreding van dit ontwerp van decreet. Het is onder andere vanuit oogpunt van de rechtszekerheid immers niet wenselijk om nog gedurende lange periode twee systemen in het leven te houden, de convenantregeling volgens het decreet van 20 april 2001 enerzijds en de subsidieregeling, in voorkomend geval aangevuld met samenwerkingsovereenkomsten, van het huidige decreet anderzijds.

Artikel 38

Dit artikel regelt de opheffing van het decreet van 20 april 2001 betreffende de mobiliteitsconvenants. De grondslag voor het afsluiten van mobiliteitsconvenants, thans samenwerkingsovereenkomsten genoemd, wordt immers opgenomen in het nieuwe artikel 26/12 van het Mobiliteitsdecreet.

¹⁴ BS 5 april 2007.

Artikel 39

Aangezien het decreet van 20 april 2001 betreffende de mobiliteitsconvenants wordt opgeheven, wordt titel IV van het Mobiliteitsdecreet, dat een aantal wijzigingen aanbrengt aan dit decreet, zonder voorwerp. Daarom wordt tegelijk met de inwerkingtreding van artikel 38 van dit ontwerp van decreet de opheffing van titel IV van het decreet van 20 maart 2009 betreffende het Mobiliteitsdecreet geregeld.

Artikel 40

Omdat voor de toepassing van dit decreet nog heel wat uitvoeringsbesluiten noodzakelijk zijn, wordt bepaald dat de Vlaamse Regering de datum van de inwerkingtreding van het decreet regelt. Dat laat toe om de inwerkingtreding ervan pas te laten ingaan op het ogenblik dat ook de noodzakelijke uitvoeringsbesluiten beschikbaar zijn. De opheffing van het decreet van 20 april 2001 betreffende de mobiliteitsconvenants zal dan ook pas een feit zijn op de datum die de Vlaamse Regering bepaalt. Tot zolang blijft de oude conventantregeling gelden.

In afwijking hiervan treden artikel 2, 1° en 2°, artikel 5, artikel 11, en artikel 36, in werking tien dagen na publicatie van het decreet in het Belgisch Staatsblad. Die bepalingen behoeven geen nadere uitvoering, zodat er geen reden is om de inwerkingtreding afhankelijk te stellen van een uitvoeringsbesluit.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Kris PEETERS

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Hilde CREVITS

VOORONTWERP VAN DECREET
d.d. 27 mei 2011



**Ontwerp van decreet houdende wijziging van het decreet van 20 maart 2009
betreffende het mobiliteitsbeleid en opheffing van het decreet van 20 april 2001
betreffende de mobiliteitsconvenants**

DE VLAAMSE REGERING,

Op voorstel van de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken;

Na beraadslaging,

BESLUIT:

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

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Art. 2. In artikel 2 van het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in punt 7° wordt tussen het woord “ beleidsdomein” en het woord “waaraan” de zinsnede “, vermeld in artikel 28, §1, van het besluit van de Vlaamse Regering van 3 juni 2005 met betrekking tot de organisatie van de Vlaamse administratie” ingevoegd;

2° in punt 9° wordt het woord “Agentschap” ingevoegd voor de woorden “Wegen en Verkeer” en wordt het jaartal “2007” vervangen door het jaartal “2005”;

3° er worden een punt 13° tot en met 18° toegevoegd, die luiden als volgt:

“13° duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid: een gemeentelijk of intergemeentelijk beleid dat in gedeelde verantwoordelijkheid tussen de betrokken actoren wordt uitgebouwd op basis van een geïntegreerde visie op een duurzame mobiliteit;

14° initiatiefnemer: elke rechtspersoon in opdracht waarvan projecten worden uitgevoerd;

15° project: een maatregel die of een geheel van maatregelen dat betrekking heeft op de ondersteuning van andere strategische plannen dan de mobiliteitsplannen, vermeld in artikel 6, de verbetering van bestaande of de aanleg van nieuwe infrastructuur, de uitbouw van een kwaliteitsvol openbaar vervoer en op andere projecten die bijdragen tot duurzame mobiliteit;

16° GBC: gemeentelijke begeleidingscommissie;

17° IGBC: intergemeentelijke begeleidingscommissie;

18° RMC: regionale mobiliteitscommissie.”.

Art. 3. In artikel 6 van hetzelfde decreet wordt paragraaf 1 vervangen door wat volgt:

“§1. Er wordt een mobiliteitsplan opgemaakt op de volgende niveaus:

1° op gewestelijk niveau, voor het geheel van het grondgebied van het Vlaamse Gewest;

2° gemeentelijk, voor het geheel van het grondgebied van de gemeente.

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

1° intergemeentelijk, voor het geheel van de grondgebieden van aangrenzende gemeenten;

2° op een tussenliggend niveau, voor een vervoersgebied of voor een specifiek mobiliteitsthema.”.

Art. 4. In artikel 8 van hetzelfde decreet wordt het tweede lid opgeheven.

Art. 5. In artikel 11, §2, tweede lid, van hetzelfde decreet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in punt 2° wordt het woord “Agentschap” ingevoegd voor de woorden “Wegen en Verkeer”;

2° punt 3° wordt opgeheven.

Art. 6. In artikel 16 van hetzelfde decreet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 1 wordt de zin “De gemeenteraad kan om de vijf jaar een gemeentelijk mobiliteitsplan vaststellen.” vervangen door de zin “De gemeenteraad stelt een gemeentelijk mobiliteitsplan vast. Het gemeentelijk mobiliteitsplan geeft het kader aan voor het gewenste duurzame lokaal mobiliteitsbeleid.”;

2° aan paragraaf 1 wordt een derde lid toegevoegd, dat luidt als volgt:

“De GBC, vermeld in artikel 26/1, §1, is belast met de voorbereiding, de opmaak, de opvolging, de evaluatie en, in voorkomend geval, de herziening van het gemeentelijk mobiliteitsplan.”;

3° in paragraaf 2, tweede lid, wordt het woord “vijf” vervangen door het woord “zes”;

4° aan paragraaf 2, derde lid, wordt de zinsnede “overeenkomstig artikel 19, §5” toegevoegd;

5° in paragraaf 3, tweede lid, wordt de zinsnede “provinciale auditcommissie, vermeld in artikel 19, §3” vervangen door de zinsnede “de RMC, vermeld in artikel 26/4” ;

6° aan paragraaf 3, tweede lid, worden de volgende zinnen toegevoegd:

“De kwaliteitscontrole wordt uitgevoerd overeenkomstig artikel 26/8. Tegen het advies van de kwaliteitsadviseur kan door elk van de leden van de GBC, vermeld in artikel 26/1, §2, eerste lid, beroep worden ingesteld overeenkomstig de bepalingen van artikel 26/9.”.

Art. 7. In artikel 17, §1, 3°, van hetzelfde decreet wordt de zinsnede “1°” opgeheven.

Art. 8. In artikel 18 van hetzelfde decreet wordt een vierde lid ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Als daarvan niet uitdrukkelijk wordt afgeweken, zijn de bepalingen van dit hoofdstuk van overeenkomstige toepassing op het intergemeentelijk mobiliteitsplan.”.

Art. 9. In artikel 19 van hetzelfde decreet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 3 wordt het eerste lid vervangen door wat volgt:

“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 RMC, vermeld in artikel 26/4. De kwaliteitscontrole wordt overeenkomstig artikel 26/8. Tegen het advies van de kwaliteitsadviseur kan door elk van de leden van de GBC, vermeld in artikel 26/1, §2, eerste lid, beroep worden ingesteld overeenkomstig de bepalingen van artikel 26/9.”;

2° in paragraaf 3 worden het tweede tot en met het vijfde lid opgeheven.

Art. 10. Artikel 21 van hetzelfde decreet wordt opgeheven.

Art. 11. In artikel 22, §1, tweede lid, van hetzelfde decreet wordt het woord “beleidsnota” vervangen door het woord “beleidsovereenkomst”.

Art. 12. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt een titel III/1 ingevoegd, die luidt als volgt:

“Titel III/1. Organisatorische omkadering van het duurzame lokale mobiliteitsbeleid”.

Art. 13. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt in titel III/1, ingevoegd bij artikel 12, een hoofdstuk I ingevoegd, die luidt als volgt:

“Hoofdstuk I. Organisatiestructuur en taakverdeling”.

Art. 14. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt in hoofdstuk I, ingevoegd bij artikel 13, een afdeling I ingevoegd, die luidt als volgt:

“Afdeling I. Gemeentelijke en intergemeentelijke begeleidingscommissie”.

Art. 15. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt in afdeling I, ingevoegd bij artikel 14, een artikel 26/1 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 26/1. §1. Op initiatief van de gemeente wordt in elke gemeente een GBC ingesteld. De GBC is een multidisciplinair en beleidsdomeinoverschrijdend overlegforum.

De GBC is verantwoordelijk voor:

- 1° de voorbereiding, de opmaak, de opvolging, de evaluatie en, in voorkomend geval, de herziening van het gemeentelijk of intergemeentelijk mobiliteitsplan;
- 2° de begeleiding van de voorbereiding, de opmaak, de opvolging en de evaluatie van projecten die aansluiten bij het duurzame lokale mobiliteitsbeleid.

§2. De GBC is ten minste samengesteld uit:

- 1° de initiatiefnemer, als die niet de hoedanigheid, vermeld in punt 2° tot en met 5°, heeft;
- 2° een vertegenwoordiger van de gemeente;
- 3° een vertegenwoordiger van het departement;
- 4° een vertegenwoordiger van de Vlaamse Vervoermaatschappij - De Lijn;
- 5° een vertegenwoordiger van de betrokken wegbeheerder, als die niet de hoedanigheid, vermeld in punt 1° tot en met 3°, heeft.

De samenstelling van de GBC kan worden uitgebreid met andere relevante actoren overeenkomstig de bepalingen die zijn vastgesteld door de Vlaamse Regering.

Als daartoe wordt besloten door de gemeenteraad in het kader van participatie, kunnen de vergaderingen van de GBC worden opengesteld voor vertegenwoordigers van het maatschappelijk middenveld en de bevolking.”.

Art. 16. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt in dezelfde afdeling I een artikel 26/2 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 26/2. Op voorstel van de initiatiefnemer kunnen de werkzaamheden van de GBC of deelaspecten ervan worden gebundeld in een gezamenlijk bovenlokaal overlegplatform, IGBC genoemd.

Artikel 26/1, §1, tweede lid, en §2, zijn van overeenkomstige toepassing op de IGBC.”.

Art. 17. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt in dezelfde afdeling I een artikel 26/3 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 26/3. De Vlaamse Regering stelt nadere regels vast voor de organisatie, de samenstelling, de werking en de opdracht van de GBC en de IGBC.”.

Art.18. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt in hoofdstuk I, ingevoegd bij artikel 13, een afdeling II ingevoegd, die luidt als volgt:

“Afdeling II. De regionale mobiliteitscommissie”.

Art.19. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt in afdeling II, ingevoegd bij artikel 18, een artikel 26/4 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 26/4. §1. De Vlaamse Regering stelt een RMC in die haar beraadslagingen kan houden in elke provincie. De RMC is een multidisciplinaire en beleidsdomeinoverschrijdende werkgroep.

De RMC is verantwoordelijk voor:

- 1° de uitvoering van een kwaliteitscontrole op het ontwerp, de evaluatie en, in voorkomend geval, de herziening van het gemeentelijk of intergemeentelijk mobiliteitsplan;
- 2° de uitvoering van een kwaliteitscontrole op projecten.

§2. De RMC is ten minste samengesteld uit:

- 1° de initiatiefnemer, als die niet de hoedanigheid , vermeld in punt 2° tot en met 7°, heeft;
- 2° een vertegenwoordiger van het departement;
- 3° een vertegenwoordiger van het Agentschap Wegen en Verkeer;
- 4° een vertegenwoordiger van de Vlaamse Vervoermaatschappij - De Lijn;
- 5° een vertegenwoordiger van het agentschap Ruimte en Erfgoed, vermeld in artikel 1 van het besluit van de Vlaamse Regering van 10 november 2005 tot oprichting van het intern verzelfstandigd agentschap zonder rechtspersoonlijkheid Ruimte en Erfgoed;
- 6° een vertegenwoordiger van de gemeenten in kwestie;
- 7° een vertegenwoordiger van de provincie.

De samenstelling van de RMC kan worden uitgebreid met andere relevante actoren.

§3. De RMC wordt bijgestaan door een kwaliteitsadviseur die wordt aangesteld door het departement.

De kwaliteitsadviseur is verantwoordelijk voor:

- 1° de inhoudelijke begeleiding van de beraadslaging in de RMC;
- 2° het verlenen van gemotiveerd advies over het ontwerp van gemeentelijk of intergemeentelijk mobiliteitsplan en de resultaten van de sneltoets;
- 3° het verlenen van gemotiveerd advies over de projecten.”.

Art. 20. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt in dezelfde afdeling II een artikel 26/5 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 26/5. De Vlaamse Regering stelt nadere regels vast voor de organisatie, de samenstelling, de werking en de opdracht van de RMC en de aanstelling en taakstelling van de kwaliteitsadviseur.”.

Art. 21. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt in titel III/1, ingevoegd bij artikel 12, een hoofdstuk II ingevoegd, die luidt als volgt:

“Hoofdstuk II. Integrale kwaliteitszorg”.

Art. 22. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt in hoofdstuk II, ingevoegd bij artikel 21, een afdeling I ingevoegd, die luidt als volgt:

“Afdeling I. Projectmethodologie”.

Art. 23. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt in afdeling I, ingevoegd bij artikel 22, een artikel 26/6 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 26/6. De door de Vlaamse Regering aangewezen projecten worden op een gefaseerde wijze uitgewerkt, waarbij de volgende stappen worden onderscheiden:

- 1° een analyse van de feitelijke, financiële en juridische context en de eventuele oplossingsvarianten voor een mobiliteitsprobleem, met aanduiding van de voorkeursoplossing;
- 2° een voorontwerp, met inbegrip van een verklarende nota, die de nadere uitwerking bevat van de gekozen oplossing.

Er wordt ook een evaluatie uitgevoerd die aangeeft hoe het project of de cluster van samenhangende projecten bijdraagt tot een duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid.

De Vlaamse Regering bepaalt de nadere regels voor de inhoud van de analyse, het voorontwerp en de evaluatie, vermeld in het eerste en tweede lid, en de wijze van rapportage daarover, en stelt de voorwaarden vast waaronder de stappen, vermeld in het eerste lid, 1° en 2°, kunnen worden geïntegreerd.”.

Art. 24. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt in dezelfde afdeling I een artikel 26/7 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 26/7. De initiatiefnemer zorgt voor de uitvoering van de analyse, het voorontwerp en de evaluatie, vermeld in artikel 26/6, eerste en tweede lid, en rapporteert daarover volgens de regels die daarvoor zijn vastgesteld overeenkomstig artikel 26/6, derde lid. Hij houdt daarbij rekening met de aanbevelingen van de GBC of de IGBC en het advies van de kwaliteitsadviseur.

De GBC of IGBC begeleidt de uitvoering van de analyse, het voorontwerp en de evaluatie. Daarvoor houdt de GBC of de IGBC de nodige beraadslagingen en verstrekt ze aanbevelingen aan de initiatiefnemer.

De GBC of IGBC verstrekt haar aanbevelingen bij consensus.”.

Art. 25. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt in hoofdstuk II, ingevoegd bij artikel 21, een afdeling II ingevoegd, die luidt als volgt:

“Afdeling II. Kwaliteitsbewaking.”.

Art. 26. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt in afdeling II, ingevoegd bij artikel 25, een artikel 26/8 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 26/8. §1. Na de beraadslaging in de GBC of de IGBC bezorgt de initiatiefnemer de rapportage over de analyse, het voorontwerp en de evaluatie, vermeld in artikel 26/6, eerste en tweede lid, alsook alle andere relevante documenten aan de kwaliteitsadviseur en aan de RMC.

De kwaliteitsadviseur brengt advies uit over de projectfase in kwestie. Daarvoor wordt ten minste de conformiteit getoetst aan de relevante regelgeving, zoals de bepalingen van dit decreet of het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en de uitvoeringsbesluiten ervan, de richtinggevende bepalingen van het toepasselijk mobiliteitsplan en, in voorkomend geval, de samenwerkingsovereenkomst, vermeld in artikel 26/12.

§2. Het advies van de kwaliteitsadviseur luidt:

1° gunstig, als de kwaliteitsadviseur oordeelt dat de projectfase in kwestie voldoet aan de criteria, vermeld in paragraaf 1, tweede lid;

2° ongunstig, als de kwaliteitsadviseur oordeelt dat de projectfase in kwestie niet voldoet aan die criteria.

Het advies wordt gegeven na de ontvangst van de rapportage en alle andere relevante documenten, vermeld in paragraaf 1, eerste lid, en binnen de termijn daartoe bepaald overeenkomstig paragraaf 4. De kwaliteitsadviseur brengt het departement, de RMC, de GBC of de IGBC op de hoogte van het advies.

Bij ongunstig advies kan de initiatiefnemer, in voorkomend geval na het aanbrengen van de nodige aanpassingen, het project opnieuw voorleggen aan de GBC.

§3. In afwijking van paragraaf 1, eerste lid, worden de rapportage over de analyse, het voorontwerp en de evaluatie, en alle andere relevante documenten ter bespreking voorgelegd aan de RMC als:

- 1° geen consensus werd bereikt binnen de GBC of de IGBC;
- 2° de kwaliteitsadviseur daarom verzoekt;
- 3° de initiatiefnemer daarom verzoekt.

Na de beraadslaging in de RMC verleent de kwaliteitsadviseur advies overeenkomstig de paragrafen 1 tot en met 3. In afwijking van paragraaf 2, tweede lid, verleent de kwaliteitsadviseur mondeling advies op de vergadering van de RMC waarop over het project wordt beraadslaagd. De kwaliteitsadviseur bezorgt na de vergadering van de RMC binnen de termijn daartoe bepaald overeenkomstig paragraaf 4, de schriftelijke neerslag van zijn advies aan het departement, de RMC, de GBC of de IGBC.

§4. De Vlaamse Regering bepaalt de nadere regels voor de procedure, de vorm en de termijn waarbinnen de kwaliteitsadviseur zijn advies uitbrengt. Indien geen advies wordt uitgebracht binnen de door de Vlaamse Regering bepaalde termijn, wordt het advies geacht gunstig te zijn.”.

Art. 27. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt in dezelfde afdeling II een artikel 26/9 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 26/9. Elk lid van de GBC of de IGBC, vermeld in artikel 26/1, §2, eerste lid en artikel 26/2, kan een verzoek tot heroverweging indienen tegen:

- 1° het herhaalde ongunstige advies van de kwaliteitsadviseur;
- 2° het gunstige advies van de kwaliteitsadviseur, als het beroep wordt ingesteld door het lid van de GBC of de IGBC van wie het bezwaar aanleiding heeft gegeven tot het niet-bereiken van de consensus binnen de GBC of de IGBC.

Het verzoek tot heroverweging wordt ingediend bij de Vlaamse Regering.

De Vlaamse Regering stelt de nadere regels en de procedure van het verzoek tot heroverweging vast.”.

Art. 28. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt een titel III/2 ingevoegd, die luidt als volgt:

“Titel III/2. Subsidiëring en uitvoering van het mobiliteitsbeleid”.

Art. 29. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt in titel III/2, ingevoegd bij artikel 28, een hoofdstuk I ingevoegd, die luidt als volgt:

“Hoofdstuk I. Subsidiëring van het mobiliteitsbeleid”.

Art. 30. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt in hoofdstuk I, ingevoegd bij artikel 29, een afdeling I ingevoegd, die luidt als volgt:

“Afdeling I. Subsidiëring van het duurzame lokale mobiliteitsbeleid”.

Art. 31. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt in afdeling I, ingevoegd bij artikel 30, een artikel 26/10 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 26/10. §1. Om de ontwikkeling en uitvoering van het duurzame lokale mobiliteitsbeleid te bevorderen, kan de Vlaamse Regering, binnen de perken van de begrotingskredieten, een subsidie verlenen aan de gemeenten voor:

- 1° de opmaak en herziening van een gemeentelijk of intergemeentelijk mobiliteitsplan;
- 2° projecten die de aanleg of de verbetering van de infrastructuur langs gemeentewegen tot doel hebben;
- 3° niet-infrastructuurgebonden projecten ter ondersteuning van het duurzame lokale mobiliteitsbeleid.

§2. De Vlaamse Regering bepaalt de nadere voorwaarden op basis waarvan het personeel, de plannen en de projecten, vermeld in de eerste paragraaf, subsidiabel zijn. Daarbij houdt ze onder meer rekening met de volgende criteria:

- 1° de projecten dragen bij tot de ontwikkeling van een duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid;
- 2° de plannen en projecten voldoen aan de bepalingen over de integrale kwaliteitszorg, vermeld in titel III/1, hoofdstuk II.

De Vlaamse Regering bepaalt de procedures voor de aanvraag, beoordeling, toekenning en uitbetaling van de subsidie.”.

Art. 32. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt in hoofdstuk I, ingevoegd bij artikel 29, een afdeling II ingevoegd, die luidt als volgt:

“Afdeling II. Subsidiëring van het mobiliteitsbeleid op tussenliggend niveau”.

Art. 33. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt in afdeling II, ingevoegd bij artikel 32, een artikel 26/11 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 26/11. Om de ontwikkeling van het mobiliteitsbeleid op tussenliggend niveau te bevorderen, kan de Vlaamse Regering, binnen de perken van de begrotingskredieten, een subsidie verlenen aan de provincies ter uitvoering van het provinciale mobiliteitscharter, vermeld in artikel 22.

De Vlaamse Regering bepaalt de voorwaarden en procedures voor de aanvraag, beoordeling, toekenning en uitbetaling van de subsidie.”.

Art. 34. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt in titel III/2, ingevoegd bij artikel 28, een hoofdstuk II ingevoegd, die luidt als volgt:

“Hoofdstuk II. Samenwerkingsovereenkomsten”.

Art. 35. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt in hoofdstuk II, ingevoegd bij artikel 34, een artikel 26/12 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 26/12. Voor de door de Vlaamse Regering aangewezen projecten wordt een samenwerkingsovereenkomst gesloten tussen de betrokken actoren. De overeenkomst regelt de wederzijdse verbintenissen van de actoren. Die verbintenissen kunnen onder meer betrekking hebben op de projectorganisatie, de personele of materiële ondersteuning en de financiering.

De Vlaamse Regering regelt de minimuminhoud van de samenwerkingsovereenkomst. Er wordt in ieder geval gewaarborgd dat de projecten die het voorwerp uitmaken van de samenwerkingsovereenkomst, voldoen aan de bepalingen over de integrale kwaliteitszorg, vermeld in titel III/1, hoofdstuk II.”.

Art. 36. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt een artikel 28/1 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 28/1. Het gemeentelijke mobiliteitsplan dat is opgemaakt voor 30 april 2009, wordt gelijkgesteld met een gemeentelijk mobiliteitsplan dat wordt opgemaakt en

vastgesteld overeenkomstig de bepalingen van dit decreet als minder dan zes jaar is verstreken sinds de laatste conformverklaring ervan overeenkomstig de op dat ogenblik geldende regelgeving.

Uiterlijk bij de eerstvolgende herziening van het gelijkgestelde gemeentelijke mobiliteitsplan, die plaatsvindt na de inwerkingtreding van het decreet van [...] houdende wijziging van het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid en de opheffing van het decreet van 20 april 2001 betreffende de mobiliteitsconvenants, moet het plan in overeenstemming worden gebracht met de bepalingen van dit decreet en de uitvoeringsbesluiten ervan.”.

Art. 37. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt een artikel 28/2 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“De mobiliteitsconvenants die gesloten zijn voor de inwerkingtreding van het decreet van [...] houdende wijziging van het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid en de opheffing van het decreet van 20 april 2001 betreffende de mobiliteitsconvenants, en de modules die er deel van uitmaken, blijven geldig tot de volledige uitvoering ervan.

De bepalingen van het decreet van 20 april 2001 betreffende de mobiliteitsconvenants en de modules die zijn vastgesteld, blijven van toepassing op de mobiliteitsconvenants die worden gesloten binnen een termijn van twee jaar na de datum van de inwerkingtreding van het decreet, vermeld in het eerste lid, als het besluit van de gemeenteraad daartoe werd genomen na 15 april 2007 en voor de inwerkingtreding van dit decreet.”.

Art. 38. Het decreet van 20 april 2001 betreffende de mobiliteitsconvenants, gewijzigd bij het decreet van 20 maart 2009, wordt opgeheven.

Art. 39. Titel IV van het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid wordt opgeheven.

Art. 40. De Vlaamse Regering bepaalt de datum waarop artikel 2, 3° tot en met artikel 4, artikel 6 tot en met artikel 10, artikel 12 tot en met 35 en artikel 37 tot en met artikel 39 van dit decreet in werking treden.

Brussel,

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Kris PEETERS

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Hilde CREVITS

ADVIES VAN DE
MOBILITEITSRAAD VAN VLAANDEREN



Advies hervorming mobiliteitsconvenants

Advies

over het ontwerp van decreet tot hervorming
van de mobiliteitsconvenants

Brussel, 15 juni 2011

Adviesvraag: Advies over het ontwerp van decreet houdende wijziging van het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid en opheffing van het decreet van 20 april 2001 betreffende de mobiliteitsconvenants

Adviesvrager: Minister van Mobiliteits en Openbare Werken, Hilde Crevits

Ontvangst adviesvraag: 27 mei 2011

Adviestermijn: 15 juni 2011

Goedkeuring/bekrachtiging raad: goedkeuring op 15 juni 2011, bekrachtiging op 24 juni 2011

Inleiding

Inhoud van het voorontwerp van decreet

Het voorontwerp van decreet wil komen tot een juridisch geïntegreerd kader dat de integrale beleidscyclus betreffende het mobiliteitsbeleid (planning, uitvoering, monitoring en evaluatie) overspant. Het voorontwerp van decreet integreert de kernbepalingen van het decreet van 20 april 2001 betreffende de mobiliteitsconvenants in het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid.

Het voorontwerp van decreet behoudt de basisfilosofie van het convenantenbeleid, maar brengt een aantal accentverschuivingen met als doel het projectproces en de realisatie van de projecten administratief te vereenvoudigen en de doorlooptijden, waar mogelijk, te versnellen.

Het voorontwerp van decreet legt een planplicht op voor gemeentelijke mobiliteitsplannen. In het decreet van 20 maart 2009 werd nog geopteerd voor een facultatief systeem. De gemeentelijke mobiliteitsplanning wordt bovendien gekoppeld aan de gemeentelijke legislatuurperiode.

Tot slot wordt in het voorontwerp van decreet nog een aantal kleinere reparatiewijzigingen aangebracht aan de tekst van het decreet van 20 maart 2009.

Decretale opdracht MORA

De MORA heeft decretaal de opdracht om ten minste om de drie jaar de werking van de mobiliteitsconvenants te evalueren en dit telkens voor 30 april.

De MORA stelde in 2008 vast dat het jaarlijkse evaluatieverslag dat aan het Vlaams Parlement werd overgemaakt onvoldoende elementen bevatten over de werking van de beleidsmatige impact van de mobiliteitsconvenants, haar concrete realisaties of de effectieve werking van de gemeentelijke begeleidingscommissies en de provinciale auditcommissies. De MORA had daartoe aan de ministers van Mobiliteit en Openbare Werken concrete suggesties gedaan voor bijkomende informatie opdat de MORA aan zijn decretale opdracht zou kunnen voldoen (brief van 3 oktober 2008). De vraag om bijkomende informatie werd nog niet beantwoord.

In de Commissie Mobiliteit en Openbare Werken in het Vlaams Parlement van 16 december 2010 gaf Minister Crevits aan een inhoudelijke en procedurele evaluatie uit te werken. Mede in het licht van zijn decretale opdracht vindt de MORA het jammer dat de resultaten van de evaluatie niet toegevoegd zijn in het dossier van de adviesvraag.

Advies

De MORA onderschrijft de doelstellingen van de Vlaamse Regering voor de hervorming van het convenantenbeleid en de wijze waarop het is uitgewerkt in het ontwerp van decreet. De MORA vindt de keuzes die de Vlaamse Regering maakt in het geïntegreerd en geoptimaliseerd kader logisch. Het is volgens de Raad positief dat mobiliteitsplannen expliciet uit het planlastendecreet wordt gehaald, maar dat er toch afstemming komt met de beleids- en beheerscyclus van lokale besturen.

De MORA staat achter het evenwicht dat wordt nagestreefd tussen voldoende lokale autonomie en aandacht voor bovengemeentelijke afstemming in mobiliteitsdossiers door een belangrijke rol te geven aan de Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC). De bewuste keuze om er mobiliteitsplannen voor de gemeenten van te maken en niet mobiliteitsplannen van de gemeenten past ook in die optiek. Bovendien heeft de verplichting voor een gemeente tot opmaak van mobiliteitsplan het voordeel dat de lokale expertise optimaal benut kan worden en dat dit ook tot grotere betrokkenheid kan leiden.

De bovengemeentelijke afstemming tracht het voorontwerp van decreet te bekomen door de Intergemeentelijke Begeleidingscommissies (IGBC's), de inbreng van diverse Vlaamse agentschappen (IVA's en EVA's) in de GBC en IGBC en door de kwaliteitsadviseur. De MORA stelt vast dat in het huidige convenantbeleid, naast de soms node-loos administratief complexe en lange procedures, ook de afstemming van dossiers tussen verschillende gemeenten niet steeds vlot verloopt. Hier kan bijvoorbeeld verwezen worden naar de aanleg van fietspaden en het beperken van zwaar verkeer. De MORA hoopt dat door de formule van IGBC's dergelijke problemen voorkomt.

De MORA stemt in met de keuze voor een voldoende flexibel procesprocedure die aanpasbaar is aan de specificiteit en complexiteit van de dossiers. De Raad rekent er op dat in de uitvoeringsbesluiten het bewaken van het vogelperspectief en de globale en technische kwaliteitstoets een minstens evenwaardige invulling krijgt als in de huidige regelgeving van het convenantenbeleid. De MORA vraagt dat net zoals in het voorontwerp van decreet ook in de uitvoerbesluiten de kwaliteitsbewaking, zoals in het MORA-advies van 29 november 2010 geformuleerd, doorwerkt.

Gezien in het voorstel van decreet de samenstelling van de GBC's en IGBC's naargelang het dossier kan verschillen is het belangrijk dat in het uitvoeringsbesluit aandacht gaat naar transparantie, betrokkenheid en communicatie. Speciale aandacht is daarbij vereist voor de betrokkenheid van het maatschappelijk middenveld, zodoende dat niet lokaal-georganiseerde stakeholders toch zicht hebben op de initiëring van mobiliteitsprojecten. De MORA steunt de keuze om gemeenten zelf het participatietraject op maat te laten invullen en hiervoor aan gemeenten ondersteuning aan te bieden. De Raad vindt het wel belangrijk dat geëvalueerd wordt hoe de betrokkenheid van het maatschappelijk middenveld hierin verloopt en dat indien nodig bijkomende ondersteuning aangereikt wordt.

De monitoring en evaluatie van het convenantbeleid wordt in het voorontwerp van decreet niet behandeld. De MORA beschikt nog steeds niet over voldoende informatie om zijn decretale opdracht om een beleidsmatige evaluatie van het convenantenbeleid waar te maken. De Raad stelt dan ook voor om in het decreet een bepaling omtrent de monitoring en evaluatie van het convenantenbeleid op te nemen, die rekening houdt

met de suggestie die de MORA heeft geformuleerd in zijn brief van 3 oktober 2008 aan de Vlaamse ministers van Mobiliteit en Openbare Werken.

Veel belangrijke elementen moeten nog in een uitvoeringsbesluit geregeld worden, zoals de uitwerking van de subsidieregeling en het provinciaal mobiliteit charter. De MORA verwacht hierover geconsulteerd te worden.

De MORA wil nog eens onder de aandacht brengen dat dossiers binnen het convenantbeleid, dossiers van AWV in het kader van structureel onderhoud of rioleringswerken van Aquafin vaak onvoldoende op elkaar afgestemd worden. De MORA pleit ervoor dergelijke dossiers te agenderen op de GBC, en indien noodzakelijk ook in de RMC om zo maximale afstemming te bekomen.

Bijlage

Punctuele tekstuele opmerkingen

Bij het voorbereiding van het advies werden door een aantal leden tekstuele opmerkingen gemaakt die geen inhoudelijke impact hadden op het advies:

* artikel 2: de definitie voor project bevat het woord "projecten"

* artikel 6 en 9 bevat nog het woordje "beroep", daar waar in de reactie op het advies van IF gesteld is dat het woord beroep overal zal vervangen worden door "verzoek tot heroverweging".

* In artikel 8 staan slechts 2 leden, hoe kun je een vierde toevoegen?

* in artikel 9 wordt gesteld dat een gemeentelijk mobiliteitsplan altijd aan de RMC moet worden voorgelegd.

Gezien dit enkel wordt overgemaakt aan de voorzitter van de RMC en niet besproken in de RMC is een tekstaanpassing aangewezen.

* artikel 19: ...De RMC is een multidisciplinaire en beleidsdomeinoverschrijdende werkgroep.

Gezien de inhoudelijke taken van de RMC is een tekstaanpassing aangewezen. Eventueel beoordelingscommissie?

* artikel 23: ... Art26/6 De door de Vlaamse regering aangewezen projecten ... Moet er dan verderop nergens staan: De Vlaamse regering bepaalt de nadere regels voor het aanwijzen van de projecten?

* artikel 37: ... en de modules ... blijven geldig tot de volledige uitvoering ervan. Dit valt niet te rijmen met het feit dat alle modules een bepaalde looptijd hebben.

VOORONTWERP VAN DECREET
d.d. 1 juli 2011



**Ontwerp van decreet houdende wijziging van het decreet van 20 maart 2009
betreffende het mobiliteitsbeleid en opheffing van het decreet van 20 april 2001
betreffende de mobiliteitsconvenants**

DE VLAAMSE REGERING,

Op voorstel van de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken;

Na beraadslaging,

BESLUIT:

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

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Art. 2. In artikel 2 van het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in punt 7° wordt tussen het woord “ beleidsdomein” en het woord “waaraan” de zinsnede “, vermeld in artikel 28, §1, van het besluit van de Vlaamse Regering van 3 juni 2005 met betrekking tot de organisatie van de Vlaamse administratie” ingevoegd;

2° in punt 9° wordt het woord “Agentschap” ingevoegd voor de woorden “Wegen en Verkeer” en wordt het jaartal “2007” vervangen door het jaartal “2005”;

3° er worden een punt 13° tot en met 18° toegevoegd, die luiden als volgt:

“13° duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid: een gemeentelijk of intergemeentelijk beleid dat in gedeelde verantwoordelijkheid tussen de betrokken actoren wordt uitgebouwd op basis van een geïntegreerde visie op een duurzame mobiliteit;

14° initiatiefnemer: elke rechtspersoon in opdracht waarvan projecten worden uitgevoerd;

15° project: een maatregel die of een geheel van maatregelen dat betrekking heeft op de ondersteuning van andere strategische plannen dan de mobiliteitsplannen, vermeld in artikel 6, de verbetering van bestaande of de aanleg van nieuwe infrastructuur, de uitbouw van een kwaliteitsvol openbaar vervoer en op andere maatregelen die bijdragen tot duurzame mobiliteit;

16° GBC: gemeentelijke begeleidingscommissie;

17° IGBC: intergemeentelijke begeleidingscommissie;

18° RMC: regionale mobiliteitscommissie.”.

Art. 3. In artikel 6 van hetzelfde decreet wordt paragraaf 1 vervangen door wat volgt:

“§1. Er wordt een mobiliteitsplan opgemaakt op de volgende niveaus:

1° op gewestelijk niveau, voor het geheel van het grondgebied van het Vlaamse Gewest;

2° gemeentelijk, voor het geheel van het grondgebied van de gemeente.

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

1° intergemeentelijk, voor het geheel van de grondgebieden van aangrenzende gemeenten;

2° op een tussenliggend niveau, voor een vervoersgebied of voor een specifiek mobiliteitsthema.”.

Art. 4. In artikel 8 van hetzelfde decreet wordt het tweede lid opgeheven.

Art. 5. In artikel 11, §2, tweede lid, van hetzelfde decreet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in punt 2° wordt het woord “Agentschap” ingevoegd voor de woorden “Wegen en Verkeer”;

2° punt 3° wordt opgeheven.

Art. 6. In artikel 16 van hetzelfde decreet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 1 wordt de zin “De gemeenteraad kan om de vijf jaar een gemeentelijk mobiliteitsplan vaststellen.” vervangen door de zin “De gemeenteraad stelt een gemeentelijk mobiliteitsplan vast. Het gemeentelijk mobiliteitsplan geeft het kader aan voor het gewenste duurzame lokaal mobiliteitsbeleid.”;

2° aan paragraaf 1 wordt een derde lid toegevoegd, dat luidt als volgt:

“De GBC, vermeld in artikel 26/1, §1, is belast met de voorbereiding, de opmaak, de opvolging, de evaluatie en, in voorkomend geval, de herziening van het gemeentelijk mobiliteitsplan.”;

3° in paragraaf 2, tweede lid, wordt het woord “vijf” vervangen door het woord “zes”;

4° aan paragraaf 2, derde lid, wordt de zinsnede “overeenkomstig artikel 19, §5” toegevoegd;

5° in paragraaf 3, tweede lid, wordt de zinsnede “provinciale auditcommissie, vermeld in artikel 19, §3” vervangen door de zinsnede “de RMC, vermeld in artikel 26/4” ;

6° aan paragraaf 3, tweede lid, worden de volgende zinnen toegevoegd:

“De kwaliteitscontrole wordt uitgevoerd overeenkomstig artikel 26/8. Tegen het advies van de kwaliteitsadviseur kan door elk van de leden van de GBC, vermeld in artikel 26/1, §2, eerste lid, verzoek tot heroverweging worden ingesteld overeenkomstig de bepalingen van artikel 26/9.”.

Art. 7. In artikel 17, §1, 3°, van hetzelfde decreet wordt de zinsnede “1°” opgeheven.

Art. 8. In artikel 18 van hetzelfde decreet wordt een derde lid ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Als daarvan niet uitdrukkelijk wordt afgeweken, zijn de bepalingen van dit hoofdstuk van overeenkomstige toepassing op het intergemeentelijk mobiliteitsplan.”.

Art. 9. In artikel 19 van hetzelfde decreet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 3 wordt het eerste lid vervangen door wat volgt:

“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 RMC, vermeld in artikel 26/4. De kwaliteitscontrole wordt uitgevoerd overeenkomstig artikel 26/8. Tegen het advies van de kwaliteitsadviseur kan door elk van de leden van de GBC, vermeld in artikel 26/1, §2, eerste lid, een verzoek tot heroverweging worden ingesteld overeenkomstig de bepalingen van artikel 26/9.”;

2° in paragraaf 3 worden het tweede tot en met het vijfde lid opgeheven.

Art. 10. Artikel 21 van hetzelfde decreet wordt opgeheven.

Art. 11. In artikel 22 van hetzelfde decreet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 1, tweede lid, wordt het woord “beleidsnota” vervangen door het woord “beleidsovereenkomst”;

2° in paragraaf 2 worden de woorden “via een provinciaal actieplan” opgeheven.

Art. 12. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt een titel III/1 ingevoegd, die luidt als volgt:

“Titel III/1. Organisatorische omkadering van het duurzame lokale mobiliteitsbeleid”.

Art. 13. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt in titel III/1, ingevoegd bij artikel 12, een hoofdstuk I ingevoegd, die luidt als volgt:

“Hoofdstuk I. Organisatiestructuur en taakverdeling”.

Art. 14. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt in hoofdstuk I, ingevoegd bij artikel 13, een afdeling I ingevoegd, die luidt als volgt:

“Afdeling I. Gemeentelijke en intergemeentelijke begeleidingscommissie”.

Art. 15. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt in afdeling I, ingevoegd bij artikel 14, een artikel 26/1 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 26/1. §1. Op initiatief van de gemeente wordt in elke gemeente een GBC ingesteld. De GBC is een multidisciplinair en beleidsdomeinoverschrijdend overlegforum.

De GBC is verantwoordelijk voor:

- 1° de voorbereiding, de opmaak, de opvolging, de evaluatie en, in voorkomend geval, de herziening van het gemeentelijk of intergemeentelijk mobiliteitsplan;
- 2° de begeleiding van de voorbereiding, de opmaak, de opvolging en de evaluatie van projecten die aansluiten bij het duurzame lokale mobiliteitsbeleid.

§2. De GBC is ten minste samengesteld uit:

- 1° de initiatiefnemer, als die niet de hoedanigheid, vermeld in punt 2° tot en met 5°, heeft;
- 2° een vertegenwoordiger van de gemeente;
- 3° een vertegenwoordiger van het departement;
- 4° een vertegenwoordiger van de Vlaamse Vervoermaatschappij - De Lijn;
- 5° een vertegenwoordiger van de betrokken wegbeheerder, als die niet de hoedanigheid, vermeld in punt 1° tot en met 3°, heeft.

De samenstelling van de GBC kan worden uitgebreid met andere relevante actoren overeenkomstig de bepalingen die zijn vastgesteld door de Vlaamse Regering.

Als daartoe wordt besloten door de gemeenteraad in het kader van participatie, kunnen de vergaderingen van de GBC worden opengesteld voor vertegenwoordigers van het maatschappelijk middenveld en de bevolking.”.

Art. 16. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt in dezelfde afdeling I een artikel 26/2 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 26/2. Op voorstel van de initiatiefnemer kunnen de werkzaamheden van de GBC of deelaspecten ervan worden gebundeld in een gezamenlijk bovenlokaal overlegplatform, IGBC genoemd.

Artikel 26/1, §1, tweede lid, en §2, zijn van overeenkomstige toepassing op de IGBC.”.

Art. 17. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt in dezelfde afdeling I een artikel 26/3 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 26/3. De Vlaamse Regering stelt nadere regels vast voor de organisatie, de samenstelling, de werking en de opdracht van de GBC en de IGBC.”.

Art.18. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt in hoofdstuk I, ingevoegd bij artikel 13, een afdeling II ingevoegd, die luidt als volgt:

“Afdeling II. De regionale mobiliteitscommissie”.

Art.19. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt in afdeling II, ingevoegd bij artikel 18, een artikel 26/4 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 26/4. §1. De Vlaamse Regering stelt een RMC in die haar beraadslagingen kan houden in elke provincie. De RMC is een multidisciplinaire en beleidsdomeinoverschrijdende beoordelingscommissie.

De RMC is verantwoordelijk voor:

- 1° de uitvoering van een kwaliteitscontrole op het ontwerp, de evaluatie en, in voorkomend geval, de herziening van het gemeentelijk of intergemeentelijk mobiliteitsplan;
- 2° de uitvoering van een kwaliteitscontrole op projecten.

§2. De RMC is ten minste samengesteld uit:

- 1° de initiatiefnemer, als die niet de hoedanigheid , vermeld in punt 2° tot en met 7°, heeft;
- 2° een vertegenwoordiger van het departement;
- 3° een vertegenwoordiger van het Agentschap Wegen en Verkeer;
- 4° een vertegenwoordiger van de Vlaamse Vervoermaatschappij - De Lijn;
- 5° een vertegenwoordiger van het agentschap Ruimte en Erfgoed, vermeld in artikel 1 van het besluit van de Vlaamse Regering van 10 november 2005 tot oprichting van het intern verzelfstandigd agentschap zonder rechtspersoonlijkheid Ruimte en Erfgoed;
- 6° een vertegenwoordiger van de gemeenten in kwestie;
- 7° een vertegenwoordiger van de provincie.

De samenstelling van de RMC kan worden uitgebreid met andere relevante actoren.

§3. De RMC wordt bijgestaan door een kwaliteitsadviseur die wordt aangesteld door het departement.

De kwaliteitsadviseur is verantwoordelijk voor:

- 1° de inhoudelijke begeleiding van de beraadslaging in de RMC;
- 2° het verlenen van gemotiveerd advies over het ontwerp van gemeentelijk of intergemeentelijk mobiliteitsplan en de resultaten van de sneltoets;
- 3° het verlenen van gemotiveerd advies over de projecten.”.

Art. 20. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt in dezelfde afdeling II een artikel 26/5 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 26/5. De Vlaamse Regering stelt nadere regels vast voor de organisatie, de samenstelling, de werking en de opdracht van de RMC en de aanstelling en taakstelling van de kwaliteitsadviseur.”.

Art. 21. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt in titel III/1, ingevoegd bij artikel 12, een hoofdstuk II ingevoegd, die luidt als volgt:

“Hoofdstuk II. Integrale kwaliteitszorg”.

Art. 22. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt in hoofdstuk II, ingevoegd bij artikel 21, een afdeling I ingevoegd, die luidt als volgt:

“Afdeling I. Projectmethodologie”.

Art. 23. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt in afdeling I, ingevoegd bij artikel 22, een artikel 26/6 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 26/6. De door de Vlaamse Regering aangewezen projecten worden op een gefaseerde wijze uitgewerkt, waarbij de volgende stappen worden onderscheiden:

- 1° een analyse van de feitelijke, financiële en juridische context en de eventuele oplossingsvarianten voor een mobiliteitsprobleem, met aanduiding van de voorkeursoplossing;
- 2° een voorontwerp, met inbegrip van een verklarende nota, die de nadere uitwerking bevat van de gekozen oplossing.

Er wordt ook een evaluatie uitgevoerd die aangeeft hoe het project of de cluster van samenhangende projecten bijdraagt tot een duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid. De Vlaamse Regering bepaalt de nadere regels voor de inhoud van de analyse, het voorontwerp en de evaluatie, vermeld in het eerste en tweede lid, en de wijze van

rapportage daarover, en stelt de voorwaarden vast waaronder de stappen, vermeld in het eerste lid, 1° en 2°, kunnen worden geïntegreerd.”.

Art. 24. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt in dezelfde afdeling I een artikel 26/7 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 26/7. De initiatiefnemer zorgt voor de uitvoering van de analyse, het voorontwerp en de evaluatie, vermeld in artikel 26/6, eerste en tweede lid, en rapporteert daarover volgens de regels die daarvoor zijn vastgesteld overeenkomstig artikel 26/6, derde lid. Hij houdt daarbij rekening met de aanbevelingen van de GBC of de IGBC en het advies van de kwaliteitsadviseur.

De GBC of IGBC begeleidt de uitvoering van de analyse, het voorontwerp en de evaluatie. Daarvoor houdt de GBC of de IGBC de nodige beraadslagingen en verstrekt ze aanbevelingen aan de initiatiefnemer.

De GBC of IGBC verstrekt haar aanbevelingen bij consensus.”.

Art. 25. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt in hoofdstuk II, ingevoegd bij artikel 21, een afdeling II ingevoegd, die luidt als volgt:

“Afdeling II. Kwaliteitsbewaking.”.

Art. 26. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt in afdeling II, ingevoegd bij artikel 25, een artikel 26/8 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 26/8.§1.Na de beraadslaging in de GBC of de IGBC bezorgt de initiatiefnemer de rapportage over de analyse, het voorontwerp en de evaluatie, vermeld in artikel 26/6, eerste en tweede lid, alsook alle andere relevante documenten aan de kwaliteitsadviseur en aan de RMC.

De kwaliteitsadviseur brengt advies uit over de projectfase in kwestie. Daarvoor wordt ten minste de conformiteit getoetst aan de relevante regelgeving, zoals de bepalingen van dit decreet of het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en de uitvoeringsbesluiten ervan, de richtinggevendende bepalingen van het toepasselijk mobiliteitsplan en, in voorkomend geval, de samenwerkingsovereenkomst, vermeld in artikel 26/12.

§2. Het advies van de kwaliteitsadviseur luidt:

1° gunstig, als de kwaliteitsadviseur oordeelt dat de projectfase in kwestie voldoet aan de criteria, vermeld in paragraaf 1, tweede lid;

2° ongunstig, als de kwaliteitsadviseur oordeelt dat de projectfase in kwestie niet voldoet aan die criteria.

Het advies wordt gegeven na de ontvangst van de rapportage en alle andere relevante documenten, vermeld in paragraaf 1, eerste lid, en binnen de termijn daartoe bepaald overeenkomstig paragraaf 4. De kwaliteitsadviseur brengt het departement, de RMC, de GBC of de IGBC op de hoogte van het advies.

Bij ongunstig advies kan de initiatiefnemer, in voorkomend geval na het aanbrengen van de nodige aanpassingen, het project opnieuw voorleggen aan de GBC.

§3. In afwijking van paragraaf 1, eerste lid, worden de rapportage over de analyse, het voorontwerp en de evaluatie, en alle andere relevante documenten ter bespreking voorgelegd aan de RMC als:

1° geen consensus werd bereikt binnen de GBC of de IGBC;

2° de kwaliteitsadviseur daarom verzoekt;

3° de initiatiefnemer daarom verzoekt.

Na de beraadslaging in de RMC verleent de kwaliteitsadviseur advies overeenkomstig de paragrafen 1 tot en met 3. In afwijking van paragraaf 2, tweede lid, verleent de kwaliteitsadviseur mondeling advies op de vergadering van de RMC waarop over het project wordt beraadslaagd. De kwaliteitsadviseur bezorgt na de vergadering van de RMC binnen de termijndaartoe bepaald overeenkomstig paragraaf 4, de schriftelijke neerslag van zijn advies aan het departement, de RMC, de GBC of de IGBC.

§4. De Vlaamse Regering bepaalt de nadere regels voor de procedure, de vorm en de termijn waarbinnen de kwaliteitsadviseur zijn advies uitbrengt. Indien geen advies wordt uitgebracht binnen de door de Vlaamse Regering bepaalde termijn, wordt het advies geacht gunstig te zijn.”.

Art. 27. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt in dezelfde afdeling II een artikel 26/9 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 26/9. Elk lid van de GBC of de IGBC, vermeld in artikel 26/1, §2, eerste lid en artikel 26/2, kan een verzoek tot heroverweging indienen tegen:

1° het herhaalde ongunstige advies van de kwaliteitsadviseur;

2° het gunstige advies van de kwaliteitsadviseur, als het verzoek tot heroverweging wordt ingesteld door het lid van de GBC of de IGBC van wie het bezwaar aanleiding heeft gegeven tot het niet-bereiken van de consensus binnen de GBC of de IGBC.

Het verzoek tot heroverweging wordt ingediend bij de Vlaamse Regering.

De Vlaamse Regering stelt de nadere regels en de procedure van het verzoek tot heroverweging vast.”.

Art. 28. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt een titel III/2 ingevoegd, die luidt als volgt:

“Titel III/2. Subsidiëring en uitvoering van het mobiliteitsbeleid”.

Art. 29. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt in titel III/2, ingevoegd bij artikel 28, een hoofdstuk I ingevoegd, die luidt als volgt:

“Hoofdstuk I. Subsidiëring van het mobiliteitsbeleid”.

Art. 30. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt in hoofdstuk I, ingevoegd bij artikel 29, een afdeling I ingevoegd, die luidt als volgt:

“Afdeling I. Subsidiëring van het duurzame lokale mobiliteitsbeleid”.

Art. 31. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt in afdeling I, ingevoegd bij artikel 30, een artikel 26/10 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 26/10. §1. Om de ontwikkeling en uitvoering van het duurzame lokale mobiliteitsbeleid te bevorderen, kan de Vlaamse Regering, binnen de perken van de begrotingskredieten, een subsidie verlenen aan de gemeenten voor:

1° de opmaak en herziening van een gemeentelijk of intergemeentelijk mobiliteitsplan;

2° projecten die de aanleg of de verbetering van de infrastructuur langs gemeentewegen tot doel hebben;

3° niet-infrastructuurgebonden projecten ter ondersteuning van het duurzame lokale mobiliteitsbeleid.

§2. De Vlaamse Regering bepaalt de nadere voorwaarden op basis waarvan het personeel, de plannen en de projecten, vermeld in de eerste paragraaf, subsidiabel zijn. Daarbij houdt ze onder meer rekening met de volgende criteria:

1° de projecten dragen bij tot de ontwikkeling van een duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid;

2° de plannen en projecten voldoen aan de bepalingen over de integrale kwaliteitszorg, vermeld in titel III/1, hoofdstuk II.

De Vlaamse Regering bepaalt de procedures voor de aanvraag, beoordeling, toekenning en uitbetaling van de subsidie.”.

Art. 32. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt in hoofdstuk I, ingevoegd bij artikel 29, een afdeling II ingevoegd, die luidt als volgt:

“Afdeling II. Subsidiëring van het mobiliteitsbeleid op tussenliggend niveau”.

Art. 33. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt in afdeling II, ingevoegd bij artikel 32, een artikel 26/11 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 26/11. Om de ontwikkeling van het mobiliteitsbeleid op tussenliggend niveau te bevorderen, kan de Vlaamse Regering, binnen de perken van de begrotingskredieten, een subsidie verlenen aan de provincies ter uitvoering van het provinciale mobiliteitscharter, vermeld in artikel 22.

De Vlaamse Regering bepaalt de voorwaarden en procedures voor de aanvraag, beoordeling, toekenning en uitbetaling van de subsidie.”.

Art. 34. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt in titel III/2, ingevoegd bij artikel 28, een hoofdstuk II ingevoegd, die luidt als volgt:

“Hoofdstuk II. Samenwerkingsovereenkomsten”.

Art. 35. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt in hoofdstuk II, ingevoegd bij artikel 34, een artikel 26/12 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 26/12. Voor de door de Vlaamse Regering aangewezen projecten wordt een samenwerkingsovereenkomst gesloten tussen de betrokken actoren. De overeenkomst regelt de wederzijdse verbintenissen van de actoren. Die verbintenissen kunnen onder meer betrekking hebben op de projectorganisatie, de personele of materiële ondersteuning en de financiering.

De Vlaamse Regering regelt de minimuminhoud van de samenwerkingsovereenkomst. Er wordt in ieder geval gewaarborgd dat de projecten die het voorwerp uitmaken van de samenwerkingsovereenkomst, voldoen aan de bepalingen over de integrale kwaliteitszorg, vermeld in titel III/1, hoofdstuk II.”.

Art. 36. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt een artikel 28/1 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 28/1. Het gemeentelijke mobiliteitsplan dat is opgemaakt voor 30 april 2009, wordt gelijkgesteld met een gemeentelijk mobiliteitsplan dat wordt opgemaakt en vastgesteld overeenkomstig de bepalingen van dit decreet als minder dan zes jaar is verstreken sinds de laatste conformverklaring ervan overeenkomstig de op dat ogenblik geldende regelgeving.

Uiterlijk bij de eerstvolgende herziening van het gelijkgestelde gemeentelijke mobiliteitsplan, die plaatsvindt na de inwerkingtreding van het decreet van [...] houdende wijziging van het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid en de opheffing van het decreet van 20 april 2001 betreffende de mobiliteitsconvenants, moet het plan in overeenstemming worden gebracht met de bepalingen van dit decreet en de uitvoeringsbesluiten ervan.”.

Art. 37. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt een artikel 28/2 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“De mobiliteitsconvenants die gesloten zijn voor de inwerkingtreding van het decreet van [...] houdende wijziging van het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid en de opheffing van het decreet van 20 april 2001 betreffende de mobiliteitsconvenants, en de modules die er deel van uitmaken, blijven geldig tot de volledige uitvoering ervan.

De bepalingen van het decreet van 20 april 2001 betreffende de mobiliteitsconvenants en de modules die zijn vastgesteld, blijven van toepassing op de mobiliteitsconvenants die worden gesloten binnen een termijn van twee jaar na de datum van de inwerkingtreding van het decreet, vermeld in het eerste lid, als het besluit van de gemeenteraad daartoe werd genomen na 15 april 2007 en voor de inwerkingtreding van dit decreet.”.

Art. 38. Het decreet van 20 april 2001 betreffende de mobiliteitsconvenants, gewijzigd bij het decreet van 20 maart 2009, wordt opgeheven.

Art. 39. Titel IV van het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid wordt opgeheven.

Art. 40. De Vlaamse Regering bepaalt de datum waarop artikel 2, 3° tot en met artikel 4, artikel 6 tot en met artikel 10, artikel 12 tot en met 35 en artikel 37 tot en met artikel 39 van dit decreet in werking treden.

Brussel,

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Kris PEETERS

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Hilde CREVITS

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

KONINKRIJK BELGIË

ADVIES 49.942/1/V
VAN 19 JULI 2011

VAN DE AFDELING WETGEVING
VAN DE RAAD VAN STATE

DE RAAD VAN STATE, afdeling Wetgeving, eerste vakantiekamer, op 4 juli 2011 door de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken verzocht haar, binnen een termijn van dertig dagen, van advies te dienen over een voorontwerp van decreet “houdende wijziging van het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid en opheffing van het decreet van 20 april 2001 betreffende de mobiliteitsconvenants”, heeft het volgende advies gegeven:

49.942/1/V

1. Met toepassing van artikel 84, § 3, eerste lid, van de wetten van 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 rechtsgrond¹, alsmede van de vraag of aan de te vervullen vormvereisten is voldaan.

*
* *

STREKKING VAN HET VOORONTWERP VAN DECREET

2. Het om advies voorgelegde voorontwerp van decreet strekt ertoe het decreet van 20 april 2001 ‘betreffende de mobiliteitsconvenants’ en de omzendbrieven MOW/2009/01 en MOW/2009/02 te integreren in het decreet van 20 maart 2009 ‘betreffende het mobiliteitsbeleid’ (hierna: het mobiliteitsdecreet). Op die manier beoogt de steller van het ontwerp in het mobiliteitsdecreet de basis te leggen voor een juridisch geïntegreerd kader dat de integrale beleidscyclus betreffende het mobiliteitsbeleid (planning, uitvoering, monitoring en evaluatie) overspant.

De belangrijkste bepalingen van het ontwerp komen neer op wat volgt.

Artikel 3 verandert de mogelijkheid om een gemeentelijk mobiliteitsplan op te maken in een verplichting daartoe.

Artikel 6 koppelt de gemeentelijke mobiliteitsplanning aan de gemeentelijke legislatuurperiode. Volgens de memorie van toelichting valt het gemeentelijk mobiliteitsplan niet onder het toepassingsgebied van het zogenaamde planlastendecreet. Ook worden de taken van de gemeentelijke begeleidingscommissie (GBC), van de regionale mobiliteitscommissie (RMC) en van de kwaliteitsadviseur ten aanzien van de gemeentelijke planning vastgelegd.

Artikel 9 vervangt de provinciale auditcommissie door de RMC.

Artikel 11 verduidelijkt dat het provinciaal mobiliteitscharter een beleidsovereenkomst is.

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

49.942/1/V

Artikel 13 en volgende voegen een nieuwe titel III/1 in betreffende de organisatorische omkadering van het duurzame lokale mobiliteitsbeleid.

Het ontwerp voorziet voorts in een regeling betreffende de taken en de samenstelling van de GBC, de intergemeentelijke begeleidingscommissies (IGBC) en de RMC en betreffende de aanstelling en de taken van de kwaliteitsadviseur (artikel 15 tot 20 van het ontwerp). De Vlaamse Regering wordt gemachtigd om de nadere regels vast te stellen.

De artikelen 21 tot 27 voegen een hoofdstuk II betreffende de integrale kwaliteitszorg in. Afdeling I omvat de bepalingen in verband met de projectmethodologie en afdeling II regelt de kwaliteitsbewaking met een prominente rol voor de kwaliteitsadviseur. Tot slot wordt voorzien in de mogelijkheid om een verzoek tot heroverweging tegen het advies van de kwaliteitsadviseur bij de Vlaamse Regering in te dienen.

De artikelen 28 tot 33 voegen een titel III/2 in betreffende de subsidiëring en de uitvoering van het mobiliteitsbeleid. De Vlaamse Regering wordt gemachtigd om per niveau de nadere voorwaarden en de procedure voor de aanvraag, de beoordeling, de toekenning en de uitbetaling van de subsidie te bepalen.

De artikelen 34 en 35 omvatten de bepalingen in verband met de samenwerkingsovereenkomsten naar analogie van de convenantregeling die voorheen was voorzien in het decreet van 20 april 2001. De Vlaamse Regering regelt de minimuminhoud van de samenwerkingsovereenkomst.

De artikelen 36 en 37 voorzien in een overgangsregeling voor de gemeentelijke mobiliteitsplannen die tot stand kwamen in het kader van de convenantregeling, en voor de reeds afgesloten mobiliteitsconvenants.

Artikel 38 heft het decreet van 20 april 2001 betreffende de mobiliteitsconvenants op.

VORMVEREISTEN

3. Luidens artikel 11, § 2, eerste lid, 1°, van het decreet van 7 mei 2004 inzake 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, met

49.942/1/V

uitzondering van de voorontwerpen van decreet betreffende de begrotingen en de voorontwerpen van decreet die aan die raad worden voorgelegd ingevolge artikel 20 van dat decreet.

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 niet werd ingewonnen.

Die vormvereiste dient alsnog te worden vervuld.

Mocht het ontworpen besluit ten gevolge van het advies van de SERV nog wijzigingen ondergaan, dan moeten de gewijzigde bepalingen om advies worden voorgelegd aan de Raad van State, afdeling Wetgeving.

ALGEMENE OPMERKINGEN

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

Zo wordt de Vlaamse Regering gemachtigd de nadere regels vast te stellen voor de organisatie, de samenstelling, de werking en de opdracht van de GBC en de IGBC (artikel 17), voor de organisatie, de samenstelling, de werking en de opdracht van de RMC en de aanstelling en de taakstelling van de kwaliteitsadviseur (artikel 20), voor de inhoud van de analyse, het voorontwerp, de evaluatie en de wijze van rapportage in het kader van de gefaseerde werkwijze van de door de Vlaamse Regering aangewezen projecten (artikel 23), voor de procedure, de vorm en de termijn waarbinnen de kwaliteitsadviseur zijn advies uitbrengt (artikel 26) en voor het verzoek tot heroverweging van het advies van de kwaliteitsadviseur (artikel 27).

Voor deze delegaties is het niet duidelijk of hier de algemene uitvoeringsbevoegdheid wordt bevestigd dan wel of een specifieke machtiging wordt verleend.

In het eerste geval mag de machtiging worden weggelaten. In het tweede geval dient de delegatie van bevoegdheid nader te worden bepaald.

5. In artikel 35 wordt de Vlaamse Regering gemachtigd de minimuminhoud van de samenwerkingsovereenkomst te regelen. Het ontwerp dient te worden aangevuld met de essentiële bestanddelen ter zake.

49.942/1/V

BIJZONDERE OPMERKINGEN

Artikel 6

6. Luidens het ontworpen artikel 16, § 1, eerste zin (artikel 6, 1°, van het ontwerp), moet de gemeenteraad een gemeentelijk mobiliteitsplan vaststellen.

In de memorie van toelichting wordt vermeld dat dit plan “wordt onttrokken aan het toepassingsgebied van het (ontwerp van) decreet houdende vaststelling van de algemene regels waaronder in het Vlaamse Gewest periodieke plan- en rapporteringsverplichtingen aan lokale besturen kunnen worden opgelegd” (planlastendecreet)².

Het verdient aanbeveling in het voorliggende ontwerp zelf op te nemen dat de gemeentelijke mobiliteitsplannen niet onder de toepassing van het planlastendecreet vallen.

Artikelen 26 en 27

7. In de ontworpen artikelen 26/8 en 26/9 wordt de procedure van de kwaliteitsbewaking vastgelegd voor de door de Vlaamse Regering aangewezen projecten waarbij de taak van de kwaliteitsadviseur wordt beschreven en de mogelijkheid wordt vermeld van een verzoek tot heroverweging van het advies van de kwaliteitsadviseur bij de Vlaamse Regering.

Luidens de ontworpen artikelen 16, § 3, tweede lid, tweede en derde zin (artikel 6, 6°, van het ontwerp), en 19, § 3, eerste lid (artikel 9, 1°, van het ontwerp), wordt de kwaliteitscontrole bij de gemeentelijke mobiliteitsplanning uitgevoerd overeenkomstig de ontworpen artikelen 26/8 en 26/9.

Het verdient aanbeveling de procedure van de kwaliteitscontrole ten aanzien van de gemeentelijke mobiliteitsplanning afzonderlijk vast te stellen. Zoals immers uit de antwoorden van de gemachtigde, gegeven op vraag van de auditeur-verslaggever, zelf blijkt, is de procedure van de kwaliteitscontrole voor projecten enerzijds en voor de gemeentelijke mobiliteitsplanning anderzijds niet volledig gelijklopend.

² Ontwerp van decreet houdende vaststelling van de algemene regels waaronder in de Vlaamse Gemeenschap en het Vlaamse Gewest periodieke plan- en rapporteringsverplichtingen aan lokale besturen kunnen worden opgelegd, goedgekeurd door het Vlaams Parlement op 6 juli 2011 (*Parl.St.* VI. Parl., 2010-11, nr. 1102/8).

49.942/1/V

8. De draagwijdte van het advies van de kwaliteitsadviseur, dat (gedeeltelijk) gunstig of ongunstig kan zijn, dient naar de gevolgen voor het verdere verloop van de procedures, inbegrepen het onderzoek naar het subsidiabel zijn van de mobiliteitsplanning en de projecten, duidelijker te worden bepaald.

49.942/1/V

De kamer was samengesteld uit

de Heren	J. BAERT,	staatsraad, voorzitter,
	J. CLEMENT,	
	P. BARRA,	staatsraden,
	L. DENYS,	assessor van de afdeling Wetgeving,
Mevrouw	A.-M. GOOSSENS,	griffier.

Het verslag werd uitgebracht door Mevr. A. SOMERS, auditeur.

DE GRIFFIER

DE VOORZITTER

A.-M. GOOSSENS

J. BAERT

ADVIES VAN DE
SOCIAAL-ECONOMISCHE RAAD VAN VLAANDEREN



Mevrouw Hilde CREVITS
Vlaams minister van Mobiliteit en
Openbare Werken
Koning Albert II-laan 20 bus 1

B-1000 Brussel

contactpersoon
Pieter Kerremans
pkerremans@serv.be

ons kenmerk
SERV_BR_20110907_mobiliteitsbeleid_pkit

Brussel
7 september 2011

Adviesvraag voorontwerpdecreet houdende wijzigingen van het decreet betreffende het mobiliteitsbeleid en opheffing van het decreet betreffende de mobiliteitsconvenants.

Mevrouw de Minister,

Het dagelijks bestuur van de SERV heeft op zijn bijeenkomst van heden, onder voorbehoud van bekrachtiging door de raad van 14 september, het MORA-advies tot het zijne gemaakt.

Hoogachtend,

Pieter Kerremans
administrateur-generaal

Caroline Copers
voorzitter



Mevrouw Hilde Crevits
Vlaams minister van Mobiliteit
en Openbare Werken
Koning Albert II-laan 20 bus 1
1000 BRUSSEL

contactpersoon
Pieter Kerremans
pkerrmans@serv.be

ons kenmerk
SERV_BR_20110914_Mobiliteitsbeleid_bekrADV

Brussel
14 september 2011

Advies over het voorontwerp van decreet houdende wijzigingen van het decreet betreffende het mobiliteitsbeleid en opheffing van het decreet betreffende de mobiliteitsconvenants.

Mevrouw de Minister,

Op 7 september jl. werd u een antwoord onder voorbehoud over bovenvermelde adviesvraag overgemaakt.

Op zijn bijeenkomst van heden heeft de raad van de SERV dit antwoord bekrachtigd.

Met de meeste hoogachting,

Pieter Kerremans
administrateur-generaal

Caroline Copers
voorzitter

ONTWERP VAN DECREET

ONTWERP VAN DECREET

DE VLAAMSE REGERING,

Op voorstel van de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken;

Na beraadslaging,

BESLUIT:

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

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Art. 2. In artikel 2 van het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid worden de volgende wijzigingen aangebracht:

- 1° in punt 7° wordt tussen het woord “beleidsdomein” en het woord “waaraan” de zinsnede “, vermeld in artikel 28, §1, van het besluit van de Vlaamse Regering van 3 juni 2005 met betrekking tot de organisatie van de Vlaamse administratie” ingevoegd;
- 2° in punt 9° wordt het woord “Agentschap” ingevoegd voor de woorden “Wegen en Verkeer” en wordt het jaartal “2007” vervangen door het jaartal “2005”;
- 3° er worden een punt 13° tot en met 18° toegevoegd, die luiden als volgt:
 - “13° duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid: een gemeentelijk of intergemeentelijk beleid dat in gedeelde verantwoordelijkheid tussen de betrokken actoren wordt uitgebouwd op basis van een geïntegreerde visie op een duurzame mobiliteit;
 - 14° initiatiefnemer: elke rechtspersoon in opdracht waarvan projecten worden uitgevoerd;
 - 15° project: een maatregel die of een geheel van maatregelen dat betrekking heeft op de ondersteuning van andere strategische plannen dan de mobiliteitsplannen, vermeld in artikel 6, de verbetering van bestaande of de aanleg van nieuwe infrastructuur, de uitbouw van een kwaliteitsvol openbaar vervoer en op andere maatregelen die bijdragen tot duurzame mobiliteit;
 - 16° GBC: gemeentelijke begeleidingscommissie;
 - 17° IGBC: intergemeentelijke begeleidingscommissie;
 - 18° RMC: regionale mobiliteitscommissie.”.

Art. 3. In artikel 6 van hetzelfde decreet wordt §1 vervangen door wat volgt:

“§1. Er wordt een mobiliteitsplan opgemaakt op de volgende niveaus:

- 1° op gewestelijk niveau, voor het geheel van het grondgebied van het Vlaamse Gewest;
- 2° gemeentelijk, voor het geheel van het grondgebied van de gemeente.

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

- 1° intergemeentelijk, voor het geheel van de grondgebieden van aangrenzende gemeenten;
- 2° op een tussenliggend niveau, voor een vervoersgebied of voor een specifiek mobiliteits-thema.”.

Art. 4. In artikel 8 van hetzelfde decreet wordt het tweede lid opgeheven.

Art. 5. In artikel 11, §2, tweede lid, van hetzelfde decreet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in punt 2° wordt het woord “Agentschap” ingevoegd voor de woorden “Wegen en Verkeer”;

2° punt 3° wordt opgeheven.

Art. 6. In artikel 16 van hetzelfde decreet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in §1 wordt de zin “De gemeenteraad kan om de vijf jaar een gemeentelijk mobiliteitsplan vaststellen.” vervangen door de zinnen “De gemeenteraad stelt een gemeentelijk mobiliteitsplan vast. Het gemeentelijk mobiliteitsplan geeft het kader aan voor het gewenste duurzame lokaal mobiliteitsbeleid.”;

2° aan §1 wordt een derde lid toegevoegd, dat luidt als volgt:

“De GBC, vermeld in artikel 26/1, §1, is belast met de voorbereiding, de opmaak, de opvolging, de evaluatie en, in voorkomend geval, de herziening van het gemeentelijk mobiliteitsplan.”;

3° aan §1 wordt een vierde lid toegevoegd, dat luidt als volgt:

“Het gemeentelijk mobiliteitsplan is onttrokken aan het toepassingsgebied van het decreet van 15 juli 2011 houdende vaststelling van de algemene regels waaronder in het Vlaamse Gewest periodieke plan- en rapporteringsverplichtingen aan lokale besturen kunnen worden opgelegd.”;

4° in §2, tweede lid, wordt het woord “vijf” vervangen door het woord “zes”;

5° aan §2, derde lid, wordt de zinsnede “overeenkomstig artikel 19, §5” toegevoegd;

6° §3, tweede lid, wordt vervangen door wat volgt:

“De resultaten van de sneltoets worden ter bespreking voorgelegd aan de RMC, vermeld in artikel 26/4.

Na bespreking in de RMC verleent de kwaliteitsadviseur, vermeld in artikel 26/4, §3, advies overeenkomstig de bepalingen van artikel 26/8, §3, tweede lid. Het advies van de kwaliteitsadviseur wordt verleend aan de hand van de criteria, vermeld in artikel 26/8, §1, tweede lid.

Tegen het ongunstig advies van de kwaliteitsadviseur kan door elk van de leden van de GBC, vermeld in artikel 26/1, §2, eerste lid, een verzoek tot heroverweging worden ingediend bij de Vlaamse Regering. De bepalingen van artikel 26/9, tweede en derde lid, zijn van overeenkomstige toepassing op dit verzoek.

Bij ongunstig advies brengt de GBC aan de sneltoets de nodige aanpassingen aan om tegemoet te komen aan de punten die aanleiding gaven tot het ongunstig advies, behalve als het ongunstig advies werd heroverwogen.

Bij aanpassing van de sneltoets, als vermeld in het vierde lid, wordt het opnieuw ter advies voorgelegd aan de kwaliteitsadviseur. Dit advies is beperkt tot de punten die aanleiding gaven tot het ongunstig advies over de sneltoets en beoordeelt of de aanpassingen aan de sneltoets hieraan tegemoet komen. De kwaliteitsadviseur brengt zijn advies uit over de aangepaste sneltoets binnen de termijn daartoe bepaald door de Vlaamse Regering. Als het advies niet binnen die termijn wordt uitgebracht, wordt het geacht gunstig te zijn. Tegen het ongunstig advies kan een verzoek tot heroverweging

worden ingediend bij de Vlaamse Regering. De bepalingen van artikel 26/9, tweede en derde lid, zijn van overeenkomstige toepassing op dit verzoek.

Na uitvoering van de sneltoets wordt het gemeentelijk mobiliteitsplan zo nodig geheel of gedeeltelijk herzien.”.

Art. 7. In artikel 17, §1, 3°, van hetzelfde decreet wordt de zinsnede “1°” opgeheven.

Art. 8. In artikel 18 van hetzelfde decreet wordt een derde lid ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Als daarvan niet uitdrukkelijk wordt afgeweken, zijn de bepalingen van dit hoofdstuk van overeenkomstige toepassing op het intergemeentelijk mobiliteitsplan.”.

Art. 9. In artikel 19 van hetzelfde decreet worden volgende wijzigingen aangebracht:

1° §3 wordt vervangen door wat volgt:

“§3. Na afloop van het openbaar onderzoek wordt het ontwerp van gemeentelijk mobiliteitsplan, samen met de resultaten van het openbaar onderzoek of andere vormen van participatie, ter bespreking voorgelegd aan de RMC, vermeld in artikel 26/4.

Na de bespreking in de RMC verleent de kwaliteitsadviseur, vermeld in artikel 26/4, §3, advies overeenkomstig de bepalingen van artikel 26/8, §3, tweede lid. Het advies van de kwaliteitsadviseur wordt verleend aan de hand van de criteria, vermeld in artikel 26/8, §1, tweede lid.

Het advies van de kwaliteitsadviseur luidt:

- 1° gunstig, als de kwaliteitsadviseur oordeelt dat het ontwerp van gemeentelijk mobiliteitsplan voldoet aan die criteria;
- 2° ongunstig, als de kwaliteitsadviseur oordeelt dat het ontwerp van gemeentelijk mobiliteitsplan niet voldoet aan die criteria.

Als het advies niet is uitgebracht binnen de termijn daartoe bepaald door de Vlaamse Regering, wordt het geacht gunstig te zijn.

Tegen het ongunstig advies van de kwaliteitsadviseur kan door elk van de leden van de GBC, vermeld in artikel 26/1, §2, eerste lid, een verzoek tot heroverweging worden ingediend bij de Vlaamse Regering. De bepalingen van artikel 26/9, tweede en derde lid, zijn van overeenkomstige toepassing op dit verzoek.

Bij ongunstig advies van de kwaliteitsadviseur brengt de gemeenteraad bij de definitieve vaststelling van het gemeentelijk mobiliteitsplan de vereiste aanpassingen aan om tegemoet te komen aan de punten die aanleiding gaven tot het negatief advies, behalve als het ongunstig advies werd heroverwogen.

Bij aanpassing van het gemeentelijk mobiliteitsplan, als vermeld in het zesde lid, wordt het opnieuw ter advies voorgelegd aan de kwaliteitsadviseur. Dit advies is beperkt tot de punten die aanleiding gaven tot het ongunstig advies over het ontwerp van gemeentelijk mobiliteitsplan en beoordeelt of de aanpassingen aan het gemeentelijk mobiliteitsplan hieraan tegemoet komen. De kwaliteitsadviseur brengt zijn advies uit over het aangepaste plan binnen de termijn daartoe bepaald door de Vlaamse Regering. Als het advies niet binnen die termijn wordt uitgebracht, wordt het geacht gunstig te zijn. Tegen het ongunstig advies kan een verzoek tot heroverweging worden ingediend

bij de Vlaamse Regering. De bepalingen van artikel 26/9, tweede en derde lid, zijn van overeenkomstige toepassing op dit verzoek.”;

2° §4, eerste lid, wordt vervangen door wat volgt:

“De gemeenteraad stelt het gemeentelijk mobiliteitsplan definitief vast binnen zestig dagen na de ontvangst van het gunstig advies van de kwaliteitsadviseur, na het verstrijken van de termijn waarbinnen de kwaliteitsadviseur advies diende uit te brengen of na ontvangst van de beslissing van de Vlaamse Regering waarbij het ongunstig advies van de kwaliteitsadviseur werd heroverwogen.”;

3° in §4, tweede lid, worden na de woorden “de uitgebrachte adviezen”, de woorden “, onverkort de bepalingen van §3, zesde lid.” toegevoegd.

Art. 10. Artikel 21 van hetzelfde decreet wordt opgeheven.

Art. 11. In artikel 22 van hetzelfde decreet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in §1, tweede lid, wordt het woord “beleidsnota” vervangen door het woord “beleids-overeenkomst”;

2° in §2 worden de woorden “via een provinciaal actieplan” opgeheven.

Art. 12. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt een titel III/1 ingevoegd, die luidt als volgt:

“Titel III/1. Organisatorische omkadering van het duurzame lokale mobiliteitsbeleid”.

Art. 13. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt in titel III/1, ingevoegd bij artikel 12, een hoofdstuk I ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Hoofdstuk I. Organisatiestructuur en taakverdeling”.

Art. 14. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt in hoofdstuk I, ingevoegd bij artikel 13, een afdeling I ingevoegd, die luidt als volgt:

“Afdeling I. Gemeentelijke en intergemeentelijke begeleidingscommissie”.

Art. 15. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt in afdeling I, ingevoegd bij artikel 14, een artikel 26/1 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 26/1. §1. Op initiatief van de gemeente wordt in elke gemeente een GBC ingesteld. De GBC is een multidisciplinair en beleidsdomeinoverschrijdend overlegforum.

De GBC is verantwoordelijk voor:

- 1° de voorbereiding, de opmaak, de opvolging, de evaluatie en, in voorkomend geval, de herziening van het gemeentelijk of intergemeentelijk mobiliteitsplan;
- 2° de begeleiding van de voorbereiding, de opmaak, de opvolging en de evaluatie van projecten die aansluiten bij het duurzame lokale mobiliteitsbeleid.

§2. De GBC is ten minste samengesteld uit:

- 1° de initiatiefnemer, als die niet de hoedanigheid, vermeld in punt 2° tot en met 5°, heeft;
- 2° een vertegenwoordiger van de gemeente;
- 3° een vertegenwoordiger van het departement;
- 4° een vertegenwoordiger van de Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn;

5° een vertegenwoordiger van de betrokken wegbeheerder, als die niet de hoedanigheid, vermeld in punt 1° tot en met 3°, heeft.

De samenstelling van de GBC kan worden uitgebreid met andere relevante actoren overeenkomstig de bepalingen die zijn vastgesteld door de Vlaamse Regering.

Als daartoe wordt besloten door de gemeenteraad in het kader van participatie, kunnen de vergaderingen van de GBC worden opengesteld voor vertegenwoordigers van het maatschappelijk middenveld en de bevolking.”.

Art. 16. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt in dezelfde afdeling I een artikel 26/2 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 26/2. Op voorstel van de initiatiefnemer kunnen de werkzaamheden van de GBC of deelaspecten ervan worden gebundeld in een gezamenlijk bovenlokaal overlegplatform, IGBC genoemd.

Artikel 26/1, §1, tweede lid, en §2, zijn van overeenkomstige toepassing op de IGBC.”.

Art. 17. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt in dezelfde afdeling I een artikel 26/3 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 26/3. De Vlaamse Regering stelt nadere regels vast voor de organisatie, de samenstelling, de werking en de opdracht van de GBC en de IGBC.”.

Art. 18. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt in hoofdstuk I, ingevoegd bij artikel 13, een afdeling II ingevoegd, die luidt als volgt:

“Afdeling II. De regionale mobiliteitscommissie”.

Art. 19. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt in afdeling II, ingevoegd bij artikel 18, een artikel 26/4 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 26/4. §1. De Vlaamse Regering stelt een RMC in die haar beraadslagingen kan houden in elke provincie. De RMC is een multidisciplinaire en beleidsdomeinoverschrijdende beoordelingscommissie.

De RMC is verantwoordelijk voor:

- 1° de uitvoering van een kwaliteitscontrole op het ontwerp, de evaluatie en, in voorkomend geval, de herziening van het gemeentelijk of intergemeentelijk mobiliteitsplan;
- 2° de uitvoering van een kwaliteitscontrole op projecten.

§2. De RMC is ten minste samengesteld uit:

- 1° de initiatiefnemer, als die niet de hoedanigheid, vermeld in punt 2° tot en met 7°, heeft;
- 2° een vertegenwoordiger van het departement;
- 3° een vertegenwoordiger van het Agentschap Wegen en Verkeer;
- 4° een vertegenwoordiger van de Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn;
- 5° een vertegenwoordiger van het agentschap Ruimtelijke Ordening, vermeld in artikel 1 van het besluit van de Vlaamse Regering van 10 november 2005 tot oprichting van het intern verzelfstandigd agentschap zonder rechtspersoonlijkheid Ruimtelijke Ordening;
- 6° een vertegenwoordiger van de gemeenten in kwestie;
- 7° een vertegenwoordiger van de provincie.

De samenstelling van de RMC kan worden uitgebreid met andere relevante actoren.

§3. De RMC wordt bijgestaan door een kwaliteitsadviseur die wordt aangesteld door het departement.

De kwaliteitsadviseur is verantwoordelijk voor:

- 1° de inhoudelijke begeleiding van de beraadslaging in de RMC;
- 2° het verlenen van gemotiveerd advies over het ontwerp van gemeentelijk of intergemeentelijk mobiliteitsplan en de resultaten van de sneltoets;
- 3° het verlenen van gemotiveerd advies over de projecten.”.

Art. 20. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt in dezelfde afdeling II een artikel 26/5 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 26/5. De Vlaamse Regering stelt nadere regels vast voor de organisatie, de samenstelling, de werking en de opdracht van de RMC en de aanstelling en taakstelling van de kwaliteitsadviseur.”.

Art. 21. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt in titel III/1, ingevoegd bij artikel 12, een hoofdstuk II ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Hoofdstuk II. Integrale kwaliteitszorg bij projecten”.

Art. 22. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt in hoofdstuk II, ingevoegd bij artikel 21, een afdeling I ingevoegd, die luidt als volgt:

“Afdeling I. Projectmethodologie”.

Art. 23. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt in afdeling I, ingevoegd bij artikel 22, een artikel 26/6 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 26/6. De door de Vlaamse Regering aangewezen projecten worden op een gefaseerde wijze uitgewerkt, waarbij de volgende stappen worden onderscheiden:

- 1° een analyse van de feitelijke, financiële en juridische context en de eventuele oplossingsvarianten voor een mobiliteitsprobleem, met aanduiding van de voorkeursoplossing;
- 2° een voorontwerp, met inbegrip van een verklarende nota, die de nadere uitwerking bevat van de gekozen oplossing.

Er wordt ook een evaluatie uitgevoerd die aangeeft hoe het project of de cluster van samenhangende projecten bijdraagt tot een duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid.

De Vlaamse Regering bepaalt de nadere regels voor de inhoud van de analyse, het voorontwerp en de evaluatie, vermeld in het eerste en tweede lid, en de wijze van rapportage daarover, en stelt de voorwaarden vast waaronder de stappen, vermeld in het eerste lid, 1° en 2°, kunnen worden geïntegreerd.”.

Art. 24. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt in dezelfde afdeling I een artikel 26/7 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 26/7. De initiatiefnemer zorgt voor de uitvoering van de analyse, het voorontwerp en de evaluatie, vermeld in artikel 26/6, eerste en tweede lid, en rapporteert daarover volgens de regels die daarvoor zijn vastgesteld overeenkomstig artikel 26/6, derde lid. Hij houdt daarbij rekening met de aanbevelingen van de GBC of de IGBC en het advies van de kwaliteitsadviseur.

De GBC of IGBC begeleidt de uitvoering van de analyse, het voorontwerp en de evaluatie. Daarvoor houdt de GBC of de IGBC de nodige beraadslagingen en verstrekt ze aanbevelingen aan de initiatiefnemer.

De GBC of IGBC verstrekt haar aanbevelingen bij consensus.”.

Art. 25. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt in hoofdstuk II, ingevoegd bij artikel 21, een afdeling II ingevoegd, die luidt als volgt:

“Afdeling II. Kwaliteitsbewaking”.

Art. 26. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt in afdeling II, ingevoegd bij artikel 25, een artikel 26/8 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 26/8. §1. Na de beraadslaging in de GBC of de IGBC bezorgt de initiatiefnemer de rapportage over de analyse, het voorontwerp en de evaluatie, vermeld in artikel 26/6, eerste en tweede lid, alsook alle andere relevante documenten aan de kwaliteitsadviseur en aan de RMC.

De kwaliteitsadviseur brengt advies uit over de projectfase in kwestie. Daarvoor wordt ten minste de conformiteit getoetst aan de relevante regelgeving, zoals de bepalingen van dit decreet of het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en de uitvoeringsbesluiten ervan, de richtinggevendende bepalingen van het toepasselijk mobiliteitsplan en, in voorkomend geval, de samenwerkingsovereenkomst, vermeld in artikel 26/12.

§2. Het advies van de kwaliteitsadviseur luidt:

- 1° gunstig, als de kwaliteitsadviseur oordeelt dat de projectfase in kwestie voldoet aan de criteria, vermeld in §1, tweede lid;
- 2° ongunstig, als de kwaliteitsadviseur oordeelt dat de projectfase in kwestie niet voldoet aan die criteria.

Het advies wordt gegeven na de ontvangst van de rapportage en alle andere relevante documenten, vermeld in §1, eerste lid, en binnen de termijn daartoe bepaald overeenkomstig §4. De kwaliteitsadviseur brengt het departement, de RMC, de GBC of de IGBC op de hoogte van het advies.

Bij ongunstig advies kan de initiatiefnemer, in voorkomend geval na het aanbrengen van de nodige aanpassingen, het project opnieuw voorleggen aan de GBC.

§3. In afwijking van §1, eerste lid, worden de rapportage over de analyse, het voorontwerp en de evaluatie, en alle andere relevante documenten ter bespreking voorgelegd aan de RMC als:

- 1° geen consensus werd bereikt binnen de GBC of de IGBC;
- 2° de kwaliteitsadviseur daarom verzoekt;
- 3° de initiatiefnemer daarom verzoekt.

Na de beraadslaging in de RMC verleent de kwaliteitsadviseur advies overeenkomstig de §§1 tot en met 3. In afwijking van §2, tweede lid, verleent de kwaliteitsadviseur mondeling advies op de vergadering van de RMC waarop over het project wordt beraadslaagd. De kwaliteitsadviseur bezorgt na de vergadering van de RMC binnen de termijn daartoe bepaald overeenkomstig §4, de schriftelijke neerslag van zijn advies aan het departement, de RMC, de GBC of de IGBC.

§4. De Vlaamse Regering bepaalt de nadere regels voor de procedure, de vorm en de termijn waarbinnen de kwaliteitsadviseur zijn advies uitbrengt. Als geen advies wordt uitgebracht

binnen de door de Vlaamse Regering bepaalde termijn, wordt het advies geacht gunstig te zijn.”.

Art. 27. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt in dezelfde afdeling II een artikel 26/9 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 26/9. Elk lid van de GBC of de IGBC, vermeld in artikel 26/1, §2, eerste lid, en artikel 26/2, kan een verzoek tot heroverweging indienen tegen:

- 1° het herhaalde ongunstige advies van de kwaliteitsadviseur;
- 2° het gunstige advies van de kwaliteitsadviseur, als het verzoek tot heroverweging wordt ingesteld door het lid van de GBC of de IGBC van wie het bezwaar aanleiding heeft gegeven tot het niet-bereiken van de consensus binnen de GBC of de IGBC.

Het verzoek tot heroverweging wordt ingediend bij de Vlaamse Regering.

De Vlaamse Regering stelt de nadere regels en de procedure van het verzoek tot heroverweging vast.”.

Art. 28. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt een titel III/2 ingevoegd, die luidt als volgt:

“Titel III/2. Subsidiëring en uitvoering van het mobiliteitsbeleid”.

Art. 29. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt in titel III/2, ingevoegd bij artikel 28, een hoofdstuk I ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Hoofdstuk I. Subsidiëring van het mobiliteitsbeleid”.

Art. 30. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt in hoofdstuk I, ingevoegd bij artikel 29, een afdeling I ingevoegd, die luidt als volgt:

“Afdeling I. Subsidiëring van het duurzame lokale mobiliteitsbeleid”.

Art. 31. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt in afdeling I, ingevoegd bij artikel 30, een artikel 26/10 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 26/10. §1. Om de ontwikkeling en uitvoering van het duurzame lokale mobiliteitsbeleid te bevorderen, kan de Vlaamse Regering, binnen de perken van de begrotingskredieten, een subsidie verlenen aan de gemeenten voor:

- 1° de opmaak en herziening van een gemeentelijk of intergemeentelijk mobiliteitsplan;
- 2° projecten die de aanleg of de verbetering van de infrastructuur langs gemeentewegen tot doel hebben;
- 3° niet-infrastructuurgebonden projecten ter ondersteuning van het duurzame lokale mobiliteitsbeleid.

§2. De Vlaamse Regering bepaalt de nadere voorwaarden op basis waarvan het personeel, de plannen en de projecten, vermeld in de eerste paragraaf, subsidiabel zijn. Daarbij houdt ze onder meer rekening met de volgende criteria:

- 1° de projecten dragen bij tot de ontwikkeling van een duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid;
- 2° de plannen en projecten voldoen aan de bepalingen over de integrale kwaliteitszorg, vermeld in titel III/1, hoofdstuk II.

De Vlaamse Regering bepaalt de procedures voor de aanvraag, beoordeling, toekenning en uitbetaling van de subsidie.”.

Art. 32. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt in hoofdstuk I, ingevoegd bij artikel 29, een afdeling II ingevoegd, die luidt als volgt:

“Afdeling II. Subsidiëring van het mobiliteitsbeleid op tussenliggend niveau”.

Art. 33. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt in afdeling II, ingevoegd bij artikel 32, een artikel 26/11 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 26/11. Om de ontwikkeling van het mobiliteitsbeleid op tussenliggend niveau te bevorderen, kan de Vlaamse Regering, binnen de perken van de begrotingskredieten, een subsidie verlenen aan de provincies ter uitvoering van het provinciale mobiliteitscharter, vermeld in artikel 22.

De Vlaamse Regering bepaalt de voorwaarden en procedures voor de aanvraag, beoordeling, toekenning en uitbetaling van de subsidie.”.

Art. 34. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt in titel III/2, ingevoegd bij artikel 28, een hoofdstuk II ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Hoofdstuk II. Samenwerkingsovereenkomsten”.

Art. 35. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt in hoofdstuk II, ingevoegd bij artikel 34, een artikel 26/12 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 26/12. Voor de door de Vlaamse Regering aangewezen projecten wordt een samenwerkingsovereenkomst gesloten tussen de betrokken actoren. De overeenkomst regelt de wederzijdse verbintenissen van de actoren. Die verbintenissen kunnen onder meer betrekking hebben op de projectorganisatie, de personele of materiële ondersteuning en de financiering.

De Vlaamse Regering regelt de minimuminhoud van de samenwerkingsovereenkomst. De samenwerkingsovereenkomst zal ten minste nadere bepalingen omvatten betreffende:

- 1° het voorwerp van de overeenkomst;
- 2° de duur van de overeenkomst;
- 3° de wederzijdse verbintenissen van de betrokken partijen;
- 4° de sancties bij niet-nakoming van de verbintenissen.

Er wordt in ieder geval gewaarborgd dat de projecten die het voorwerp uitmaken van de samenwerkingsovereenkomst, voldoen aan de bepalingen over de integrale kwaliteitszorg, vermeld in titel III/1, hoofdstuk II.”.

Art. 36. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt een artikel 28/1 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 28/1. Het gemeentelijke mobiliteitsplan dat is opgemaakt voor 30 april 2009, wordt gelijkgesteld met een gemeentelijk mobiliteitsplan dat wordt opgemaakt en vastgesteld overeenkomstig de bepalingen van dit decreet als minder dan zes jaar is verstreken sinds de laatste conformverklaring ervan overeenkomstig de op dat ogenblik geldende regelgeving.

Uiterlijk bij de eerstvolgende herziening van het gelijkgestelde gemeentelijke mobiliteitsplan, die plaatsvindt na de inwerkingtreding van het decreet van [...] houdende wijziging van het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid en de opheffing van het decreet van 20 april 2001 betreffende de mobiliteitsconvenants, moet het plan in overeenstemming worden gebracht met de bepalingen van dit decreet en de uitvoeringsbesluiten ervan.”.

Art. 37. In hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt een artikel 28/2 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“De mobiliteitsconvenants die gesloten zijn voor de inwerkingtreding van het decreet van [...] houdende wijziging van het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid en de opheffing van het decreet van 20 april 2001 betreffende de mobiliteitsconvenants, en de modules die er deel van uitmaken, blijven geldig tot de volledige uitvoering ervan.

De bepalingen van het decreet van 20 april 2001 betreffende de mobiliteitsconvenants en de modules die zijn vastgesteld, blijven van toepassing op de mobiliteitsconvenants die worden gesloten binnen een termijn van twee jaar na de datum van de inwerkingtreding van het decreet, vermeld in het eerste lid, als het besluit van de gemeenteraad daartoe werd genomen na 15 april 2007 en voor de inwerkingtreding van dit decreet.”.

Art. 38. Het decreet van 20 april 2001 betreffende de mobiliteitsconvenants, gewijzigd bij het decreet van 20 maart 2009, wordt opgeheven.

Art. 39. Titel IV van het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid wordt opgeheven.

Art. 40. De Vlaamse Regering bepaalt de datum waarop artikel 2, 3°, tot en met artikel 4, artikel 6 tot en met artikel 10, artikel 12 tot en met 35 en artikel 37 tot en met artikel 39 van dit decreet in werking treden.

Brussel, 23 september 2011.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Kris PEETERS

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Hilde CREVITS

BIJLAGE BIJ DE MEMORIE VAN TOELICHTING:
REGULERINGSIMPACTANALYSE

Reguleringsimpactanalyse voor het voorontwerp van decreet tot wijziging van het mobiliteitsdecreet en opheffing van het convenantendecreet

1. Titel

Het ontworpen decreet draagt de titel "decreet houdende wijziging van het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid en opheffing van het decreet van 20 april 2001 betreffende de mobiliteitsconvenants "

2. Aanleiding, doel en toepassingsgebied

2.1. Aanleiding

2.1.1. Convenantbeleid

a) Algemene situering en uitgangspunten

Sinds midden 1996 gebruikt het Vlaamse Gewest het mobiliteitsconvenant als structurerend instrument in het kader van het lokale mobiliteitsbeleid en bij de uitwerking van projecten en maatregelen door het Agentschap Wegen en Verkeer en de Vlaamse Vervoersmaatschappij - De Lijn. De decretale basis voor dit convenantbeleid werd vastgelegd in het decreet van 20 april 2001 betreffende de mobiliteitsconvenants en uitgevoerd in het MB van 21 december 2001, aangevuld met omzendbrieven (zie hierna) en voorbeelden van goede praktijk. Het decretaal kader voor het convenantbeleid werd niet geïntegreerd in het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid (hierna vermeld als 'mobiliteitsdecreet').

Het convenantbeleid gaat uit van volgende basisfilosofie:

- het betrekken van de lokale overheid in het Vlaamse mobiliteitsbeleid,
- het nastreven van een globale en gecoördineerde visie op mobiliteit,
- een gestructureerd overlegmodel met gelijke partners,
- een sterke aandacht voor inhoudelijke en procesmatige kwaliteitscontrole.

De regeling van het decreet van 20 april 2001 kan als volgt worden samengevat. Het mobiliteitsconvenant bestaat uit een moederconvenant met daarnaast een of meerdere modules. In het moederconvenant engageert de gemeente zich om, in overleg met de betrokken actoren, een

gemeentelijk mobiliteitsplan op te maken. Een gemeente die een moederconvenant getekend heeft, kan projecten ter uitvoering van het mobiliteitsplan realiseren. Bepaalde van die projecten worden gesubsidieerd door het Vlaamse Gewest¹. Sommige projecten op gewestwegen kunnen door de gemeenten en met terugbetaling van kosten worden gerealiseerd namens het Vlaams Gewest,² De modules zijn typeovereenkomsten waarvan de tekst vastgesteld wordt door de Vlaamse minister bevoegd voor Mobiliteit en Openbare Werken. De huidige teksten zijn vastgelegd bij MB van 22 februari 2007.

De besluitvorming in het kader van het convenantbeleid verloopt via een specifieke overlegstructuur die niet werd uitgewerkt in het decreet van 20 april 2001 maar werd verankerd in de omzendbrief MOW/2009/01 van 27 maart 2009³. De belangrijkste overlegfora zijn de Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC) en de Provinciale Auditcommissie (PAC) en, wanneer het gaat om projecten rond openbaar vervoeraanbod, Openbaar Vervoercommissie (OVC). Centraal staat de GBC. De voorbereidende besprekingen, de probleemanalyse, het zoeken naar de voorkeuroplossing, het bereiken van een consensus daaromtrent en de creatie van het draagvlak voor het project gebeurt in de GBC. Dit overlegforum komt samen op vraag van de initiatiefnemer en wordt voorgezeten door de vertegenwoordiger van de lokale overheid. In tweede lijn heeft het convenantbeleid gezorgd voor een kwaliteitscontrole. Hiervoor werd per provincie een PAC opgericht. Voor aanbodprojecten openbaar vervoer gebeurt dit in de OVC. De bespreking van de mobiliteitsplannen, projecten en maatregelen binnen de PAC en OVC wordt inhoudelijk geleid door een onafhankelijk auditor. De beoordeling van de kwaliteit van het plan of project door de auditor wordt uitgebracht in de vorm van een advies aan de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken. Tegen het advies van de auditor is beroep mogelijk. In de praktijk wordt hier zeer zeldzaam gebruik van gemaakt.

Het convenantbeleid heeft eveneens geleid tot een formalisering van het projectverloop bij de opmaak van een mobiliteitsplan, een infrastructuurproject of een aanbodproject openbaar vervoer. De omzendbrief MOW/2009/02 van 27 maart 2009 omschrijft de methodologie hiervan. Als uitgangspunt vertrekt de omzendbrief van het principe dat elk project volgende fasen doorloopt: de conceptfase (waarin de verschillende oplossingsrichtingen worden verkend), de voorontwerpfase, de uitvoeringsfase en de evaluatiefase. Aan de concept- voorontwerp, -en evaluatiefase is een

¹ Het gaat meer specifiek om de modules 1 (opmaak of bijsturing van een (inter)gemeentelijk mobiliteitsplan), 10 (herinrichting van een schoolbuurt aan of in de nabijheid van een gewestweg), 12 (aanleg of verbetering van fietspaden van het bovenlokaal, functioneel fietsroutenetwerk buiten het gewestdomein als alternatief voor fietspaden langs gewestwegen), 14 (aanleg of herinrichting van ontsluitingsinfrastructuur voor tewerkstellings-, winkel- en/of dienstenzones van bovenlokaal belang) en 15 (flankerende maatregelen ter ondersteuning van een duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid). De module 10 en 14 zijn enkel subsidiabel indien deze betrekking hebben op gemeentewegen.

² Het gaat hier om de modules 4 (aan de bebouwde kom aangepaste verlichting van een gewestweg), 6 (net houden van gewestwegen), 10 (herinrichting van een schoolbuurt aan of in de nabijheid van een gewestweg), 13 (aanleg of verbetering van fietspaden langs gewestwegen) en 14 ((aanleg of herinrichting van ontsluitingsinfrastructuur voor tewerkstellings-, winkel- en/of dienstenzones van bovenlokaal belang)

³ Voor wat betreft de mobiliteitsplanning is de PAC wel verankerd in het mobiliteitsdecreet van 20 maart 2009.

specifieke rapportage gekoppeld, met name de startnota, projectnota en evaluatienota. Elke fase wordt door de PAC/OVC geëvalueerd op zijn kwaliteit en mede op basis van de besprekingen in de PAC/OVC brengt de auditor er zijn advies over uit (startaudit, projectaudit en evaluatie-audit). Dat advies gebeurt onder andere in het licht van de mobiliteitsplannen, de mobiliteitsregelgeving (met inbegrip van de omzendbrieven), de afgesloten convenants en de vademecums (handleidingen van goede praktijk).

b) Evaluatie van het convenantbeleid

In toepassing van artikel 7 van het convenantdecreet wordt jaarlijks een evaluatie gemaakt met aanbevelingen en verbetervoorstellen. In het verslag "Evaluatie en bijstelling van het instrument 'Mobiliteitsconvenant' - 2010 wordt aangegeven dat het mobiliteitsconvenant het aangewezen instrument is om de doelstellingen van het mobiliteitsbeleid te bereiken. Het heeft, aldus het evaluatieverslag, bijgedragen tot overleg en draagvlakverwerving bij de betrokken actoren, tot een meer integrale benadering van de mobiliteitsproblemen en tot een sterke verruiming van de kennis inzake mobiliteit bij alle partners. Het gemeentelijk mobiliteitsplan wordt daarbij cruciaal geacht. Deze positieve waardering werd ook bevestigd in de doorlichtingen en analyses gemaakt door het Steunpunt Bestuurlijke Organisatie Vlaanderen, waarbij het partnerschap dat centraal staat in het mobiliteitsconvenant naar voor werd geschoven als vernieuwend in de Vlaamse centrale-lokale bestuursverhoudingen. Daarnaast wordt in dit evaluatieverslag vastgesteld dat het mobiliteitsconvenant zich inpast en tegemoetkomt aan enkele aanbevelingen die werden geformuleerd in de Parlementaire Commissie 'Versnelling van maatschappelijk belangrijke infrastructuurprojecten' (Commissie Sauwens) en de Commissie Investeringsprojecten (Commissie Berx), die beiden de nadruk leggen op het belang van een goede verkenningsfase. In het evaluatieverslag wordt tenslotte als aanbeveling meegegeven dat verder moet worden gestreefd naar het verbeteren van de doorlooptijden van de projecten, de werking van diverse overlegorganen en de modules.

In aansluiting met het regeerakkoord 2009 -2014, wordt in de beleidsnota Mobiliteit en Openbare werken 2009-2014 aangegeven:

"(We) stellen vast dat het bij investeringen via modules om convenantgebonden projecten(o.a. fietspaden) te realiseren, te lang duurt vooraleer kan gestart worden met de aanleg van nieuwe en verkeersveilige infrastructuur. De vraag kan bijvoorbeeld worden gesteld of het noodzakelijk blijft om voor elk van deze projecten en acties ook de volledige en uitgebreide administratieve procedures te volgen. Sommige modules bevatten enkel standaardverbintenissen, waarbij geen financiële middelen tussen diverse partners worden uitgewisseld, en die eigenlijk deel uitmaken van de gangbare verantwoordelijkheden die de partners dienen te dragen. De noodzaak en minstens de vorm van dergelijke modules kunnen worden in vraag gesteld. Ook is de meerwaarde van afzonderlijke start- en projectaudits niet voor elk project aantoonbaar. De werking van de mobiliteitsconvenants zal dan ook worden geoptimaliseerd."

In zijn advies van 29 november 2011 over de beleidsbrief MOW 2010-2011 ondersteunt de MORA het voornemen van de minister om infrastructuurprojecten te versnellen, maar wijst er tegelijk op dat langere doorlooptijden van projectprocedures soms onvermijdelijk het gevolg zijn van een doortastende aanpak van het probleem waarbij met vele actoren afspraken moeten worden gemaakt. Volgens de MORA heeft de GBC-PAC procedure, door het samenbrengen van alle partners, tot gevolg dat problemen vaak in een vroeg stadium worden gedetecteerd en daarom dit in vrijwel alle gevallen proactief werkt en toekomstige problemen vermijdt. In dit opzicht kan de GBC-PAC procedure het uiteindelijke projectproces en de realisatie zelfs versnellen volgens de Raad. De MORA acht een optimalisering van deze procedure nuttig, maar vraagt hierbij doordacht te werk te gaan en de principes van kwaliteitsbewaking, waaronder de rol van de auditoren, te behouden. Niettegenstaande de globaal positieve evaluatie van het huidige systeem, dient te worden opgemerkt dat de specifieke projectprocedure die is verankerd in de huidige regeling (besluitvorming via een dubbele overlegstructuur en de projectmethodologie die voorziet in een gefaseerd projectverloop, met telkens een beroepsmogelijkheid) in sommige gevallen als te complex wordt ervaren en nodeloos aanleiding geeft tot verlenging van de doorlooptijden van mobiliteitsprojecten en een administratieve lastenverhoging. Dit geldt vooral voor eenvoudige infrastructuurprojecten waar de oplossingsrichting eenduidig is.

De financiering van de mobiliteitsprojecten onder de huidige convenantregeling geeft eveneens aanleiding tot problemen. Er moet immers een relatief complexe procedure worden doorlopen. Er dient in elk jaarlijks begrotingsdecreet telkens te worden voorzien in een ad hoc subsidiemachtiging en aan elk dossier dient ook een bij MB vastgestelde subsidiebelofte te worden toegevoegd. Tussen het afsluiten van de (koepel)module en de uitbetaling na realisatie van het project ligt ook vaak een groot tijdsverloop, wat maakt dat financiële middelen voor langere periode "onbenut" blijven.

Tot slot dient te worden opgemerkt dat de juridische regeling van het convenantenbeleid ligt verspreid over een groot aantal teksten (decreet van 20 april 2001 betreffende de mobiliteitsconvenants; ministeriële besluiten, omzendbrieven en administratieve richtlijnen of vademecums), waarvan de rechtskracht aanmerkelijk verschilt. Dit geeft aanleiding tot een verhoogde administratieve lastendruk en tot rechtsonzekerheid.

2.1.2. Gemeentelijke mobiliteitsplanning

a) Algemene situering en uitgangspunten

Hoewel ook in andere planstelsels, meer specifiek in de ruimtelijke structuurplanning, een onderdeel mobiliteit wordt opgenomen, werd ervoor geopteerd om binnen het mobiliteitsbeleid een sectoraal (gemeentelijk) mobiliteitsplan te voorzien. Waar voorheen de (gemeentelijke) mobiliteitsplanning uitsluitend was ingebed in het convenantbeleid, verschaft het mobiliteitsdecreet van 20 maart 2009 een juridische onderbouw voor die mobiliteitsplanning.

De kernbepalingen van die planning kunnen als volgt worden samengevat. 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 van een sneltoets. 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 omgevingsplannen op bovenlokaal en gemeentelijk niveau. De PAC werd in het mobiliteitsdecreet aangewezen als orgaan dat over de kwaliteit van de mobiliteitsplannen en de herzieningen ervan dient te waken.

In het mobiliteitsdecreet werd geopteerd voor een facultatief systeem.

b) Evaluatie van de mobiliteitsplanning

In het verslag "Evaluatie en bijstelling van het instrument 'Mobiliteitsconvenant' - 2010, wordt aangegeven dat een gemeentelijk mobiliteitsplan cruciaal is voor de uitbouw van het gemeentelijk mobiliteitsbeleid. Het mobiliteitsplan vormt voor de gemeente ook een kader waarmee ze haar beleid kan duiden, communiceren en verdedigen naar de bevolking. Het mobiliteitsconvenant erkent het gemeentelijk mobiliteitsplan verder ook als het kader voor de projecten en acties die in samenwerking met de andere betrokken actoren (bijv. Agentschap Wegen en Verkeer, De Lijn, de provincies) via de modules van het mobiliteitsconvenant of het Fietsfonds gerealiseerd kunnen worden.

Ten aanzien van het facultatief systeem had de MORA in haar advies van 24 oktober 2008 bij het mobiliteitsdecreet gesteld dat het niet verplicht maken van een gemeentelijk mobiliteitsplan er niet mag toe leiden dat op termijn grote verschillen ontstaan tussen gemeenten die wel een mobiliteitsplan opmaken en uitvoeren en gemeenten die dit niet doen en dat daarom blijvende stimuli noodzakelijk bleven vanwege het Vlaamse Gewest. Die stimuli worden gegeven via het convenantbeleid, waarvan het gemeentelijk mobiliteitsplan de basis vormt.

Vastgesteld wordt dat er een grote toetredingsbereidheid bestaat bij de gemeenten. Eind 2010 hadden 305 (99%) op de 308 gemeenten een moederconvenant afgesloten en 299 (98%) steden en gemeenten beschikken over een eerste conform verklaard mobiliteitsplan. Er is geen eenduidige oorzaak aan te wijzen waarom drie gemeenten (nog) geen eigen gemeentelijk mobiliteitsplan hebben opgemaakt⁴. Door de lokale besturen wordt de opmaak van het mobiliteitsplan, en de herziening ervan via de "sneltoets", kennelijk niet als een (ongewenste) "planlast" gepercipieerd. Niettemin blijft de toetredingsbereidheid van de gemeenten in zekere mate precair, nu het vrijwillig systeem niet garandeert dat gemeenten ook naar de toekomst toe een mobiliteitsplan zullen opmaken of herzien.

De vraag is ook gerezen hoe deze mobiliteitsplanning zich verhoudt tot de doelstellingen inzake planlastverlaging. In haar rapport met aanbevelingen van 1 juli 2010 wijst de Commissie efficiëntiewinst voor de lokale besturen (CELB) erop dat – in principe van 1 januari 2014 – de lokale besturen één plannings- en rapporteringscyclus moeten maken die ingebed is in de lokale

⁴ Een mogelijke reden is dat in die gemeenten geen infrastructuur- of andere projecten werden gepland en dus evenmin nood was aan de ondertekening van de koepelmodule/moederconvenant om subsidies te kunnen bekomen.

meerjarenplanning, De verschillende sectorale plannen die de lokale besturen nu moeten maken (o.a. cultuurbeleidsplan, jeugdbeleidsplan, mobiliteitsplan) verdwijnen en worden geïntegreerd in de lokale meerjarenplanning. De basis daarvoor is het besluit van de Vlaamse Regering van 25 juni 2010 betreffende de beleids- en beheercyclus van de gemeenten, de provincies en de openbare centra voor maatschappelijk welzijn. De invoering van de nieuwe meerjarenplanning moet gepaard gaan met het reduceren van de vele sectorale planverplichtingen. De CELB gaf in het licht hiervan als aanbeveling om de sectorale regelgeving te evalueren en aan te passen. Intussen werd ook het planlastendecreet definitief goedgekeurd door de Vlaamse Regering. Dit laatste decreet voorziet in een verplicht kader voor de Vlaamse regelgeving die aan de lokale besturen periodieke plan- en rapporteringsverplichtingen oplegt. Het planlastendecreet verzekert de afstemming van de Vlaamse planregelgeving met de vereenvoudigde, omvattende planning en rapportering die vorm kreeg in hogervermeld besluit van 25 juni 2010. Deze nieuwe wetgeving beoogt niet alleen een verregaande administratieve vereenvoudiging, maar betekent ook een cultuuromslag voor de Vlaamse overheid die moet sturen op hoofdlijnen en meer operationele autonomie moet toelaten aan de lokale besturen.

Vermits het mobiliteitsplan was opgenomen in de inventaris van de CELB van de bestaande sectorale plan- en rapporteringsverplichtingen van de lokale besturen, is de invloed van deze nieuwe organieke wetgeving potentieel groot. Mobiliteitsplannen worden echter expliciet uitgesloten uit het toepassingsgebied van het Planlastendecreet⁵. In de memorie van toelichting wordt aangegeven dat het gemeentelijk mobiliteitsplan plannen inzake het gemeentelijk mobiliteitsbeleid omvat van verschillende bestuursniveaus. Dit wordt ook verduidelijkt in de memorie van toelichting van het voorontwerp van decreet tot wijziging van het mobiliteitsdecreet en opheffing van het convenantendecreet.

Het blijft vanuit oogpunt van de planlastenbeheersing niettemin wenselijk om ook voor de planstelsels die buiten het toepassingsgebied vallen van het Planlastendecreet, waar mogelijk, af te stemmen op het vereenvoudigd stelsel dat binnenkort zijn intrede zal doen op lokaal vlak.

Een laatste punt van bekommernis is dat door het uitblijven van een integratie van de convenantenregeling in het mobiliteitsdecreet de gemeenten rekening moeten houden met twee verschillende regelingen bij het opmaken (of de herziening) van hun mobiliteitsplannen, wat aanleiding geeft tot rechtsonzekerheid en bijkomende administratieve lasten.

2.1.3. Samenvatting van de belangrijkste problemen met het huidig regelgevend kader

Uit wat voorafgaat blijkt dat voor wat het convenantenbeleid betreft als belangrijkste pijnpunten kunnen worden aangegeven:

- De projectorganisatie: de lange doorlooptijden van projecten en de administratieve lastendruk als gevolg van de specifieke besluitvormingsprocedure in twee stappen (GBC en PAC/OVC) en de gefaseerde projectprocedure;

⁵ Artikel 12 Planlastendecreet, dat een gesloten inventaris omvat met de sectorale plannen die met dit decreet in overeenstemming moeten worden gebracht.

- De financiering van mobiliteitsprojecten: de administratieve lastendruk door de complexe procedure die de financiering van de projecten dient te doorlopen (noodzaak van een jaarlijkse ad hoc subsidiemachtiging en een individuele subsidiebelofte), terwijl de koppeling van de subsidietoezegging aan het convenantsysteem ertoe leidt dat financieringsmiddelen voor lange tijd “onbenut” blijven;
- De kwaliteit van de regelgeving: het bestaan van een versnipperd regelgevend kader dat ligt verspreid over een decreet, MB, omzendbrieven en andere administratieve richtlijnen.

Wat de gemeentelijke mobiliteitsplanning betreft kan worden gewezen op:

- De continuïteit van de mobiliteitsplanning: door de koppeling aan een vrijwillig (facultatief) convenantsysteem, is de mobiliteitsplanning (naar de toekomst toe) niet gegarandeerd;
- De kwaliteit van de regelgeving: het naast elkaar bestaan van twee verschillende regelingen bij het opmaken (of de herziening) van gemeentelijke mobiliteitsplannen.

Hoewel de gemeentelijke mobiliteitsplanning niet onder het toepassingsgebied van het planlastendecreet valt, kan bijkomend worden gewezen op de mogelijke vraag naar afstemming met de nieuwe organieke regelgeving die de planlasten voor lokale besturen beoogt te verminderen en de autonomie van die besturen wil honoreren door het invoeren van één plannings- en rapporteringscyclus die ingebed is in de lokale meerjarenplanning, waaraan, in voorkomend geval, ook de bijhorende subsidieaanvragen worden gekoppeld.

2.2. Doelstelling

Het voorontwerp van decreet beoogt in hoofdzaak volgende doelstellingen : ⁶.

- Op de eerste plaats beoogt het voorontwerp van decreet een juridisch kader te bieden voor een efficiëntere en eenvoudigere regeling van de *besluitvorming rond mobiliteitsprojecten*, met inbegrip van de daartoe te doorlopen administratieve overlegprocedures en te volgen projectmethodologie, teneinde de te doorlopen besluitvormingsprocedure en projectmethodologie administratief te vereenvoudigen en de doorlooptijden van de projecten ervan beheersbaar te houden.
- Wat de *financiering van de mobiliteitsprojecten* betreft ambieert het decreet eveneens een administratieve vereenvoudiging die de jaarlijkse ad hoc subsidiemachtigingen en de individuele dossiermatige subsidiebeloftes onnodig maakt. Tevens wil het decreet de uitbetaling van de subsidies mogelijk maken na elke relevante fase van het project (bijv. studie, oplevering van de werken, ...). Daarbij wordt ook afgestemd met de nieuwe

⁶ Bijkomend wil het voorontwerp een aantal kleinere reparatiewijzigingen aanbrengen aan de tekst van het mobiliteitsdecreet om aldus een aantal tekstonzuiverheden of onduidelijkheden weg te werken. Deze wijzigingen hebben op zich geen inhoudelijke impact en worden dan ook buiten de RIA gehouden.

regelgeving rond de vereenvoudigde, omvattende planning en rapportering die vorm kreeg in het besluit van de Vlaamse Regering van 25 juni 2010 en het Planlastendecreet.

- Bovendien beoogt het voorontwerp van decreet de nodige garanties in te bouwen die alle gemeenten ertoe aanzetten om nu en ook in de toekomst te voorzien in een *planmatige onderbouwing* van hun *lokaal mobiliteitsbeleid*. Daarbij wordt bovendien afgestemd op de gemeentelijke bestuursperiode (zes jaar), die tevens het aanknopingspunt is voor de nieuwe lokale planningscyclus (meerjarenplanning) uitgetekend in het besluit van de Vlaamse Regering van 25 juni 2010.
- Tot slot wil het voorontwerp van decreet de basis leggen voor een *juridisch kader* dat de versnipperde regelgeving rond de planning, uitvoering, financiering en evaluatie van het mobiliteitsbeleid integreert en als dusdanig de *integrale beleidscyclus betreffende het mobiliteitsbeleid overspant*.

Bij dit alles moet voor ogen worden gehouden dat het voorontwerp van decreet zelf enkel het basiskader wil creëren voor de verbeterde besluitvorming en financiering van mobiliteitsprojecten. De bepalingen ervan zullen verder moeten worden geconcretiseerd in uitvoeringsbesluiten van de Vlaamse Regering.

2.3. Toepassingsgebied

De juridische vrijheidsgraden van voorliggend voorontwerp worden niet beperkt door nationale (federale) of internationale wetgeving. De eventuele impact van internationale regelgeving die mogelijk speelt bij de vormgeving van het beleidsthema over de mobiliteitsplanning, meer specifiek het Verdrag van Aarhus en de Europese inspraakrichtlijn (Richtlijn 2003/35/EG) werd reeds ondervangen in het oorspronkelijke mobiliteitsdecreet. De eventuele verplichtingen die voortvloeien uit de regelgeving inzake de milieueffectrapportage (Richtlijnen 85/337/EG en Richtlijn 2001/42/EG) hebben geen invloed op de organisatorische omkadering van het mobiliteitsbeleid en de besluitvormingsprocedure rond de projecten, maar spelen pas bij het vaststellen van de planning of vergunning van de mobiliteitsgerelateerde projecten.

Uit diverse beleidsdocumenten en adviezen, waarvan de belangrijkste werden geciteerd onder punt 2.1., blijkt dat de basisfilosofie van het convenantbeleid niet in twijfel wordt getrokken. In de beleidsnota MOW 2009-2014 wordt uitdrukkelijk bevestigd dat het instrument van het mobiliteitsconvenant dient te worden "geoptimaliseerd". Het algemeen kader dat bijdraagt tot de realisatie van die basisfilosofie, met inbegrip van de organisatorische en procedurele aspecten zoals vastgelegd in de omzendbrieven MOW 2009/01 en MOW 2009/02, wordt als dusdanig niet in vraag gesteld. Uit dit alles blijkt dat het beleidskader voor de nieuwe regelgeving relatief strak is afgelijnd, wat uiteraard een impact heeft op de vrijheid bij het bepalen van de keuzes van de opties.

3. Opties

3.1. Opties inzake de besluitvorming rond mobiliteitsprojecten

De onder deze hoofding onderscheiden beleidsopties hebben betrekking op de besluitvorming rond mobiliteitsprojecten. Die besluitvorming heeft betrekking op twee aspecten. Enerzijds op de overlegstructuren tussen de instanties die bij de voorbereiding en evaluatie van de concrete mobiliteitsprojecten zijn betrokken. Anderzijds houdt de besluitvorming verband met de methodologie van het projectverloop bij een infrastructuurproject of een aanbodproject openbaar vervoer.

Optie 1: nuloptie.

In deze beleidsoptie worden geen nieuwe wettelijke maatregelen genomen. De nuloptie komt er dus op neer dat men voor de besluitvorming rond projecten terugvalt op het privaatrechtelijk instrument van de convenantregeling, dat zijn juridisch statuut ontleent aan het decreet van 20 april 2001, en de omzendbrieven MOW 2009/01 en MOW 2009/02.

Optie 2: integratie van de versnipperde regelgeving inzake de besluitvorming rond projecten in het mobiliteitsdecreet, met beperkte verbeteraanpassingen ('quick wins')

In deze beleidsoptie wordt ervoor gekozen om de overlegstructuren voor projecten, met inbegrip van te doorlopen administratieve procedures te integreren in een uniek decretaal kader, met name het mobiliteitsdecreet. In dit kader worden meteen ook een aantal beperkte verbeteringen doorgevoerd die bijdragen tot een efficiëntere en eenvoudigere besluitvorming ('quick wins'), zonder echter aan de kern van de bestaande besluitvormingsprocedure en de projectmethodologie, die werd uitgetekend in de omzendbrieven MOW/2009/01 en MOW/2009/02, te raken.

Dit houdt in dat het bestaansrecht van de overlegstructuren (GBC, PAC/OVC) en de verdiensten van het gefaseerde projectverloop, gekoppeld aan de kwaliteitscontrole, op zich niet in vraag worden gesteld. De huidige regeling blijft dus als principe gelden. Wel wordt de huidige regeling aangepast zodat de "dubbele bespreking" van het dossier (enerzijds in de GBC en anderzijds in de PAC/OVC) wordt beperkt en het gefaseerde projectverloop (start-, project- en evaluatiefase) wordt ingekort voor die gevallen waar die dubbele dossierbespreking of gefaseerde projectbehandeling weinig meerwaarde biedt. In dit kader wordt meer specifiek gedacht aan de gevallen waar binnen de GBC reeds een consensus werd bereikt omtrent eenvoudige infrastructuurprojecten waar de oplossingsrichtingen eenduidig zijn.

Optie 3: integratie van de versnipperde regelgeving inzake de besluitvorming rond projecten in het mobiliteitsdecreet, met doorgedreven afbouw van procedurestappen

Deze beleidsoptie is een variant van optie 2, maar voert een nog meer doorgedreven vereenvoudiging door via de afbouw van procedurestappen, namelijk:

- de PAC/OVC wordt opgeheven en de aldaar voorziene besprekingen worden vervangen door een uniek advies van de auditor;
- de geïntegreerde verantwoordingsnota (integratie van start- en projectnota) tot regel te maken. Enkel voor m.e.r.-plichtige infrastructuurprojecten – dit zijn bij hypothese de grootschaligere infrastructuurprojecten - wordt nog met een afzonderlijke startnota gewerkt waarvan de opmaak en de kwaliteitsbeoordeling echter binnen de milieueffectrapportage plaatsvindt (integratiespoor).

3.2. Opties inzake de financiering van het (lokaal) mobiliteitsbeleid

De onder deze hoofding onderscheiden beleidsopties betreffen de financiering van de gemeenten voor de voorbereiding (planning) en uitvoering (projecten) van het gemeentelijk mobiliteitsbeleid.

Optie 1: nuloptie

In deze beleidsoptie blijft de convenantregeling, zoals geregeld in het decreet van 20 april 2001, gelden als basis voor de financiering van de projecten.

Optie 2: het voorzien van een generieke permanente subsidiemachtiging in het mobiliteitsdecreet

In deze beleidsoptie wordt voor de huidige subsidiemodules een generieke subsidiemachtiging voorzien in het mobiliteitsdecreet. Voor niet-gesubsidieerde modules wordt in het mobiliteitsdecreet een juridische grondslag voorzien voor het afsluiten van samenwerkingsovereenkomsten (convenants/typeovereenkomsten). Deze beleidsoptie maakt het decreet inzake de mobiliteitsconvenant overbodig, zodat het kan worden opgeheven. Hoewel de mobiliteitsplanning en de subsidiëring van de mobiliteitsprojecten buiten het toepassingsgebied van het Planlastendecreet vallen, wordt, voor wat betreft de subsidieaanvragen en de rapportageverplichting, aansluiting gezocht bij de uitgangspunten die terzake gelden in het Planlastendecreet. Bij het bepalen van de uitvoeringsbesluiten die de aanvraag, beoordeling (evaluatie), toekenning en uitbetaling van de subsidies regelen, zal, waar mogelijk, dan ook worden afgestemd op de relevante bepalingen van het planlastendecreet.

Optie 3: dotatie aan het Vlaamse Gemeentefonds

In dit optiescenario worden de middelen die het Vlaamse Gewest besteedt aan de financiering (subsidiëring) van het lokaal mobiliteitsbeleid aan het Vlaams Gemeentefonds toegevoegd. Met de aldus toegekende middelen voeren de gemeenten vervolgens het lokaal mobiliteitsbeleid uit.

3.3. Opties inzake het gebruik van gemeentelijke mobiliteitsplanning

Optie 1: nuloptie

De nuloptie houdt concreet in dat men voor de gemeentelijke mobiliteitsplanning blijft uitgaan van het facultatief systeem en via het instrument van de convenantregeling de “achterblijvers” stimuleert om het lokaal mobiliteitsbeleid planmatig te onderbouwen.

Optie 2: invoeren van een planverplichting in het mobiliteitsdecreet

In deze beleidsoptie wordt ervoor geopteerd om het facultatief systeem dat thans is voorzien in het mobiliteitsdecreet te vervangen door een verplicht planstelsel waarvan de planningscyclus bovendien wordt afgestemd op de gemeentelijke bestuursperiode. Er worden voor het overige geen inhoudelijke wijzigingen aangebracht aan de planverplichtingen van de gemeente.

Optie 3: integreren van het mobiliteitsplan als onderdeel van de ruimtelijke structuurplanning

In dit optiescenario wordt het mobiliteitsplan een onderdeel van de gemeentelijke ruimtelijke structuurplanning (integratiespoor). Het gaat om een optie die de planplicht koppelt aan een planlastvermindering door integratie ervan in de ruimtelijke structuurplanning.

4. Effecten

4.1 Doelgroepen en betrokken partijen

Het voorontwerp van decreet heeft effecten voor de overheid. Het gaat hierbij om de besturen op lokaal en intermediair bestuursniveau (gemeenten en provincies) en gewestelijke administratieve instanties (het departement mobiliteit en openbare werken en agentschappen, zoals het Agentschap Wegen en Verkeer of de Vlaamse Vervoersmaatschappij – De Lijn). Zij zijn meer specifiek doelgroep van de organisatorische omkadering van de besluitvorming rond projecten en plannen (als lid van de GBC, de RMC⁷ of mogelijk als auditor (thans: kwaliteitsadviseur genoemd). Als potentieel initiatiefnemer van een mobiliteitsproject kunnen ze bovendien adressant zijn van een financiële tegemoetkoming vanwege het Vlaamse Gewest.

De burgers en bedrijven zijn geen rechtstreekse doelgroep van het voorontwerp of betrokken partij bij het voorontwerp van decreet en ondergaan geen directe effecten van de in het voorontwerp van decreet geregelde materie. Als lid van de samenleving kunnen ze onrechtstreeks wel voordelen genieten van een snellere realisatie van mobiliteitsprojecten, bijvoorbeeld als gevolg van een verhoogde verkeersveiligheid of verkeersleefbaarheid.

⁷ Regionale Mobiliteitscommissie, die in de plaats komt van de vroegere PAC/OVC.

4.2 Opties inzake de besluitvorming rond mobiliteitsprojecten

Optie 1: nuloptie

De nuloptie komt er op neer dat men voor de besluitvorming rond projecten terugvalt op het privaatrechtelijk instrument van de convenantregeling, dat zijn juridisch statuut ontleent aan het decreet van 20 april 2001 en de omzendbrieven MOW 2009/01 en MOW 2009/02. De organisatie van de besluitvorming rond mobiliteitsprojecten gebeurt op basis van de bestaande overlegstructuren, namelijk GBC, PAC/OVC die wordt bijgestaan door de kwaliteitsadviseur (auditor). De taakverdeling en de concrete werking van deze overlegfora zijn uitgetekend in de omzendbrief MOW 2009/01. Het projectverloop blijft opgebouwd rond de projectfasen en de daaraan gekoppelde rapportage (startnota, projectnota en evaluatienota) die zijn beschreven in omzendbrief MOW 2009/02.

Directe effecten

Voordeel :

De bestaande regeling steunt op een breed gedragen consensus wat betreft het overlegmodel en een jarenlange praktijkervaring.

De overlegstructuren zijn een voorbeeld van beleidsdomeinoverschrijdende commissies waarin de verschillende departementen, agentschappen en administraties worden samengebracht die later ook nog in de vergunningsfase betrokken worden. Hier wordt al een belangrijke stap gezet in het zoeken naar een geïntegreerde visie en in het bundelen van adviezen die het vervolgtraject bespoedigen.

Wat betreft de projectmethodologie heeft de praktijkervaring geleerd dat het stroomlijnen van de verkenningfase van projecten een belangrijke meerwaarde biedt. Door een duidelijke scheiding te maken tussen onderzoek en conceptuele voorbereiding enerzijds en projectuitwerking anderzijds, worden de inrichtingsprincipes en ontwerpmogelijkheden op een zuivere manier tegen elkaar afgewogen. Er werd ook een duidelijke efficiëntieverhoging bekomen. Er wordt immers pas met de uitwerking van het project gestart na een grondige keuze die door alle betrokken actoren is bevestigd. Wanneer een project een negatieve beoordeling krijgt na de volledige uitwerking ervan is er heel wat nutteloos werk verricht. Bij de beoordeling van de startnota wordt er ook over gewaakt dat het project en de voorgestelde oplossingen voldoende worden ingekaderd in de geldende richtlijnen van de Vlaamse overheid. Daardoor wordt een grote beleidsconsistentie bekomen. De evaluatiecycli, waarvan het toepassingsgebied in de omzendbrief MOW 2009/02 werd uitgebreid tot de investeringsprojecten, beogen de kwaliteitsopvolging van projecten en een verhoogde efficiëntie verder aan te scherpen. De evaluatie moet aangeven waar mogelijke verbeteringen aan het project wenselijk of noodzakelijk zijn en legt daartoe zo nodig de noodzakelijke afspraken vast tussen de betrokkenen. Uitgangspunt is dat de evaluatienota's geen te grote werklast met zich mogen meebrengen, maar toch voldoende efficiëntieverhoging bewerkstelligen.

Nadeel:

Hoewel de overlegstructuren (GBC, PAC/OVC) in de praktijk behoorlijk blijken te werken, zijn er nochtans ook problemen te melden, die mede kunnen worden toegeschreven aan het ontbreken van een juridisch dwingend kader (zie ook de indirecte effecten). Naast de vertragingen die de overlegmomenten soms teweegbrengen, komen niet altijd alle partijen opdagen bij het overleg. In het beste geval krijgt men hun opmerkingen dan pas achteraf te horen, waardoor het overleg niet vlot verloopt en de doorlooptijd wordt verlengd⁸.

De methodologie inzake het projectverloop zoals die is uitgewerkt in de omzendbrieven, is formeel opgevat. Zo moet elk project in de regel tweemaal worden besproken, eenmaal in de GBC en eenmaal in de PAC/OVC. In beginsel dient elk project bovendien alle projectfasen te doorlopen, waarvoor telkens een nota dient te worden opgesteld die aan een audit wordt onderworpen (start-audit, project-audit, evaluatie-audit). Die zware procedure belast de doorlooptijd en verhoogt de administratieve lastendruk. Dit nadeel dient enigszins genuanceerd te worden nu in de praktijk enige versoepeling van de procedure wordt toegepast voor eenvoudige projecten of niet-infrastructuurgebonden projecten⁹.

Verdelingseffecten

Er zijn geen relevante verdelingseffecten

Indirecte effecten

Een niet te miskennen indirect effect dat is verbonden aan deze optie is de complexiteit als gevolg van het feit dat de regelgeving rond de besluitvorming aangaande mobiliteitsprojecten verspreid ligt over een groot aantal juridische teksten, waarvan de rechtskracht aanmerkelijk verschilt. Er is het decretaal kader vervat in het decreet van 20 april 2001, dat voor wat de doelstellingen en beginselen van het mobiliteitsbeleid, moet worden toegepast samen met het mobiliteitsdecreet van 20 maart 2009. De modules van het convenantbeleid zijn opgenomen in een ministerieel besluit. Een belangrijk deel van de regelgeving die de besluitvorming omkadert (overlegstructuur, procedures en kwaliteitsbeoordeling) is evenwel opgenomen in zogenaamde "pseudowetgeving" (de omzendbrieven), waarvan de afdwingbaarheid relatief beperkt is. Dit alles verhoogt de complexiteit en draagt bij tot een grotere rechtsonzekerheid.

Vergelijkingstabel van de effecten

Doelgroepen en betrokken partijen	Baten	Kosten
Directe effecten:		

⁸ Zie: Administratieve lastenmeting planverplichtingen. Nota Kenniscel Wetsmatiging, Brussel, 25 april 2006, p. 25.

⁹ Verslag "Evaluatie en bijstelling van het instrument 'Mobiliteitsconvenant' – 2010 , 17 juni 2010, nr. 1.5., p. 6.

Overheid (gemeenten en provincies en gewestelijke administraties)	Door een gefaseerde projectmethodologie bekomt men een efficiëntieverhoging (technische, maatschappelijke en juridische haalbaarheid van project wordt vooraf getoetst). Omdat elke projectfase inhoudelijk wordt gecontroleerd op zijn conformiteit met de wetgeving, planning en vademecums bekomt men een grotere beleidsconsistentie en kwaliteitswaarborg. Omdat de beslissing over het project plaatsvindt in overlegstructuren waarin de verschillende actoren zijn betrokken, wordt bijgedragen tot draagvlakverwerving en een meer integrale benadering van de mobiliteitsproblemen.	Een consequente toepassing van de gefaseerde projectmethodologie in alle projecten geeft (soms onnodig) aanleiding tot langere doorlooptijden en een verhoogde administratieve lastendruk. De bovenvermelde nadelen gelden eveneens doordat het dossier standaard een dubbele bespreking doorloopt.
Indirecte effecten:		
Overheid		De verankering van de besluitvormingsprocedure en projectmethodologie in pseudowetgeving geeft aanleiding tot rechtsonzekerheid.

Optie 2: integratie van de versnipperde regelgeving inzake de besluitvorming rond projecten in het mobiliteitsdecreet, met beperkte verbeteraanpassingen ('quick wins')

In dit optiescenario wordt ervoor gekozen om de bepalingen inzake de organisatie van de besluitvorming over projecten, met inbegrip van te doorlopen administratieve procedures, die thans voor een groot deel zijn geregeld in pseudowetgeving (omzendbrieven), te integreren in een decretaal kader. In dit nieuw decretaal kader worden meteen ook een aantal aanpassingen doorgevoerd die bijdragen tot een efficiëntere en eenvoudigere besluitvorming.

Directe effecten

Voordeel:

Deze optie combineert de verworvenheden van het vroegere systeem met een aantal verbeteringen die bijdragen tot een vereenvoudiging en het efficiënter beheersen van de doorlooptijden van de besluitvormingsprocedure en bovendien een meer op maat van het betrokken project toegesneden procedure mogelijk maakt.

Deze verbeteringen worden bekomen door een aantal doelgerichte ingrepen in de organisatie van de besluitvorming:

- Integratie van de PAC en de OVC;
- Het terugvoeren van het aantal besprekingen in de PAC/OVC door die voor te behouden voor bepaalde (uitzonderlijke) gevallen;
- Het vereenvoudigen van het projectverloop (terugdringen van het aantal projectfasen) voor eenvoudigere projecten;
- Het beperken van de adviestermijn van de kwaliteitsadviseur (auditor);
- Het inperken van de beroepsmogelijkheid (nu: verzoek tot heroverweging genoemd) tegen het advies van de kwaliteitsadviseur (auditor).

De integratie van de PAC en de OVC als afzonderlijke overlegstructuren in één overlegforum met uniforme werkingsregels draagt bij tot een administratieve vereenvoudiging. Er zullen geen afzonderlijke besprekingen moeten worden georganiseerd naargelang de aard van het betrokken project. Dit is vanuit oogpunt van de beperking van administratieve lasten zonder meer wenselijk indien het gaat om gemengde mobiliteitsprojecten, waar zowel projecten inzake het openbaar vervoeraanbod als andere infrastructuurprojecten betrokken zijn.

De integratie van de startfase en de voorontwerp- of projectfase en de eraan verbonden rapportage¹⁰ voor eenvoudige projecten (bijv. het aanleggen van een fietspad langs een spoorweg waar geen alternatieven denkbaar zijn) of niet-infrastructuurgebonden projecten (bijv. informatieverstrekking over en de promotie van het openbaar vervoeraanbod) draagt evenzeer bij tot de beoogde vereenvoudiging. Voor eenvoudige projecten biedt dit gefaseerd projectverloop weinig of geen

¹⁰ In omzendbrief MOW 2009/02 wordt die rapportage omschreven als de start- en projectnota.

meerwaarde. Het werken met een geïntegreerde verantwoordingsnota kan een inkorting van de doorlooptijd van de besluitvormingsprocedure inhouden, omdat de bespreking ervan in de GBC, gevolgd door een eventuele bespreking in de RMC (voorheen PAC/OVC) en de auditing niet tweemaal moet gebeuren¹¹. De reële impact van die integratie zal nader kunnen worden ingeschat bij de uitvoering van het voorontwerp van decreet. De voorwaarden waaronder de beschreven integratie kan plaatsvinden zal immers worden vastgesteld door de Vlaamse Regering.

Waar in het geldende systeem elk dossier op de GBC én op de PAC/OVC moet worden besproken, kan de doorlooptijd van het project efficiënter worden beheerst door de bespreking in de RMC voor te behouden voor uitzonderlijke omstandigheden, zoals in het geval er geen consensus werd bekomen in de GBC of wanneer de kwaliteitsadviseur of initiatiefnemer erom verzoekt, bijvoorbeeld bij complexe mobiliteitsdossiers. Door deze verbeteraanpassingen worden vergaderingen efficiënter georganiseerd en zal de menskracht op niveau van de RMC (voorheen PAC/OVC) doen dalen. Het vergaderproces dat moet leiden tot een besluit m.b.t. het dossier wordt in beginsel ten volle gevoerd op één niveau, binnen de GBC en bij uitzondering in de RMC. In dit verband moet evenwel worden opgemerkt dat, naar algemene ervaringsregels, meer complexe projecten (vooral infrastructuurprojecten) meerdere keren zullen moeten behandeld worden in de GBC om een consensus te verkrijgen. Bij dergelijke dossiers zal, in vergelijking met de inzet van menskracht nu, een grotere inzet te verwachten zijn. Daar waar het vandaag mogelijk is mits onderlinge afspraken en in functie van het type project de aanwezigheid van de partners (De Lijn, AWW, BMV) te beperken in aantal, zullen in de toekomst deze partners bovendien aanwezig moeten zijn op alle GBC-vergaderingen. Ook in dit opzicht zal deze optie gevolgen hebben voor de in te zetten menskracht. Tot slot zal de administratieve lastendruk ook iets toenemen omwille van de noodzaak aan coördinatie die is vereist om te vermijden dat GBC-vergaderingen in verschillende gemeenten gelijktijdig plaatsvinden. Dit laatste zou immers tot gevolg hebben dat bepaalde vertegenwoordigers afwezig zullen zijn op bepaalde vergaderingen.

De kwaliteitsborging via een advies van de kwaliteitsadviseur blijft qua inzet dezelfde voor elk dossier. Door de adviestermin van de kwaliteitsadviseur en de beroepsmogelijkheden tegen zijn advies te beperken, wordt evenzeer bijgedragen tot een meer efficiënte besluitvorming met redelijke doorlooptijden.

Al deze verbeteringen dragen bij tot een vereenvoudiging c.q. verhoogde efficiëntie van de besluitvorming rond de projecten, zonder te raken aan de verworvenheden van het bestaande overleg- en kwaliteitsbeoordelingssysteem. Concreet zal de initiatiefnemer sneller van start kunnen gaan met de volgende fase in het project.

Verdelingseffecten

Er zijn ook in deze optie geen verdelingseffecten te verwachten.

¹¹ Uiteraard wordt daardoor niet alleen effectieve vergaderuren vermeden, maar ook alle voorbereidingsuren, enz.

Indirecte effecten

Door de versnipperde regelgeving te integreren in één decreet wordt eveneens bijgedragen tot de beoogde vereenvoudiging. De administratieve lasten die indirect ontstaan als gevolg van het bestaan van diverse regelgevende kaders naast elkaar, worden hierdoor vermeden. Meteen wordt ook een vanuit legistiek oogpunt meer verkieslijk juridisch kader gecreëerd die de integrale beleidscyclus betreffende het mobiliteitsbeleid (planning, uitvoering en financiering, monitoring en evaluatie) overspant.

Bovendien wordt het juridisch kader inzake de besluitvorming rond projecten, door de decretale verankering ervan, dwingend voor alle actoren. Aldus creëert men een uniforme en gestroomlijnde besluitvorming in alle gemeenten, wat enerzijds de rechtszekerheid en de rechtsgelijkheid bevordert, en anderzijds voorkomt dat vertragingen optreden omdat actoren zich aan het proces onttrekken (zie nadeel omschreven onder optie 1).

Vergelijkingstabel van de effecten

Doelgroepen en betrokken partijen	Baten	Kosten
<u>Directe effecten</u>		
Overheid (gemeenten en provincies en gewestelijke administraties)	De integratie van overlegstructuren in één overlegforum draagt bij tot administratieve vereenvoudiging. De integratie van de startfase en de voorontwerp- of projectfase en de eraan verbonden rapportage voor eenvoudige projecten draagt eveneens bij tot een administratieve vereenvoudiging. Door de bespreking van het dossier in de PAC (thans RMC genoemd) voor te behouden voor uitzonderlijke omstandigheden	Omdat de besprekingen in de GBC belangrijker worden, zal, vooral voor complexere dossiers, de vergaderdruk verhogen. Ook zullen de diverse partners in beginsel steeds aanwezig moeten zijn op alle vergaderingen. Dit heeft gevolgen voor de in te zetten personeelskracht. Er ontstaat nood aan coördinatie om te voorkomen dat GBC-vergaderingen gelijktijdig plaatsvinden in verschillende gemeenten.

Indirecte effecten Overheid (gemeenten en provincies en gewestelijke administraties)	(ontbreken van consensus in GBC of indien de kwaliteitsadviseur of de initiatiefnemer erom verzoekt) kan de doorlooptijd efficiënter worden beheerst. Door de versnipperde regelgeving te integreren in één decreet wordt bijgedragen tot administratieve vereenvoudiging. Omdat de pseudowetgeving (omzendbrieven) wordt omgezet in reglementaire bepalingen wordt een juridisch kader gecreëerd dat bindend is voor alle actoren.	
--	--	--

Optie 3: integratie van de versnipperde regelgeving inzake de besluitvorming rond projecten in het mobiliteitsdecreet met doorgedreven vereenvoudiging van de procedure.

Deze beleidsoptie is een variant van optie 2 met een meer doorgedreven vereenvoudiging. Die vereenvoudiging wordt bewerkstelligd op twee niveaus. Op organisatorisch niveau wordt de PAC/OVC opgeheven en vervangen door een uniek advies van de kwaliteitsadviseur. Op niveau van de methodologie van het projectverloop wordt het werken met een geïntegreerde start- en projectnota de regel. Enkel voor grote, m.e.r.-plichtige infrastructuurprojecten wordt nog gewerkt met een afzonderlijke startnota, die meteen deel uitmaakt van de milieueffectrapportage (integratiespoor). De conformverklaring van het m.e.r., zou in deze optie gelden als de conformverklaring die de kwaliteitsadviseur voorheen afzonderlijk diende te verlenen naar aanleiding van de startaudit.

Directe effecten

Voordeel:

Het belangrijkste voordeel van de opheffing van de PAC/OVC als schakel in de uitgetekende overlegstructuur is dat de doorlooptijd van de projecten wordt verbeterd.

Door het gefaseerd projectverloop (met successieve start – en projectnota) voor te behouden voor m.e.r.-plichtige infrastructuurwerken lijkt potentieel een belangrijke efficiëntiewinst geboekt te kunnen worden. In de m.e.r. voor infrastructuurgebonden projecten (bijv. aanleg van een autoweg of stadsontwikkelingsproject) worden de gevolgen op de mobiliteit in de regel meegenomen en wordt ook een alternatievenoverweging doorgevoerd¹². Door het volgen van dit integratiespoor wordt met andere woorden vermeden dat een afzonderlijke startnota¹³ moet worden opgemaakt, die in wezen een vergelijkbare beoordeling maakt. Men vermijdt aldus de (extra) kosten die zijn verbonden aan de opmaak en kwaliteitsbeoordeling van een afzonderlijke startnota. Deze zogenaamde vermeden kost, blijft echter relatief beperkt ten aanzien van de regels en wetmatigheden die eigen zijn aan de m.e.r.-procedure zelf.

Nadeel:

De opheffing van de overlegstructuren heeft als belangrijkste nadeel dat de algemeen erkende meerwaarde van het werken met die structuur, met name informatie-uitwisseling, draagvlakvorming en geïntegreerde werking, verloren gaat.

In het evaluatieverslag "Evaluatie en bijstelling van het instrument 'Mobiliteitsconvenant' – 2010 wordt expliciet gesteld: "de PAC (is) een officieel forum waar andere diensten, agentschappen en departementen – die vaak later in het proces optreden als vergunningverleners – kennis krijgen van op stapel staande projecten. Hun tijdige en structurele betrokkenheid is al dikwijls nuttig gebleken. Zeker in het licht van de nieuwe wetgeving op de ruimtelijke ordening kan deze tijdige overlegvorm zijn nut (blijven) bewijzen. In de vergunningsprocedure is de voorziene adviestermijn bij de vergunningsaanvraag kort en bovendien geldt dat bij ontstentenis van een beslissing binnen de vervaltermijn de aanvraag wordt afgewezen" en "de overlegstructuren zijn een voorbeeld van commissies waarin de verschillende departementen, agentschappen en administraties worden samengebracht die later ook nog in de vergunningsfase betrokken worden. Hier wordt al een belangrijke stap gezet in het zoeken naar een geïntegreerde visie en in het bundelen van adviezen die het vervolgetraject moeten bespoedigen."¹⁴ Met andere woorden de efficiëntiewinst en kostenbesparing die men in eerste orde bekomt door de organisatiestructuur sterk te vereenvoudigen, dreigt geneutraliseerd te worden door de verhoogde administratieve lasten en

¹² Zie artikel 4.1.4., §2, DABM.

¹³ In omzendbrief MOW 2009/02 wordt volgende definitie verleend aan het begrip "startnota": nota met een beschrijving van alle ruimtelijke en verkeerskundige randvoorwaarden van een project en die moeten leiden naar een duurzame oplossing van het gestelde probleem. Dit laatste moet gebeuren op basis van de uitwerking van varianten, waaruit een voorkeursoplossing met blijken.

¹⁴ Verslag "Evaluatie en bijstelling van het instrument 'Mobiliteitsconvenant' – 2010, 17 juni 2010, nr. 1.2., p. 2-3.

kosten verbonden aan de noodzaak aan bijkomende informatiegaring van de adviesverleners of de vergunnende overheden of het overschrijden van termijnen (wat meteen ook bijkomende lasten zou veroorzaken voor de vergunningaanvragers die met vertraging worden opgescheept).

Het is overigens twijfelachtig of de kwaliteitsadviseur in alle gevallen zelf over de nodige kennis beschikt om een solide kwaliteitscontrole uit te voeren en daarover te adviseren. De praktijk leert dat de inhoudelijke bespreking in de PAC/OVC voor de auditor onontbeerlijk is om de kwaliteit van een project gedegen te kunnen doorlichten. Dit geldt zeker bij complexe mobiliteitsdossiers. Om het gebrek aan kennis te compenseren, zullen opnieuw kosten moeten worden gemaakt en administratieve lasten ontstaan, om te voldoen aan de nood aan bijkomende informatie. De nood aan bijkomende informatiegaring zal mogelijk ook de adviestermijnen van de auditor verlengen, wat de doorlooptijden van de projecten vergroot. Indien men in die constellatie de adviestermijn op dwingende wijze vastlegt, dreigt een kwaliteitsverlies van het advies op te treden.

Het herleiden van de projectfasen en standaardiseren van de geïntegreerde verantwoordingsnota heeft als belangrijkste nadeel dat de meerwaarde van de startnota verloren gaat. Zoals ook in het geciteerde evaluatieverslag wordt beklemtoond, heeft de praktijk uitgewezen dat deze stapsgewijze aanpak – met een duidelijke scheiding tussen onderzoek en conceptuele voorbereiding enerzijds en de uitvoering anderzijds – bijdraagt tot een duidelijke stroomlijning van het ontwerpproces en leidt tot grotere kwaliteit van de projecten. Bovendien wordt een efficiëntieverhoging bekomen. Er wordt immers pas gestart met de uitvoering van het project nadat uit een reeks van oplossingsalternatieven wordt geselecteerd voor een voorkeursoplossing die door alle actoren wordt gedragen.

Door dit gefaseerd projectverloop voor te behouden voor projecten die ook aan een m.e.r. zijn onderworpen, wordt het toepassingsgebied van die regeling erg beperkt. Voor een groot aantal mobiliteitsprojecten is het vanuit efficiëntieoverwegingen nochtans zinvol en zelfs noodzakelijk dat uitgebreid aandacht wordt besteed aan de voorprocedure, ook al zijn ze niet m.e.r.-plichtig. Door de integratie van de opmaak en de kwaliteitsevaluatie van de startnota in de milieueffectrapportage, bestaat bovendien het gevaar dat de mobiliteitsspecifieke invalshoek verschrompelt. Om te waarborgen dat bij de evaluatie van de kwaliteit van het project of de projectalternatieven de vanuit mobiliteit relevante criteria in acht worden genomen, zou minstens een evaluatie en aanpassing van de MER-richtlijnboeken noodzakelijk zijn. Dit zal opnieuw een bijkomende kost genereren.

Verdelingseffecten

Er zijn in deze optie geen verdelingseffecten te verwachten.

Indirecte effecten

Net zoals in optie 2 betekent de integratie van de versnipperde regelgeving op het vlak van de organisatie van de mobiliteitsprojecten administratieve vereenvoudiging die de rechtszekerheid ten goede komt en vanuit legistiek gezichtspunt de voorkeur verdient. Bovendien wordt een juridisch dwingend kader gecreëerd waardoor een grotere rechtszekerheid en rechtsgelijkheid ontstaat. In tegenstelling tot de tweede optievariant wordt wel aangeknoopt bij een andere regelgeving, met

name deze aangaande de milieueffectrapportage wat de complexiteit opnieuw enigszins doet toenemen.

Vergelijkingstabel van de effecten

Doelgroepen en betrokken partijen	Baten	Kosten
<u>Directe effecten</u> Overheid (gemeenten en provincies en gewestelijke administraties)	Door de opheffing van de dubbele overlegstructuur (PAC/OVC), die wordt vervangen door een uniek advies van de kwaliteitsadviseur, wordt de doorlooptijd van de projecten versneld. Door de startnota uitsluitend voor te behouden voor MER-plichtige projecten wordt eveneens een versnelling van de doorlooptijd van	Door de opheffing van de dubbele overlegstructuur gaat een deel van de informatie-uitwisseling, draagvlakvorming en geïntegreerde werking verloren. Dit heeft een negatief effect op de kwaliteitsborging. De efficiëntiewinst en kostenbesparing die men in eerste orde bekommt als gevolg van een sterke vereenvoudiging van de organisatiestructuur, wordt geneutraliseerd door de verhoogde administratieve lasten en kosten verbonden aan de noodzaak aan bijkomende informatiegaring van de adviesverleners of vergunnende overheden. De meerwaarde van de gefaseerde projectaanpak met een duidelijke scheiding tussen onderzoek en conceptuele voorbereiding enerzijds en uitvoering anderzijds (nl. stroomlijning, kwaliteitsborging,

Indirecte effecten Overheid (gemeenten en provincies en gewestelijke administraties)	projecten bewerkstelligd. Door het volgen van een integratiespoor (integratie startnota in MER) worden extra kosten vermeden die zijn verbonden aan de opmaak en kwaliteitsbeoordeling. Zie baten optie 2. Door de versnipperde regelgeving te integreren in één decreet wordt bijgedragen tot administratieve vereenvoudiging. Omdat de pseudowetgeving (omzendbrieven) wordt omgezet in reglementaire bepalingen wordt een	efficiëntieverhoging, draagvlakvorming) gaat verloren. De integratie van de startnota in de MER beperkt het toepassingsgebied van de projectmethodologie tot de grootste infrastructuurprojecten. Door integratie van de opmaak en de kwaliteitsevaluatie in de MER bestaat het gevaar dat de mobiliteitsspecifieke invalshoek verloren gaat. Omdat wordt aangeknoopt bij een andere regelgeving (MER-regelgeving) neemt de complexiteit opnieuw enigszins toe.
--	--	--

	juridisch kader gecreëerd dat bindend is voor alle actoren.	
--	---	--

4.3. Opties inzake de financiering van het (lokaal) mobiliteitsbeleid

De onder deze hoofding omschreven opties hebben betrekking op de financiering van het lokaal mobiliteitsbeleid, dat zowel de lokale mobiliteitsplanning als de mobiliteitsprojecten behelst.

Optie 1: nuloptie

In deze beleidsoptie blijft de convenantregeling, zoals geregeld in het decreet van 20 april 2001, gelden als basis voor de financiering van de projecten.

Directe effecten

Voordeel:

Het convenantbeleid, zoals het werd uitgevoerd in de voorbije jaren, is succesvol gebleken¹⁵ omdat de financiering van het lokaal mobiliteitsbeleid werd ingepast in een bredere integrale mobiliteitsvisie waarbij mobiliteitsproblemen op lokaal vlak werden verankerd in de gewestelijke visie. Het convenantbeleid is dus meer dan een subsidiestroom van de hogere naar de lagere overheden. Via het convenantbeleid worden concrete engagementen gevraagd van de verschillende actoren in functie van een gebiedsgerichte en geïntegreerde aanpak van het mobiliteitsbeleid. De basis van het convenant is namelijk een overeenkomst waarin twee (of meer) partijen afspreken allebei iets te gaan doen, in een 'package deal'. Via het mobiliteitsconvenant worden tussen de betrokken partners (de gemeente, Vlaamse Gewest, VMM- De Lijn) gebiedsgerichte bindende afspraken gemaakt voor een pakket van mobiliteitsmaatregelen. Zo ontstaat een gedeelde verantwoordelijkheid. Het volledige pakket van maatregelen, afspraken en verantwoordelijkheden wordt opgenomen in de (koopel)module. Op die manier worden middelen, kennis en mankracht gebundeld ingezet. Dit verhoogt de efficiëntie.

Nadeel:

Voor de subsidiabele projecten binnen het convenantbeleid dient een relatief complexe procedure worden doorlopen, waarbij, behalve voor de subsidiëring van gemeentelijke mobiliteitsplannen en mobiliteitspersoneel waarvoor het mobiliteitsdecreet een specifieke decretale subsidiemachtiging verleende¹⁶, een ad hoc subsidiemachtiging moet worden verleend in het jaarlijks begrotingsdecreet. Vermits subsidies enkel kunnen worden toegekend bij besluit en de modules in het kader van de convenantregeling contractuele instrumenten zijn, dient telkens ook een subsidiebelofte bij

¹⁵ In totaal zijn er gedurende de 14 jaar werking van het convenant 1723 modules afgesloten.

¹⁶ Artikel 8 en 21 mobiliteitsdecreet.

ministerieel besluit in het dossier te worden toegevoegd. Aldus geeft de convenantregeling voor subsidiemodules aanleiding tot complexe procedures en verhoogt de administratieve lastendruk.

Verdelingseffecten

Nihil.

Indirecte effecten

Nihil.

Vergelijkingstabel van de effecten

Doelgroepen en betrokken partijen	Baten	Kosten
Directe effecten		
Overheid (gemeenten, Vlaamse Gewest, gewestelijke administraties)	De financiering van het lokaal mobiliteitsbeleid zit ingebed in een (conventioneel) afsprakenkader waardoor middelen, kennis en mankracht efficiënt wordt ingezet.	De koppeling van de financiering aan het convenantbeleid verhoogt de complexiteit (ad hoc subsidiemachtigingen, ministeriële subsidiebelofte bij elk dossier).

Optie 2: het invoeren van een generieke permanente subsidiemachtiging in het mobiliteitsdecreet

In deze beleidsoptie wordt voor de huidige subsidiemodules van het convenantbeleid een generieke subsidiemachtiging voorzien in het mobiliteitsdecreet.

Directe effecten

De effecten van de tweede optie zijn min of meer het spiegelbeeld van de eerste optie.

Voordeel:

Het vervangen van het contractuele instrument van mobiliteitsconvenants ten voordele van een generieke permanente subsidiemachtiging in het mobiliteitsdecreet vermijdt dat naast de jaarlijks te verlenen subsidiemachtigingen ad hoc in het begrotingsdecreet, een complex dossier dient te worden opgebouwd waarbij elke convenant wordt aangevuld met een subsidiebelofte. Door een generieke subsidiemachtiging te voorzien wordt ook het huidige grote tijdsverloop tussen de afsluiting van de (koopel)module enerzijds en de uitbetaling na realisatie van het project anderzijds geminimaliseerd. Aldus wordt vermeden dat financiële middelen voor een langere periode “bevroren” liggen. Het reglementair subsidiemechanisme laat toe de subsidie toe te kennen en budgettair vast te leggen op een moment waarop aan het subsidiabele project een begin van uitvoering wordt gegeven (bijv. op basis van het ontwerpbestek met raming, het gunningvoorstel van de werken, vorderingsstaten, voorlopige oplevering, enz.).

De administratieve lasten die voor de lokale besturen en het Vlaamse Gewest ontstaan als gevolg van de extra kosten verbonden aan de aanvraag van de subsidies, de verantwoording van de besteding en de controle op de naleving van de subsidievoorwaarden, zijn zowel bij het convenantbeleid als het reglementair subsidiemechanisme dezelfde.

Nadeel:

Aangezien een subsidie steunt op een eenzijdige rechtshandeling, wordt de subsidiëring van de projecten losgeknipt van het afsprakenkader tussen de betrokken actoren. Zoals werd aangegeven bij de bespreking van de directe voordelige effecten van de eerste optie biedt die koppeling een grote meerwaarde, ook op het vlak van de efficiëntie en dus beheersing van de administratieve lasten. Dit nadeel dient evenwel te worden gerelativeerd omdat de reglementaire subsidievoorwaarden een vergelijkbare koppeling kan garanderen.

Verdelingseffecten

Nihil.

Indirecte effecten

Nihil.

Vergelijkingstabel van de effecten

Doelgroepen en betrokken partijen	Baten	Kosten
<u>Directe effecten</u>		
Overheid (gemeenten, Vlaamse Gewest, gewestelijke administraties)	Het vervangen van het contractueel instrument door een generieke permanente subsidiemachtiging vereenvoudigt de te doorlopen procedure.	De financiering wordt losgeknipt van het afsprakenkader tussen de actoren. In de reglementaire subsidievoorwaarden moet een vergelijkbare koppeling worden gegarandeerd.

Optie 3: een dotatie aan het Gemeentefonds

In deze optie worden de financiële middelen van het Vlaamse Gewest ter ondersteuning van het lokale mobiliteitsbeleid als dotatie in het Vlaams Gemeentefonds ingebracht van waaruit deze, op basis van bepaalde criteria, over de gemeenten worden verdeeld.

Directe effecten

Voordeel:

Voor de lokale besturen betekent dit systeem een afbouw van procedures. Via het Gemeentefonds ontvangen zij hun aandeel automatisch, zonder dat zij eender welke aanvraag moeten doen. Zij kunnen de middelen ook autonoom aanwenden zonder daarvoor verantwoording te moeten afleggen. Ook voor het Vlaamse Gewest worden de administratieve lasten in dit systeem beperkt: de verdeling van de middelen gebeurt op basis van vaste criteria, zonder dat er een beoordeling van individuele aanvraagdossiers moet plaatsvinden en zonder dat moet worden gecontroleerd op de naleving van de subsidievoorwaarden. Met andere woorden in dit optiescenario wordt voor de overheid (de doelgroep) een doorgedreven lastenverlaging bekomen.

Nadeel:

Het belangrijkste nadeel is dat de basisfilosofie van het convenantbeleid, die ook in het reglementair subsidiemechanisme kan worden aangehouden, verdwijnt. In dit optiescenario wordt de band tussen de Vlaamse overheid en de lokale besturen immers doorgesneden. Dit optiescenario breekt met het bestaande overleg- en samenwerkingsmodel dat gangbaar is in het mobiliteitsbeleid.

Het financieringsmodel in het convenantbeleid (optie 1) en in het reglementair subsidiemechanisme (optie 2) heeft bovendien een krachtig impuls karakter, wat aanleiding geeft tot een meer doelgerichte aanwending van de financiële middelen¹⁷. Door een dergelijk beleid is een betere differentiatie mogelijk op het vlak van de financiering van het lokaal mobiliteitsbeleid naargelang de concrete mobiliteitsproblemen en -behoeften van de betrokken gemeenten. Het valt te verwachten dat daardoor het realiseren van de doelstellingen van het mobiliteitsbeleid vlugger kan worden bereikt. Dat impuls karakter valt weg in het dotatiesysteem. De financiering van het lokaal mobiliteitsbeleid is overigens niet recurrent en is bijgevolg moeilijk inpasbaar in een systeem dat uitgaat van een vaste, jaarlijkse dotatie, zoals het Vlaams Gemeentefonds¹⁸.

Verdelingseffecten

Het is niet uitgesloten dat bij de verdeling van de middelen ter ondersteuning van het lokaal mobiliteitsbeleid op basis van de verdelingscriteria van het Gemeentefonds er verschuivingen optreden tussen de gemeenten. Omdat het aantal inwoners van een gemeente een belangrijk verdelingscriterium uitmaakt, lijkt ook een groot aandeel van de middelen voor mobiliteit naar de grotere steden en gemeenten te zullen vloeien. Het is niet uitgesloten dat kleinere gemeenten minder middelen voor de uitvoering van hun mobiliteitsbeleid bekomen dan die waartoe zij toegang hebben

¹⁷ Zie ook Verslag "Evaluatie en bijstelling van het instrument 'Mobiliteitsconvenant' – 2010 , 17 juni 2010, nr. 1.6., p. 6.

¹⁸ Zie artikel 3 decreet tot vaststelling van regels inzake de dotatie en de verdeling van het Vlaams Gemeentefonds.

onder de huidige convenantregeling of in geval van een reglementair subsidiemechanisme. Vanuit mobiliteitsoogpunt is dit niet gewenst, nu ook kleinere gemeenten met specifieke mobiliteitsproblemen (bijv. pendelgemeenten) kunnen te maken hebben die een toevloed van meer middelen rechtvaardigt. In ieder geval zullen de verdelingscriteria die worden gehanteerd in het decreet tot vaststelling van regels inzake de dotatie en de verdeling van het Vlaams Gemeentefonds bij de keuze voor deze optievariant moeten worden geëvalueerd en zo nodig aangepast om deze ongewenste verdelingseffecten tegen te gaan.

Indirecte effecten

In het hier beschreven optiescenario ontstaat veel meer autonome beleidsruimte voor de gemeenten om een beleid te voeren waarvoor zij de volle verantwoordelijkheid kunnen nemen. Deze optie verhoogt de responsabilisering van de gemeenten op basis van een doorgedreven principe van de subsidiariteit.

Vergelijkingstabel van de effecten

Doelgroepen en betrokken partijen	Baten	Kosten
<u>Directe effecten</u> Overheid (gemeenten, Vlaamse Gewest, gewestelijke administraties)	Voor de gemeenten impliceert deze optie een afbouw van procedures en dus een administratieve lastenverlaging. Gemeenten bekomen een grotere autonomie bij de besteding van de financiële middelen voor het lokaal mobiliteitsbeleid.	De band tussen de Vlaamse overheid en de lokale besturen, die centraal staat in het mobiliteitsconvenantenbeleid, wordt doorsneden. Het impuls karakter van de financiering valt weg in het dotatiesysteem.
<u>Verdelingseffecten</u>		Omdat het aantal inwoners van een gemeente een belangrijk verdelingscriterium uitmaakt in het dotatiesysteem, is het niet uitgesloten dat de kleinere gemeenten minder middelen

		bekomen voor de uitvoering van hun mobiliteitsbeleid.
--	--	---

4.4. Opties inzake de gemeentelijke mobiliteitsplanning

Optie 1: nuloptie

De nuloptie houdt in dat men voor de gemeentelijke mobiliteitsplanning blijft uitgaan van het facultatief systeem en via het privaatrechtelijk instrument van de convenantregeling, dat zijn juridisch statuut ontleent aan het decreet van 20 april 2001, de “achterblijvers” stimuleert om het lokaal mobiliteitsbeleid planmatig te onderbouwen. Voor de lokale besturen steunt de mobiliteitsplanning bijgevolg op een vrijwillig toetredingssysteem.

Directe effecten

Voordeel:

De gemeentelijke mobiliteitsplanning kan verder gebeuren volgens de bestaande convenantregeling waar tegen de opmaak van een plan een subsidiëring staat. Over de inhoud van het mobiliteitsplan en het planningsproces blijkt een grote tevredenheid te bestaan. Het is echter niet duidelijk of die tevredenheid (ook) is gekoppeld aan de gebruikte reguleringsvorm, met name het privaatrechtelijk instrument van de convenant. De vrijwilligheid van het systeem impliceert dat gemeenten de bijkomende planlast en administratieve lasten verbonden aan de opmaak en herziening van de mobiliteitsplanning desgewenst kunnen vermijden. Dit laatste voordeel dient te worden gerelativeerd. Uit de bevraging van de gemeenten blijkt immers dat de planlast niet als problematisch wordt ervaren¹⁹. Er blijkt dus een grote toetredingsbereidheid te bestaan tot een vrijwillig systeem.

Nadeel:

Het systeem van de convenanten is per definitie een facultatief systeem. Hoewel momenteel nagenoeg alle gemeenten zijn toegetreden tot deze convenantenregeling en in uitvoering hiervan een eigen mobiliteitsplan hebben, is dit geen garantie voor de toekomst. Als gevolg daarvan is het doorwerken van de gewestelijke beleidsdoelstellingen inzake mobiliteit op lokaal vlak (zoals bedoeld in artikels 13 en 17 van het Mobiliteitsdecreet) evenmin gegarandeerd. Een planplicht kan die garantie wel verschaffen.

Naast het mobiliteitplan blijft ook het moederconvenant als formeel document behouden. Aangezien dit document een tijdelijk karakter heeft, moet deze formele administratieve procedure geregeld opnieuw doorlopen.

¹⁹ Administratieve lastenmeting planverplichtingen. Nota Kenniscel Wetsmatiging, Brussel, 25 april 2006, 25.

Verdelingseffecten

Er zijn geen significante verdelingseffecten vast te stellen in deze optie.

Indirecte effecten

Aangezien wordt aangesloten bij de bestaande regelgeving zijn er geen bijkomende indirecte effecten te verwachten voor de doelgroep.

Indien als gevolg van het behouden van het facultatief (vrijwillig) systeem van mobiliteitsplanning in de toekomst echter een terugval zou ontstaan van het aantal vrijwillig toetredende gemeenten, zou echter wel een indirect nadelig effect kunnen optreden voor gemeenten en de samenleving als geheel.

Bij gebrek aan een planmatige onderbouwing van het lokaal mobiliteitsbeleid zal immers opnieuw een ad hoc-beleid moeten worden gevoerd: dit vertraagt de besluitvorming en de besluituitvoering omdat telkens nieuwe beslissingen moeten worden genomen naar aanleiding van bepaalde mobiliteitsproblemen. De meeste actoren hebben eerder reeds te kennen gegeven dat door het opmaken van een consistent mobiliteitsplan, heel wat werk wordt bespaard²⁰. Vroeger werd immers vaak elk verkeersprobleem afzonderlijk binnen de gemeenten bediscussieerd.

Het wegvallen van een planinstrument houdt bovendien een risico in voor de samenleving als dusdanig. Het ontbreken van een planinstrument betekent dat mobiliteitsproblemen niet systematisch in kaart worden gebracht en voor die problemen evenmin een samenhangend geheel van (strategische) beleidsdoelstellingen en een daaraan gekoppeld actieplan wordt geformuleerd. Het ontbreken van een dergelijk samenhangend (gepland) beleid vergroot de kans dat actuele mobiliteitsproblemen zich verder doorzetten en de eraan verbonden kosten (congestiekosten, kosten voor de bestrijding van milieuhinder, enz.) in de toekomst zal versterken. De ervaring leert dat de kostprijs voor het (curatief) remediëren van mobiliteitsproblemen in een reeds bestaande (onaangepaste) context vaak extra kosten creëert (lange hinderperiodes bij openbare infrastructuurwerken, enz.).

Vergelijkingstabel van de effecten

Doelgroepen en betrokken partijen	Baten	Kosten
<u>Directe effecten</u>		
Overheid (gemeenten, provincies, Vlaamse Gewest, gewestelijke administraties)	De koppeling van de mobiliteitsplanning aan een (vrijwillig) convenantsysteem	Het systeem is facultatief zodat geen garantie bestaat dat gemeenten ook in de toekomst

²⁰ Administratieve lastenmeting planverplichtingen. Nota Kenniscel Wetsmatiging, Brussel, 25 april 2006, 25.

<u>Indirecte effecten</u> <u>Overheid</u> <u>Samenleving</u>	impliceert dat de lokale besturen de bijkomende planlast kunnen vermijden. Dit effect is nochtans relatief, nu een grote toetredingsbereidheid blijkt.	vrijwillig zullen overgaan tot mobiliteitsplanning. Indien in de toekomst een terugval zou ontstaan van het aantal vrijwillig toetredende gemeenten, zal opnieuw een ad hoc-beleid moeten worden gevoerd. Dit vertraagt de besluitvorming en de besluituitvoering. Het ontbreken van een planinstrument vergroot de kans dat actuele mobiliteitsproblemen en de eraan verbonden kosten (congestiekosten, milieuhinder,...) in de toekomst versterken.
---	---	--

Optie 2: invoeren van een planverplichting in het mobiliteitsdecreet

In deze beleidsoptie wordt ervoor geopteerd om het facultatief systeem dat thans is voorzien in het mobiliteitsdecreet te vervangen door een verplicht planstelsel. Het gemeentelijk mobiliteitsplan vervangt het moederconvenant als formeel document ter bekrachtiging van de samenwerking. De geldige duur wordt gekoppeld aan de geldigheid van het plan.

Directe effecten

Voordeel:

Er geldt een juridische garantie dat gemeentelijke mobiliteitsplannen worden opgesteld volgens eenzelfde planprocedure. Alsdusdanig kan een coherent mobiliteitsbeleid worden gevoerd. In het verslag "Evaluatie en bijstelling van het instrument 'Mobiliteitsconvenant' - 2010, wordt aangegeven dat een gemeentelijk mobiliteitsplan cruciaal is voor de uitbouw van het gemeentelijk mobiliteitsbeleid²¹, wat het invoeren van een planverplichting rechtvaardigt. De administratieve last gekoppeld aan het moederconvenant wordt geschrapt.

Er bestaat overigens een groot draagvlak bij de gemeenten voor het opstellen van een gemeentelijk beleidsplan nu blijkt dat onder het regime van de convenantenregeling 305 op 308 gemeenten een moederconvenant hebben afgesloten en 299 gemeenten een eerste conform verklaard mobiliteitsplan bezitten. Uit een eerdere bevraging is reeds gebleken dat de gemeenten in het algemeen tevreden zijn met de mobiliteitsplanning en de daaraan verbonden planlast als noodzakelijk achten²². De weerstand tegen de invoering van een decretale planverplichting lijkt dan ook gemakkelijk overstijgbaar te zijn. Door de plancyclus af te stemmen op de lokale bestuursperiode (zes jaar) wordt ook afstemming mogelijk met de nieuwe plan- en beheercyclus die geldt voor de lokale besturen. Hoewel de gemeentelijke mobiliteitsplanning niet onder het toepassingsgebied van het Planlastendecreet valt, is het vanuit het oogpunt van administratieve lastenbeheersing wenselijk dat de mobiliteitsplanning gelijke tred houdt met de nieuwe lokale meerjarenplanning. Projecten die in het mobiliteitsplan worden voorzien kunnen in voorkomend geval het voorwerp zijn van een op de nieuwe regelgeving afgestemde subsidieregeling.

De vervanging van de mobiliteitsplanning onder het systeem van de convenanten door een decretale planverplichting is trouwens financieel neutraal voor de betrokken overheden (i.e. het Vlaamse Gewest en de gemeenten), indien de subsidiëring die is voorzien in het convenantenbeleid wordt bevestigd in het mobiliteitsdecreet.

Nadeel:

Indien wordt geopteerd om binnen het beleidsdomein mobiliteit een verplicht planstelsel op te leggen, dat wordt verankerd in het mobiliteitsdecreet, ontstaat uiteraard wel een nieuwe planlast. Dit nadeel dient in het licht van bovenstaande vaststellingen echter te worden gerelativeerd.

Verdelingseffecten

Er zijn evenmin significante verdelingseffecten vast te stellen in deze optie.

²¹ Verslag "Evaluatie en bijstelling van het instrument 'Mobiliteitsconvenant' – 2010 , 17 juni 2010, nr. 1.4., p. 4.

²² Administratieve lastenmeting planverplichtingen. Nota Kenniscel Wetsmatiging, Brussel, 25 april 2006, 25.

Indirecte effecten

De onder de eerste optie beschreven indirecte nadelige effecten die dreigen te ontstaan indien gemeenten geen mobiliteitsplan zouden bezitten, vallen in dit optiescenario weg.

Vergelijkingstabel van de effecten

Doelgroepen en betrokken partijen	Baten	Kosten
<u>Directe effecten</u>		
Overheid (gemeenten, provincies, Vlaamse Gewest, gewestelijke administraties)	De planplicht verzekert dat een coherent mobiliteitsbeleid wordt gevoerd. Door planplicht decretaal te verankeren vervalt de administratieve last die is verbonden aan de moederconvenant.	Er ontstaat een nieuwe planplicht wat de administratieve lastendruk doet toenemen. Dit nadeel wordt in hoge mate gerelativeerd doordat nagenoeg alle gemeenten de planlast noodzakelijk achten.

Optie 3: integreren van de mobiliteitsplan als deel van de ruimtelijke structuurplanning

In dit optiescenario wordt het mobiliteitsplan onderdeel van de gemeentelijke ruimtelijke structuurplanning. Aangezien gemeenten verplicht zijn om een gemeentelijk ruimtelijk structuurplan op te stellen²³, wordt de mobiliteitsplanning die daarvan een onderdeel uitmaakt eveneens verplicht gesteld.

Directe effecten

Voordeel:

In deze optie worden de planlasten, door het volgen van een integratiespoor en met een ander planstelsel, beperkt gehouden. Aangezien de mobiliteit als structurerend element verplicht deel uitmaakt van de ruimtelijke structuurplanning²⁴, biedt dit planstelsel een opportuniteit voor het volgen

²³ Artikel 2.1.1 Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening

²⁴ Zie ook: Omzendbrief RO 97/02 van 14 maart 1997 over het gemeentelijk structuurplanningsproces.

van een integratiespoor. Overigens voorziet artikel 2.1.1. Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening in de mogelijkheid voor aangrenzende gemeenten om voor de totaliteit van hun grondgebieden een gezamenlijk ruimtelijk structuurplan op te stellen, zodat ook de intergemeentelijke mobiliteitsplanning kan worden verzekerd.

Nadeel:

In het optiescenario waarbij wordt gekozen voor een integratiespoor wordt de ontwikkeling van een volwaardig, geïntegreerd mobiliteitsbeleid bemoeilijkt. De mobiliteit wordt hier bekeken vanuit een “sectorbril”. Het gemeentelijk structuurplan formuleert een expliciete ruimtelijke visie op de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente, onder meer voor wat betreft de mobiliteit. Hoewel de ruimtelijke impact een belangrijke plaats inneemt in het mobiliteitsbeleid, omvat mobiliteitsbeleid meer (bijv. maatregelen om een andere vervoerswijzekeuze te stimuleren). Het gevaar van een dergelijk integratiespoor is dan ook dat de mobiliteitsbelangen worden ondergesneeuwd door het “sectorbelang” en niet alle relevante mobiliteitsthema's worden gedekt, waardoor de mobiliteitsaspecten in het betrokken sectorbeleid een enigszins verkokerde of gefragmenteerde aanpak krijgen. Deze beleidsdeficiëntie doet de kosten van het mobiliteitbeleid dan ook toenemen, omdat beleidsamenhang ontbreekt (o.a. kosten voor noodzakelijk geworden coördinatie).

Verdelingseffecten

Er zijn evenmin significante verdelingseffecten vast te stellen in deze optie.

Indirecte effecten

Het risico dat de onder de eerste optie beschreven indirecte nadelige effecten optreden, zijn in dit optiescenario eveneens kleiner. Niettemin blijft ook in dit scenario het gevaar bestaan dat niet alle relevante mobiliteitsaspecten (kunnen) worden meegenomen in het ruimtelijk planstelsel, precies omwille van de aard ervan, waardoor de noodzaak van ad hoc-beslissingen over bepaalde mobiliteitsproblemen blijft bestaan wat de efficiëntie van de besluitvorming en –uitvoering aantast.

Vergelijkingstabel van de effecten

Doelgroepen en betrokken partijen	Baten	Kosten
<u>Directe effecten</u> <u>Overheid</u> (gemeenten, provincies, Vlaamse Gewest, gewestelijke administraties)	Door het volgen van een integratiespoor met een ander, verplicht planstelsel (ruimtelijke structuurplanning), worden de planlasten beperkt gehouden.	Het mobiliteitsbeleid wordt door de “sectorbril” van de ruimtelijke planning gezien, wat ten koste gaat van de gewenste beleidssamenhang. Bepaalde mobiliteitsthema's komen

		immers niet aan bod binnen de ruimtelijke planning.
--	--	---

4.5 Keuze en motivering van de opties

4.5.1. Opties inzake de besluitvorming rond mobiliteitsprojecten

Aangezien :

- in de bestaande convenantregeling een formele besluitvormingsprocedure voor projecten is uitgewerkt waarvan de meerwaarde niet in alle gevallen aantoonbaar is, wat aanleiding geeft tot nodeloze verlenging van de doorlooptijden van projecten en bijkomende administratieve lasten;
- de bestaande besluitvormingsprocedure wordt geregeld door diverse juridische teksten, waarvan de juridische afdwingbaarheid erg verschilt, hetgeen de complexiteit verhoogt en aanleiding geeft tot rechtsonzekerheid;
- een al te sterk doorgedreven vereenvoudiging van de besluitvormingsprocedure voor mobiliteitsprojecten het kader voor informatie-uitwisseling, draagvlakvorming, geïntegreerde werking en kwaliteitsborging aantast en aldus het risico impliceert dat de administratieve lasten en kosten eerder toenemen dan afnemen;

is ervoor gekozen om enerzijds de bepalingen inzake de organisatie van de besluitvorming rond projecten (de overlegstructuren en de gefaseerde opbouw van de projecten) te integreren in het mobiliteitsdecreet en anderzijds aan die besluitvormingsprocedure een aantal aanpassingen aan te brengen met het oog op de vereenvoudiging en efficiëntieverhoging ervan, zonder evenwel te raken aan de basisfilosofie van het systeem zoals het eerder werd uitgetekend in de omzendbrieven MOW 2009/01 en MOW 2009/02 en in de praktijk werd toegepast.

4.5.2. Opties inzake de financiering van het (lokaal) mobiliteitsbeleid

Aangezien :

- de contractuele grondslag van het convenantbeleid de financiering van de mobiliteitsprojecten compliceert, wat de administratieve lastendruk verhoogt;
- het convenantsysteem vaak aanleiding geeft tot een groot tijdsverloop tussen het afsluiten van een module en de uitbetaling van de subsidie na de realisatie van het project, waardoor financiële middelen geblokkeerd zijn voor een lange periode;
- de koppeling tussen enerzijds de subsidies en anderzijds het creëren van een partnerschap in de centrale - lokale bestuursverhoudingen op basis van een bindend afsprakenkader, de efficiëntie verhoogt;

- een doelgerichte aanwending van de financiële middelen voor de uitvoering van het (lokaal) mobiliteitsbeleid via impulsfinanciering bijdraagt tot een kostenefficiënte realisatie van de doelstellingen van het mobiliteitsbeleid;

is ervoor geopteerd om voor de huidige subsidiemodules van het convenantbeleid een generieke subsidiemachtiging te voorzien in het mobiliteitsdecreet.

4.5.3. Opties inzake de gemeentelijke mobiliteitsplanning

Aangezien :

- een planmatige onderbouw van het (lokaal) mobiliteitsbeleid bijdraagt tot een verhoogde efficiëntie op het vlak van de besluitvorming en –uitvoering;
- er onder het huidige convenantbeleid een grote toetredingsbereidheid bestaat van de gemeenten tot de (moeder)convenant in verband met het opmaken van een gemeentelijk mobiliteitsplan;
- het facultatief stelsel van gemeentelijke mobiliteitsplanning, waarbij de impuls om toe te treden tot dit planstelsel gebeurt middels een subsidie die wordt verleend via de convenantregeling, geen garantie biedt dat alle gemeenten in de toekomst zullen (blijven) beschikken over een gemeentelijk mobiliteitsplan;
- het integreren van de mobiliteitsplanning in het planstelsel van andere beleidsdomeinen, meer specifiek de ruimtelijke ordening, onvoldoende garantie biedt dat alle relevante mobiliteitsthema's aan bod komen, wat aanleiding geeft tot een beleidsdeficiëntie;

wordt geopteerd om binnen het beleidsdomein mobiliteit een planplicht in te stellen voor de gemeentelijke mobiliteitsplanning. Het gebruik van het moederconvenant wordt geschrapt.

5 Uitwerking, uitvoering en monitoring

5.1. Juridisch-technische uitwerking

De geselecteerde opties worden juridisch verankerd in het mobiliteitsdecreet.

De bepalingen aangaande de besluitvorming rond mobiliteitsprojecten worden opgenomen in een nieuwe titel III/1 van het mobiliteitsdecreet. De tekst van het decreet leunt aan bij de bepalingen van de omzendbrieven MOW 2009/1 en MOW 2009/2, waarvan de beleidsverantwoordelijken uitdrukkelijk de basisfilosofie wensen te behouden. In een eerste hoofdstuk wordt ingegaan op de overlegstructuren. Met het oog op de beoogde vereenvoudiging wordt de PAC en de OVC geïntegreerd in de RMC, wat staat voor Regionale Mobiliteitscommissie. Het tweede hoofdstuk van de titel III/1 gaat in op de methodologische aanpak van de besluitvorming rond projecten en de daaraan gekoppelde kwaliteitsborging. De beoogde vereenvoudiging en versnelling van de besluitvormingsprocedure wordt gerealiseerd door het terugdringen van het aantal projectfasen voor

de gevallen waar de driedelige methodiek (voorbereiding, concept en evaluatie) geen aantoonbare meerwaarde bezit; het beperken van het aantal besprekingen binnen de RMC tot de problematische dossiers²⁵; het beperken van de adviestermijn van de auditor (nu kwaliteitsbegeleider genoemd) en het beperken van de beroepsmogelijkheden tegen het advies van de kwaliteitsadviseur (auditor).

De bepalingen aangaande de financiering van het mobiliteitsbeleid zijn opgenomen in een nieuwe titel III/2 van het mobiliteitsdecreet. In deze nieuwe titel worden de bepalingen opgenomen die de grondslag bieden voor een permanente, generieke subsidiemachtiging. In deze titel worden ook de oorspronkelijke subsidiebepalingen van artikel 8 mobiliteitsdecreet (subsiëring van gemeentelijk mobiliteitspersoneel) en artikel 21 mobiliteitsdecreet (subsiëring van gemeentelijke mobiliteitsplannen) opgenomen. Waar in hoofdzaak wordt gefocust op de subsiëring van het lokaal mobiliteitsbeleid, dat het voorwerp uitmaakte van de convenantregeling, wordt in het mobiliteitsdecreet evenwel ook een grondslag voorzien voor de subsiëring van projecten die kaderen in het provinciaal mobiliteitscharter²⁶. Op die wijze wordt een consequent financieringsbeleid gerealiseerd binnen het beleidsdomein mobiliteit.

De planplicht wordt ingeschreven in titel III van het mobiliteitsdecreet, dat handelt over de planning en participatie.

Als gevolg van het nieuw wetgevend initiatief wordt het decreet van 20 april 2001 betreffende de mobiliteitsconvenants opgeheven. Er wordt wel voorzien in de nodige overgangsbepalingen om te vermijden dat de reeds afgesloten convenants niet meer uitvoerbaar zouden zijn of dat de door de gemeenten geleverde inspanningen met het oog op het afsluiten van zulke convenant niet verloren gaan. De omzendbrieven MOW 2009/1 en MOW 2009/2 kunnen eveneens worden opgeheven. Dit gebeurt bij voorkeur op het ogenblik dat ook de uitvoeringsbesluiten van het nieuwe decreet zijn vastgesteld, omdat die het nieuwe systeem operationeel maken.

De ontworpen regeling heeft overigens geen significante effecten op andere geldende regelgeving. Hoewel de mobiliteitsplanning en subsiëring van het mobiliteitsbeleid niet onder het toepassingsgebied valt van het planlastendecreet²⁷, wordt in het voorontwerp van decreet wel rekening gehouden met een aantal basisuitgangspunten van het eerstgenoemde decreet. Aldus wordt de mobiliteitsplanning temporeel afgestemd op de lokale bestuursperiode. Aangezien de bepalingen inzake de procedure tot aanvraag, beoordeling en rapportageverplichtingen betreffende de (sectorale) subsidies voor het lokaal mobiliteitsbeleid door de Vlaamse Regering worden vastgesteld (zie ook punt 5.2.) zal de afstemming met de nieuwe regelgeving inzake de lokale beleids- en beheercyclus op niveau van de uitvoeringsbesluiten moeten worden onderzocht.

²⁵ Met name de geëscaleerde dossiers (dit zijn de dossiers waarover in de GBC geen consensus werd bereikt) of de dossiers waarvoor, bijvoorbeeld omwille van de complexiteit, een noodzaak bestaat voor een bredere inhoudelijke bespreking.

²⁶ Artikel 22 mobiliteitsdecreet

²⁷ Decreet houdende vaststelling van de algemene regels waaronder in de Vlaamse Gemeenschap en het Vlaamse Gewest aan lokale besturen subsidies worden toegekend.

5.2. Uitvoering en administratieve lasten

5.2.1. Uitvoering

Het voorontwerp van decreet heeft een evenwicht gezocht tussen wat decretaal moet worden vastgelegd en in uitvoeringsbesluiten moet worden omgezet. In bepaalde gevallen is het uitvoerend optreden van de Vlaamse Regering noodzakelijk, in andere gevallen is de uitvoering van de Vlaamse Regering facultatief.

De uitvoeringsbesluiten betreffen in hoofdzaak volgende thema's:

- de nadere organisatie van de overlegstructuren;
- de vaststelling van het toepassingsgebied van de projectmethodologie;
- de nadere regeling van de kwaliteitsbewaking;
- de vaststelling van de subsidiabele mobiliteitsprojecten;
- de vaststelling van het toepassingsgebied van de samenwerkingsovereenkomsten.

Het gaat meer specifiek om volgende uitvoeringsbesluiten:

Artikel	Verplicht	Facultatief
Art. 26/3		De Vlaamse Regering kan nadere regels vaststellen voor de organisatie, de samenstelling, de werking en de opdracht van de GBC en de IGBC.
Art. 26/4, §1	De Vlaamse Regering stelt een regionale mobiliteitscommissie in die zijn beraadslagingen kan houden in elke provincie.	
Art. 26/5		De Vlaamse Regering kan nadere regels vaststellen in verband met de organisatie, de samenstelling, de werking en de opdracht van de RMC en de aanstelling en taakstelling van de kwaliteitsadviseur.
Art. 26/6, lid 1	De door de Vlaamse Regering aangewezen projecten worden op een gefaseerde wijze uitgewerkt.	
Art. 26/6, lid 3	De Vlaamse Regering bepaalt de nadere regels inzake de inhoud van de analyse, het voorontwerp en de evaluatie, vermeld in het eerste en tweede lid, en de wijze van rapportage hierover, en stelt de voorwaarden vast waaronder de stappen, vermeld in het eerste lid, 1° en 2°, kunnen worden geïntegreerd.	

Art. 26/8, §4		De Vlaamse Regering bepaalt de procedure, de vorm en de termijn van het advies.
Art. 26/9, lid 3	De Vlaamse Regering stelt de nadere regels en de procedure van het verzoek tot heroverweging vast.	
Art. 26/10, §1		Om de ontwikkeling en uitvoering van het duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid te bevorderen, kan de Vlaamse Regering, binnen de perken van de begrotingskredieten, een subsidie verlenen aan de gemeenten voor: 1° de aanwerving en opleiding van personeelsleden, vermeld in artikel 8; 2° de opmaak en herziening van een gemeentelijk of intergemeentelijk mobiliteitsplan; 3° projecten die de aanleg of de verbetering van de infrastructuur langs gemeentewegen tot doel hebben; 4° niet infrastructuurgebonden projecten ter ondersteuning van het duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid.
Art. 26/10, §2	De Vlaamse Regering bepaalt de nadere voorwaarden op basis waarvan de plannen en de projecten, vermeld in de eerste paragraaf, subsidiabel zijn. De Vlaamse Regering bepaalt de procedures voor het aanvragen, beoordelen, toekennen en uitbetalen van de subsidie.	
Art. 26/11, lid 1		Om de ontwikkeling van het mobiliteitsbeleid op tussenliggend niveau te bevorderen, kan de Vlaamse Regering, binnen de perken van de begrotingskredieten, een subsidie verlenen aan de provincies ter uitvoering van het provinciaal mobiliteitscharter, vermeld in artikel 22.
Art. 26/11, lid 2	De Vlaamse Regering bepaalt de voorwaarden en procedures voor het aanvragen, beoordelen, toekennen en uitbetalen van de subsidie ter uitvoering van het provinciaal mobiliteitscharter.	
Art. 26/12	Voor de door de Vlaamse Regering aangewezen projecten wordt een samenwerkingsovereenkomst afgesloten tussen de betrokken actoren. De Vlaamse Regering regelt de	

	minimuminhoud van de samenwerkingsovereenkomst.	
--	---	--

Omdat het voorontwerp van decreet nog een groot aantal uitvoeringsbesluiten vergt, wordt de inwerkingtreding van het decreet bepaald door de Vlaamse Regering. Dit laat toe om de inwerkingtreding van het decreet en de uitvoeringsbesluiten te synchroniseren.

Via de uitvoeringsbesluiten zal de beoogde optimalisering verder vorm krijgen (bijv. via het harmoniseren van de modules).

5.2.2. Administratieve lasten

De administratieve lasten zullen onder invloed van het voorliggend voorontwerp van decreet globaal verminderen. De invloed van het voorliggend voorontwerp van decreet laat zich vooral voelen in verband met de vereenvoudiging van de overlegstructuren (integratie van PAC/OVC) en de verschuiving van het zwaartepunt naar de GBC, maar ook, zij het in mindere mate, op het vlak van de financiering en het gemeentelijk mobiliteitsplan.

In het huidige systeem moet elk project en mobiliteitsplan zowel door de GBC als door de PAC worden besproken. Het voorliggend voorontwerp van decreet maakt het mogelijk dat voor een heel aantal dossiers waarover eensgezindheid bestaat binnen de GBC geen bespreking in RMC meer nodig is. Bijgevolg zal het aantal besprekingen in de RMC drastisch dalen. Enkel wanneer er geen eensgezindheid binnen de GBC kan worden gevonden, wanneer de kwaliteitsadviseur dat nodig acht of wanneer de complexiteit van het project dat vereist zal een dossier na een bespreking op GBC ook nog op RMC worden besproken.

Na rondvraag bij de provinciale afdelingen blijkt dat er in 2010 in heel Vlaanderen 1251 GBC's werden georganiseerd en 60 PAC's. Per provincie komt dat neer op een verdeling als volgt:

	GBC	PAC
Antwerpen:	600	12
Limburg	167	11
Oost-Vlaanderen	320	12
Vlaams-Brabant	303	15
West-Vlaanderen	161	10
TOTAAL	1251	60
gemiddeld	250,2	12

Een GBC duurt gemiddeld 2 à 3 werkuren, afhankelijk van het aantal agendapunten. Een PAC duurt daarentegen gemiddeld een hele werkdag (7,5 werkuren). Uiteraard varieert ook dat naargelang het aantal agendapunten. In combinatie met voorgaande tabel komt dat voor het jaar 2010 neer op ongeveer 2502 à 3753 uren GBC vergadering en 450 uren PAC vergadering. (zie onderstaande tabel)

	GBC	PAC
Antwerpen:	600 à 900	90
Limburg	334 à 501	82,5
Oost-Vlaanderen	640 à 960	90
Vlaams-Brabant	606 à 909	112,5
West-Vlaanderen	322 à 483	75
TOTAAL	2502 à 3753	450
gemiddeld	500,4 à 750,6	90

Het voorliggend voorontwerp van decreet maakt van de bespreking in de RMC een uitzonderingsprocedure. De bedoeling is dat de overgrote meerderheid van de dossiers enkel op de GBC worden behandeld. Daardoor zal het aantal bijeenkomsten van de RMC en de bijhorende administratieve lasten drastisch verminderen. Verwacht wordt dat in de toekomst maximaal een vierde van de dossiers zal doorstromen naar de RMC.

Ook de keuze voor een generieke permanente subsidiemachtiging en type samenwerkingsovereenkomsten zorgt voor een daling van de administratieve lasten. Die keuze heeft namelijk tot gevolg dat de bestaande convenanten (moederconvenant, koepelmodule, individuele projectmodules) wegvallen. Van de 308 Vlaamse gemeenten zijn er 304 die beschikken over een moederconvenant dat vijf jaar geldig is.²⁸ Naast een moederconvenant sluiten die 304 Vlaamse gemeenten ieder jaar ongeveer 130 individuele projectmodules af.²⁹ Bovendien werd in de praktijk meestal ook een bijkomende samenwerkingsovereenkomst tussen de partijen gesloten.

De wijzigingen van het voorliggend voorontwerp van decreet betekenen dat het in de toekomst niet meer nodig zal zijn om een overeenkomst (module) te sluiten voor de subsidiemodules. Het project zal enkel de gebruikelijke procedure moeten doorlopen en gunstig moeten worden geadviseerd door de kwaliteitsadviseur om subsidieerbaar te zijn. De andere “modules” zullen dezelfde procedure moeten doorlopen, maar in tegenstelling tot vroeger zal er in de toekomst slechts één samenwerkingsovereenkomst ondertekend worden. Het is dus duidelijk dat ook de keuze van de financiering voor een aanzienlijke daling van de administratieve lasten zal zorgen, niet alleen voor de lokale besturen, maar ook voor de Vlaamse Overheid zelf.

De laatste keuze om de gemeentelijke mobiliteitsplannen verplicht te maken zal eveneens een invloed hebben op de administratieve lasten, zij het dat die niet altijd positief zal zijn. Zo zullen de vier Vlaamse gemeenten die nog geen mobiliteitsplan hebben nu wel een plan moeten opstellen. Voor hen zal het voorliggend voorontwerp van decreet bijgevolg voor een lichte verhoging van de administratieve last zorgen.

Anderzijds zorgt de afstemming met de gemeentelijke legislatuur van het voorliggend voorontwerp van decreet ervoor dat een evaluatie van het mobiliteitsplan slechts om de zes jaar dient te

²⁸ Enkel Baarle-Hertog, Herenthout, Herstappe en Horebeke hebben nooit een moederconvenant ondertekend.

²⁹ Tussen 1996 en 2009 werden in totaal 1723 modules ondertekend.

gebeuren. Dat betekent dan weer een daling van de administratieve lasten voor de 304 Vlaamse gemeenten die wel al over een mobiliteitsplan beschikken. Inhoudelijk brengt het voorliggend voorontwerp van decreet geen wijzigingen aan aan het gemeentelijke mobiliteitsplan.

Planverplichting	tijd in uren	Aantal actoren	Periodiciteit	Planlast	Administratieve last
1. Opmaak oriëntatienota	Van 36 tot 879u + 7.182 tot 168.250€ externe kosten	308	0,17	946.554€	160.914,18€
2. Opmaak synthesesnota	Van 64 tot 879 u + 20.723 tot 168.750€ externe kosten	308	0,17	2.023.310€	343.962,7€
3. Opmaak mobiliteitsplan	Van 24 tot 879 u + 11.266 tot 177.750€ externe kosten	308	0,17	1.348.321€	229.214,57€
TOTAAL				4.318.185€	734.091,45€
Last per actor				14.020€	2.383,41€

(Bron: nulmeting 2006)

5.3. Handhaving

Het voorliggende voorontwerp van decreet is een bijsturing van de bestaande regeling inzake de gemeentelijke mobiliteitsplanning, organisatie en methodologie van de besluitvorming rond mobiliteitsprojecten en de financiering van die projecten. Voor de toepassing van die aspecten van het mobiliteitsbeleid zijn geen specifieke handhavingsmaatregelen vereist. Hoewel de planplicht op zich niet rechtstreeks is gesanctioneerd, kan bij afwezigheid van een mobiliteitsplan geen aanspraak worden gemaakt op subsidies. Dat sluit aan bij de praktijk van de convenantregeling.

5.4. Evaluatie

Het decreet van 20 april 2001 voorzag een specifieke evaluatiebepaling voor het convenantbeleid. Dit decreet wordt opgeheven door het voorontwerp van decreet. De evaluatie van het door het voorliggende voorontwerp van decreet gewijzigde convenantbeleid, met inbegrip van de werking van de overlegstructuren, de besluitvormingsprocedure rond mobiliteitsprojecten en de financiering ervan, zal thans gebeuren in het kader van de jaarlijkse evaluatie van de uitvoering van het mobiliteitsdecreet. Artikel 29 van het mobiliteitsdecreet biedt daartoe de juridische grondslag. De jaarlijkse evaluatie die nu al door de taskforce werd voorbereid in dit verband, zal logischerwijs behouden blijven.

6. Consultatie

Het voorontwerp van decreet is tot stand gekomen na inhoudelijke bespreking van de tekstvoorstellen met de Taskforce Mobiliteitsconvenants. Op basis van die bespreking werden de teksten zo nodig aangepast.

De taakstelling en samenstelling van de Taskforce is gedefinieerd in de omzendbrief MOW 2009/01. De samenstelling is een reflectie van de partijen bij het mobiliteitsconvenant, met name de Vlaamse overheid, vertegenwoordigd door het departement MOW en haar agentschappen, en de lokale besturen, vertegenwoordigd door de VVSG. Bovendien worden in de Taskforce ook de andere partijen opgenomen die betrokken zijn, namelijk het Agentschap Ruimte en Erfgoed, het departement LNE en de provincies, vertegenwoordigd door de VVP. Als dusdanig werd voor het redigeren van het voorliggende voorontwerp van decreet afstemming gezocht met alle relevante beleidsdomeinen en bestuursniveaus die zijn betrokken bij het mobiliteitsbeleid in het algemeen en met de besluitvorming rond mobiliteitsprojecten in het bijzonder.

De Taskforce kon zich globaal vinden in de voorstellen van wijziging. De beoogde vereenvoudiging en efficiëntieverhoging doen geen afbreuk aan de verworvenheden van het oude systeem. Het werken met geïntegreerde start- en projectnota's werd goed onthaald, nu in de praktijk al vaak hiervan gebruik wordt gemaakt. De Taskforce benadrukte het belang van een goede kwaliteitsbewaking en wees in dit verband op het gevaar van een verhoogde vergaderdruk die ontstaat als gevolg van de afbouw van de dubbele overlegstructuur (met bespreking in de PAC/OVC na goedkeuring van het project in de GBC). Door een goede coördinatie kan die bezorgdheid echter worden ondervangen. Er is binnen de Taskforce discussie geweest over het nut van het opnemen van methodiek en richtlijnen in dwingende regels, doch, op basis van de vaststelling dat het ontbreken van een juridisch bindend kader soms aanleiding gaf tot moeilijkheden en blokkeringen, kan men zich vinden in een decretale of reglementaire verankering van de basisregels hiervan. Op basis van de besprekingen in de Taskforce werd gewezen op het feit dat de convenantprocedure ook wordt gebruikt voor Fietsfondsprojecten, hetgeen aanleiding gaf tot een additionele aanpassing van het decreet.

Het team dat instond voor de opmaak van de decreettekst heeft ook de tekstuele opmerkingen van de Taskforce verwerkt.

In de Taskforce vergaderingen werd ook de suggestie gedaan om bijkomend een aantal basisprincipes in het decreet op te nemen (duurzaam parkeerbeleid en het "DOD"- principe), doch deze suggestie werd niet gevolgd. De principes moeten hun weg vinden in de mobiliteitsplanning. De suggestie om de samenstelling van de GBC en de RMC door de Vlaamse Regering te laten bepalen werd evenmin weerhouden, nu een dergelijke blanco delegatie haaks staat op de beoogde rechtszekerheid. Overigens bestaat er over de basissamenstelling, die reeds werd vastgelegd in omzendbrief MOW 2009/01, een relatief grote consensus.

Voor de uitvoering van het voorontwerp van decreet zal op eenzelfde wijze worden gewerkt. Daartoe worden in de schoot van de Taskforce specifieke werkgroepen opgericht.

Na principiële goedkeuring door de Vlaamse Regering zal het voorontwerp ook voor advies aan de MORA worden voorgelegd. Dit geldt trouwens ook voor de uitvoeringsbesluiten.

7. Overige informatie voor de Inspectie van Financiën

Er is geen extra financiële of budgettaire weerslag.

De organisatie van de overlegstructuren en de kwaliteitsbeoordeling van projecten sluit nauw aan bij het vroegere systeem dat werd verankerd in de omzendbrieven MOW 2009/1 en MOW 2009/02, zodat het voorontwerp van decreet neutraal is voor wat betreft het daartoe in te zetten personeel.

De bijsturing van het financieringsmechanisme, met name de heroverweging van het contractuele instrument van mobiliteitsconvenants en de (koepel)modules ten voordele van een reglementair subsidiemechanisme is eveneens budgettair neutraal.

8. Samenvatting

Met het voorliggende decreet tot aanvulling en wijziging van het mobiliteitsdecreet en tot opheffing van het convenantdecreet van 20 april 2001 wordt een juridisch kader geboden dat de convenantregeling efficiënter en eenvoudiger maakt, zowel op het vlak van de besluitvorming rond projecten, met inbegrip van de daartoe te doorlopen administratieve procedures, als de financiering ervan. Anderzijds beoogt het voorontwerp van decreet alle gemeenten ertoe aan te zetten om te voorzien in een planmatige onderbouwing van hun lokaal mobiliteitsbeleid.

Er wordt niet gebroken met de basisfilosofie van het convenantbeleid en de overlegstructuren en projectmethodologie die in dit kader zijn ontstaan. Deze hebben immers hun deugdelijkheid op het terrein bewezen. De reguleringsimpactanalyse legt zich dan ook enkel toe op de vraag hoe het bestaande beleid en de regelgeving daaromtrent kunnen worden geoptimaliseerd.

Uit de analyse blijkt dat een vereenvoudiging en een hogere wetgevingskwaliteit kan worden bereikt door het versnipperde juridisch kader van het convenantbeleid te integreren in het mobiliteitsdecreet dat bijgevolg de integrale beleidscyclus (planning, uitvoering en financiering, monitoring en evaluatie) overspant.

De beoogde vermindering van de administratieve lastendruk op het vlak van de besluitvormingsprocedures wordt gerealiseerd door volgende aanpassingen door te voeren:

- vereenvoudiging van de overlegstructuren (integratie PAC en OVC);
- vereenvoudiging van de projectmethodologie en – evaluatie (meer gebruik maken van geïntegreerde verantwoordingsnota's, terugdringen van het aantal dubbele besprekingen)

van projectdossiers, beperken van het verzoek tot heroverweging³⁰ tegen een advies van de kwaliteitsadviseur).

Samen met het dwingend stellen van de termijn waarbinnen de kwaliteitsadviseur (voorheen auditor) advies moet uitbrengen over een project(fase), dragen voormelde aanpassingen bij tot een meer efficiënte besluitvorming met redelijke doorlooptijden, zonder afbreuk te doen aan de verworvenheden van het bestaande overleg- en kwaliteitsbeoordelingssysteem.

Op het vlak van de financiering van de mobiliteitsprojecten blijkt uit de analyse dat een heroverweging van het contractuele instrument van mobiliteitsconvenants en de (koepel)modules ten voordele van een reglementair subsidiemechanisme wenselijk is. Daartoe wordt een generieke subsidiemachtiging in het mobiliteitsdecreet ingevoerd die de permanente grondslag biedt voor het verlenen van subsidies aan de projecten die in de bestaande modules onder het convenantbeleid ook al werden gesubsidieerd. Voor de andere, niet-gesubsidieerde modules blijft de convenantregeling gelden, maar de grondslag voor het afsluiten van samenwerkingsovereenkomsten wordt ook opgenomen in het mobiliteitsdecreet. Daardoor kan het decreet van 20 april 2001 worden opgeheven, zij het dat omwille van de rechtszekerheid de oude regeling, via overgangsbepalingen, blijft behouden voor reeds afgesloten modules of voor modules die binnen een bepaalde (beperkte) termijn na de inwerkingtreding van het voorontwerp van decreet worden afgesloten.

9. Contactinformatie

Yanis Ingelberts

02 553 70 26

Yanis.ingelberts@mow.vlaanderen.be

³⁰ Vroeger, onder gelding van de omzendbrief MOW/2009/01 opgevat als een “beroep”.