

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



Zitting 2003-2004

5 maart 2004

ONTWERP VAN DECREET

houdende de oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen

INHOUD

	Blz.
Memorie van toelichting	3
Voorontwerp van decreet	15
Advies van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen.....	27
Advies van de Raad van State.....	43
Ontwerp van decreet	51

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

I. ALGEMENE SITUERING

1. De reorganisatie van het Vlaams overheidsapparaat

In haar regeerakkoord heeft de Vlaamse regering de fundamentele beleidsoptie opgenomen om werk te maken van een grondige bestuurlijke vernieuwing. Ter uitvoering van deze optie werden in de zogenaamde verklaring van Leuven van 19 februari 2000 een aantal belangrijke afspraken en principes voor een reorganisatie van het Vlaamse overheidsapparaat vastgelegd. Die werden door de Vlaamse regering verder uitgewerkt. Meer bepaald besliste de regering op 19 januari 2001 om in het kader van beter bestuur naast de herstructurering van de Vlaamse administratie en de Vlaamse openbare instellingen, ook een herstructurering van het bestaande adviesstelsel door te voeren.

De Vlaamse regering besloot om een kaderregeling uit te werken voor de uitbouw van een transparant, eenvoudig en doelmatig adviesstelsel inzake beleidsaangelegenheden. Concreet werden een aantal essentiële beginselen inzake strategische beleidsadvisering verankerd in het decreet tot regeling van strategische adviesraden, dat op 9 juli 2003 in het Vlaams Parlement werd goedgekeurd en op 18 juli 2003 door de Vlaamse regering werd bekrachtigd en afgekondigd. Het decreet bevat een aantal generieke regels met betrekking tot de oprichting, de taakomschrijving, de organisatie en de werkwijze van strategische adviesraden, alsook met betrekking tot de programmering van de werkzaamheden en de verslaggeving.

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

2. Principes inzake de herstructurering van het adviesstelsel

2.1 Algemene uitgangspunten

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

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

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

2.2 De krachtlijnen van de herstructurering van het adviesstelsel

2.2.1 Ordening van het adviesstelsel

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

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

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

Als streefdoel wordt uitgegaan van één strategische adviesraad per homogeen beleidsdomein, omdat dit toegevoegde waarde kan genereren. Deze ene adviesraad kan dan immers de belangen van deelsectoren binnen een beleidsdomein overstijgen, een gestelde problematiek op het macro-niveau bekijken en vanuit zijn integrerend vermogen de verschillende invalshoeken bundelen tot één alomvattend beleidsadvies. Advisering vereist immers een brede benadering, weliswaar vanuit verschillende invalshoeken, maar met voldoende raak-

vlakken tussen de verschillende deelaspecten van het beleidsterrein.

2.2.2 Afschaffing van bindende advisering

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

2.2.3 Logistieke en personele ondersteuning van de strategische adviesraden

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

De strategische adviesraden worden opgevat als rechtspersonen. Dit houdt immers een aantal voordelen in: met name juridische onafhankelijkheid van de Vlaamse Gemeenschap en het Vlaamse Gewest, operationele autonomie, responsabilisering. De Vlaamse regering is van oordeel dat de nadelen van rechtspersoonlijkheid (met name rechtsaansprakelijkheid) niet opwegen tegen de genoemde voordelen ervan.

2.2.4 Brede opdracht

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

De brede taakstelling van de strategische adviesraden komt ook tot uiting in de mogelijkheid die in het decreet opgenomen wordt voor het Vlaams

Parlement om in het kader van zijn decreetgeven- de opdracht een beroep te doen op de adviezen van strategische adviesraden.

2.3 De kaderregeling in het decreet van 18 juli 2003 tot regeling van strategische adviesraden

Zoals hierboven gesteld, werd een kaderregeling uitgewerkt voor de oprichting van de strategische adviesraden, die de essentiële beginselen inzake strategische beleidsadviesing omvat. Deze kader- regeling werd verankerd in het decreet tot regeling van strategische adviesraden (dat op 9 juli 2003 in het Vlaams Parlement werd goedgekeurd en op 18 juli 2003 door de Vlaamse regering werd bekrach- tigd en afgekondigd).

Het decreet van 18 juli 2003 houdt integraal reke- ning met de conclusies, die voortvloeiden uit de parlementaire werkzaamheden die werden ont- plooid in het kader van het overleg over de verfij- ning van de democratie, onder leiding van de voor- zitter van het Vlaams Parlement. Volgende breed onderschreven beslissingen van het Uitgebreid Bu- reau van 9 juli 1997 zijn van belang :

- Het Uitgebreid Bureau stelde vast dat de ad- viesorganen vooral werken voor de uitvoerende macht.
- Daarop sprak het de wil uit dat de diverse orga- nen die de uitvoerende macht adviseren ook ten dienste gesteld worden van het Parlement.
- Bovendien was het Uitgebreid Bureau van oor- deel dat die adviesorganen gerationaliseerd moesten worden, op basis van te bepalen crite- ria.
- Het Uitgebreid Bureau was van oordeel dat er een duidelijke scheiding moest worden gemaakt tussen advies- en overlegorganen.
- Tot slot herbevestigde het Uitgebreid Bureau een vroegere beslissing om een onverenigbaar- heid in te voeren tussen een parlementair man- daat en het lidmaatschap van een adviesorgaan.

II. ALGEMENE TOELICHTING

Het thans aan U voorgelegde ontwerp van decreet kadert in de hiervoor geschetste hervorming en be- oogt voor het Vlaamse Gewest te voorzien in een geïntegreerde benadering van de mobiliteitspro- blematiek. Die geïntegreerde benadering zal mee worden ondersteund door de oprichting van een

strategische adviesraad voor het beleidsdomein “Mobiliteit”, genaamd Mobiliteitsraad voor Vlaan- deren, afgekort MORA genoemd.

Dit ontwerp van decreet beoogt dan ook de bepa- lingen te vervangen van hoofdstuk VII “Mobili- teitsraad van Vlaanderen” zoals opgenomen in het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisa- tie van het personenvervoer over de weg en tot op- richting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen met dien verstande dat er tegelijkertijd een stroomlijning plaatsvindt in functie van het decreet tot regeling van de strategische adviesraden. On- derhavig ontwerp van decreet strekt er aldus toe om de algemene beginselen vervat in voornoemd decreet, wat de MORA betreft, in de praktijk om te zetten.

Reeds vandaag was voorzien in de oprichting van een mobiliteitsraad voor Vlaanderen (zie de artike- len 53 e.v. van het decreet van 20 april 2001 be- treffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en tot de oprichting van de Mobili- teitsraad van Vlaanderen) doch deze beschikt niet – zoals wordt vereist door het decreet tot regeling van strategische adviesraden van 18 juli 2003 – over een eigen rechtspersoonlijkheid. Thans wordt de door dit decreet op te richten MORA daarente- gen geconcipieerd, zoals gezegd, als strategische adviesraad met rechtspersoonlijkheid voor het be- leidsdomein “Mobiliteit”. Om die reden is dan ook geopteerd voor een oprichtingsdecreet waarbij niettemin gestreefd wordt naar continuïteit (door opsorping) van de MORA (zoals voorzien in het mobiliteitsdecreet) door de nieuw op te richten MORA die over een eigen rechtspersoonlijkheid zal beschikken en derhalve, als strategische advies- raad, een autonoom bestaan kent.

Het Vlaamse regeerprogramma stelt dat de be- heersing van de mobiliteit een duurzaam mobili- teitsbeleid vergt. Dit moet gebeuren binnen de strikte voorwaarden die nodig zijn om de leefbaar- heid, de veiligheid en het milieu in Vlaanderen te garanderen.

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

Uit de huidige praktijk blijkt dat heel wat diensten, administraties, overheidsinstellingen, actie- en be-

langengroepen zich betrokken voelen bij de mobiliteitsproblematiek. Er worden in dit verband tal van initiatieven genomen die echter bij gebrek aan coördinatie en door de verschillende aanwezige belangen, veel kans lopen nooit echt tot resultaten te leiden.

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

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

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

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

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

Voorliggend ontwerp van decreet wil dergelijke geïntegreerde benadering mogelijk maken door de omvorming van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen tot een strategische mobiliteitsraad (de 'MORA'). Dit verklaart ook de samenstelling van de MORA

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

Hierbij wordt als uitgangspunt gesteld dat niet gesegmenteerd gewerkt wordt, maar dat de mobiliteitsproblematiek integraal benaderd wordt, waardoor deze in een breder perspectief geplaatst wordt. Deze integratie-gedachte betekent niet dat geen enkel ander initiatief meer zou noodzakelijk zijn, maar situeert deze initiatieven als een zinvolle aanvulling van de geïntegreerde benadering van de mobiliteitsproblematiek. Om zoveel mogelijk tot geïntegreerde standpunten te komen, zal de MORA vertegenwoordigers bevatten van verschillende diensten, sectoren en belangengroeperingen die actief bezig zijn met één of meerdere aspecten van mobiliteit binnen het Vlaamse Gewest. De MORA zal in die zin zijn adviesopdracht ook "bottom up" vervullen. Bij de MORA zullen vier werkcommissies worden opgericht met door de regering benoemde vertegenwoordigers uit respectievelijk de gebruikers en de aanbieders van voorzieningen van het personen- resp. goederenvervoer. Zij zullen verplicht in de adviespraktijk worden ingebed. Hun adviezen zullen vervolgens het voorwerp uitmaken van een geïntegreerde behandeling binnen de MORA zelf waarvan het aantal leden, om redenen van doelmatigheid, wordt beperkt.

Het decreet voorziet verschillende waarborgen voor een degelijk georganiseerde werking van de MORA. Aldus worden de leidende ambtenaren van de Vlaamse departementen, agentschappen of wetenschappelijke instellingen die behoren tot het beleidsdomein mobiliteit of van de wetenschappelijke instellingen die een hoofdopdracht hebben inzake mobiliteit, gehoord om technische toelichting te verschaffen betreffende de aangelegenheden die betrekking hebben op mobiliteit. Tevens zullen vertegenwoordigers van de SERV of de MiNa-raad kunnen worden gehoord. Tenslotte, kan de MORA een beroep doen op derden voor het onderzoek van bijzondere vraagstukken. De MORA evenals de werkcommissies beschikken, gezamenlijk, over een permanent secretariaat en over de nodige fi-

nanciële middelen ter verwezenlijking van hun opdracht. De werkcommissies worden eveneens bijgestaan door het secretariaat.

Wat de taak van de MORA betreft en het streven naar een geïntegreerd mobiliteitsbeleid is, bij wijze van voorbeeld, onder meer te wijzen naar het segment van het goederenvervoer. Meer en meer wordt de nadruk gelegd op het intermodaal vervoer, dit is het vervoer via meer dan één vervoersmodaliteit (de weg, het spoor en de binnenvaart) zonder de goederen zelf te behandelen. Het intermodaal vervoer speelt immers, in het streven naar een duurzame mobiliteit, een steeds belangrijker rol gezien het een middel vormt om een verschuiving teweeg te brengen van overwegend wegvervoer naar de vervoerswijzen binnenvaart en spoorvervoer. Het belang van intermodaal vervoer is evenzeer benadrukt in het Witboek Transport van de Europese Commissie van december 1992 dat het in gang zetten van infrastructurele werken beoogt ‘opdat samenhangende netwerken ontstaan voor alle vervoersmodaliteiten ten behoeve van de uitbouw van intermodale vervoersconcepten’.

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

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

III. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

HOOFDSTUK I

Algemene bepalingen

Artikel 1

Dit artikel behoeft geen commentaar.

Artikel 2

Dit artikel herneemt de definitie van het begrip “ontwerpen van besluit van de Vlaamse regering

die van strategisch belang” zijn zoals is vastgesteld in artikel 2, 2°, van het decreet tot regeling van strategische adviesraden van 18 juli 2003.

Artikel 3

Dit artikel strekt er toe uitdrukkelijk te bepalen dat, volgens de interpretatieregel “*lex specialis derogat generalibus*”, onder voorbehoud van de bepalingen van dit (specifieke) oprichtingdecreet, de bepalingen vervat in het (algemene) decreet tot regeling van strategische adviesraden van 18 juli 2003 van toepassing zijn op de door dit decreet opgerichte MORA. Tevens wordt, overeenkomstig het decreet tot regeling van strategische adviesraden, aan de MORA de rechtspersoonlijkheid toegekend.

HOOFDSTUK II

Taakomschrijving

Artikelen 4 en 5

In artikel 4 wordt de opdracht van de MORA omschreven. In paragraaf 1 van dit artikel wordt een opsomming gegeven van de taken waarmee de MORA is belast. De MORA is een adviesorgaan waarvan de adviezen, onverminderd het gezag die de adviezen ontleen door de deskundigheid waarmee zij worden verstrekt, juridisch niet bindend zijn. Zulks belet niet dat, in bepaalde gevallen, zoals onder meer geldt voor (voor)ontwerpen van decreten en besluiten, het advies van de MORA verplicht moet worden ingewonnen. Die gevallen zijn opgesomd in artikel 5, § 1, 3 en 4. Het verplicht in te winnen advies betreft, wat de besluiten betreft, en zulks conform de regels van het bestuursrecht, een substantiële op straffe van nietigheid voorgeschreven vormvereiste.

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

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

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

Artikel 5, § 1 en 4, beoogt, zoals gezegd, die gevallen waarin de MORA verplicht om advies moet worden gevraagd.

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

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

Wanneer de voorontwerpen van decreet of ontwerpen van reglementair besluit van strategisch belang niet primair betrekking hebben op de mobiliteit doch daarop een belangrijke weerslag hebben, wint de Vlaamse regering het advies van de MORA gelijktijdig in met het advies van de strategische raad van het beleidsdomein waartoe de aangelegenheid behoort en zulks om vertraging te vermijden. Dat is de draagwijdte van artikel 7, tweede lid.

Ontwerpen van reglementair besluit, die hetzij primair de mobiliteit betreffen, hetzij enige weerslag op de mobiliteit hebben doch niet van strategisch belang zijn of, zoals omschreven in artikel 2, 2°, van het decreet van 18 juli 2003 tot regeling van strategische adviesraden, niet zijn te beschouwen als basisuitvoeringsbesluiten moeten niet verplicht om

advies aan de MORA worden voorgelegd hetgeen uiteraard niet belet dat, op facultatieve wijze, om het advies van de MORA kan worden verzocht of dat de MORA uit eigen beweging daaromtrent advies kan verstrekken.

Wat artikel 5, § 1, 2°, betreft, is op te merken dat onder “ontwerpen van samenwerkingsakkoorden” is te begrijpen zowel de samenwerkingsakkoorden die betrekking hebben op verkeer en vervoer, waarmee zowel de vrijwillige als de verplicht af te sluiten samenwerkingsakkoorden worden gevisieerd ; als de lokale mobiliteitsplannen.

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

Artikel 5, § 3, stelt dat de Vlaamse regering kan advies vragen, op voorstel van de minister van mobiliteit, over voorontwerpen van decreet, ongeacht het beleidsdomein waartoe de betrokken aangelegenheid behoort (bijvoorbeeld ruimtelijke ordening), mits deze een belangrijke weerslag heeft op de mobiliteit. Hetzelfde geldt voor ontwerpen van reglementair besluit en projecten. Op deze wijze kan er een geïntegreerde en geheelomvattende aanpak worden gerealiseerd.

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

Paragraaf 4 van artikel 4, tenslotte, beoogt de zogenaamde “bottom up” – besluitvorming in de MORA te garanderen en tegelijkertijd er op toe te zien dat de MORA als adviesraad qua omvang beheersbaar en slagvaardig blijft. Deze bepaling moet

worden samengelezen met artikel 15 en de daarbij verstrekte toelichting.

Artikel 6

Dit artikel behoeft geen commentaar.

Artikel 7

Deze bepaling stipuleert binnen welke termijnen de MORA een advies dient te formuleren. De adviezen bedoeld in artikel 4, § 1, en in artikel 5, § 1 en § 3, dienen te worden gegeven binnen de maand na de aanvraag. De Vlaamse regering of het Vlaams Parlement kunnen de termijn inkorten zonder dat in minder dan tien werkdagen mag worden voorzien zodat zelfs in dringende omstandigheden een behoorlijke adviesverlening gewaarborgd kan worden. Voor de adviezen omtrent de voorstellen van netnormering (artikel 5, § 4) is echter in een afwijkende regeling voorzien. Aangezien het netmanagement veel complexer is dan de overige aangelegenheden, wordt de termijn waarbinnen zulk advies moet worden verleend, vastgesteld op drie maanden. Ook hier is er in een minimumtermijn van minstens één maand voorzien.

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

Artikel 8

Deze bepaling behoeft geen commentaar.

Artikel 9

Dit artikel laat de MORA toe op te treden als vertegenwoordiger van Vlaanderen bij soortgelijke federale en internationale adviesorganen, bijvoor-

beeld bij het tot stand komen van gezamenlijke adviezen of aanbevelingen.

HOOFDSTUK III

Samenstelling en organisatie van de MORA

Artikel 10

Dit artikel regelt de samenstelling van de MORA.

Paragraaf 1 bepaalt dat de MORA is samengesteld uit vertegenwoordigers van het maatschappelijk middenveld actief in het domein van de mobiliteit en (zes) onafhankelijke deskundigen. Totaal telt de MORA aldus 21 leden. De ondervoorzitter is reeds meegeteld onder de leden bedoeld in artikel 10, § 1, 3° tot en met 5°. De MORA-leden zullen door de Vlaamse regering worden benoemd met inbegrip van de voorzitter. De plaatsvervangers zijn enkel stemgerechtigd wanneer het effectieve lid dat zij vervangen, niet aanwezig is.

Naast de voorzitter zetelen in de MORA, één vertegenwoordiger van de gemeenten aangewezen op voordracht van de Vereniging van Steden en Gemeenten, één vertegenwoordiger van de provincies aangewezen op voordracht van de Vereniging van Provincies, en, ten slotte, telkens drie vertegenwoordigers aangewezen door de Vlaamse regering op voordracht van de vier werkcommissies. De ondervoorzitter wordt aangewezen onder de leden van de MORA.

De zes leden deskundigen zijn lid van de MORA en eveneens stemgerechtigd.

Paragraaf 2 regelt in het bijzonder de aanduiding van de voorzitter en van de ondervoorzitter. De ondervoorzitter wordt in ieder geval aangewezen onder de twaalf vertegenwoordigers uit de werkcommissies zoals bedoeld in artikel 15, door de Vlaamse regering.

Paragraaf 3 duidt de verschillende sectoren en diensten aan die in de MORA vertegenwoordigd zijn. Het betreft sectoren en diensten die zich op een bepaalde, min of meer intensieve wijze bezighouden op het grondgebied van het Vlaamse Gewest met verkeer en/of vervoer binnen het Vlaamse Gewest. Het ontwerp bepaalt dat de werkcommissies die door het decreet worden ingericht (zie de toelichting bij artikel 15), en waarbinnen de problematiek telkens dient te worden besproken, elk

drie leden voordragen die in de Raad zullen zeten.

Van deze leden wordt verwacht dat ze deskundig zijn in verkeers- en/of vervoersaangelegenheden in het algemeen en intermodaal vervoer in het bijzonder. De Conferentie van Europese Ministers van Transport (CEMT) heeft intermodaal vervoer gedefinieerd als ‘het vervoer van goederen in dezelfde laadeenheid via meer dan één vervoersmodaliteit’. De aanwezigheid van deskundigheid inzake het intermodaal vervoer in hoofde van de voorgedragen leden wordt verantwoord vanuit het steeds toenemende belang van intermodaal vervoer in de problematiek van het goederenvervoer (zie hiervoor : het reeds aangehaalde Witboek van de Europese Commissie en bijvoorbeeld het Plan van Aanpak Stimulering intermodaal vervoer van het Nederlandse Ministerie van Verkeer en Waterstaat).

Paragraaf 3, 7°, stelt dat de zes leden-deskundigen worden benoemd, na een openbare oproep tot kandidaatstelling. Het zijn vaste leden van de MORA in tegenstelling tot de derden waarop de MORA krachtens artikel 17, § 1, van dit ontwerp een beroep kan doen voor het onderzoek van bijzondere vraagstukken.

Paragraaf 4 vergt geen nadere toelichting.

Paragraaf 5 voorziet in een regeling voor de definitieve vervanging van de leden. Wanneer een lid zijn mandaat niet meer verder uitoefent (ontslagname, overlijden,...), treedt een plaatsvervanger in de plaats voor de duur van het mandaat. Voor de zes leden-deskundigen worden er echter geen plaatsvervangers voorzien.

Artikel 11

Paragraaf 1 van dit artikel kadert in de context van het primaat van de politiek. Immers hebben strategische adviesraden maar zin als ze inhoudelijk onafhankelijk zijn. “Onafhankelijkheid” betekent dan ook dat de MORA geen uitvoering geeft aan, versterking biedt aan of obstructie pleegt tegen de politieke agenda van de Vlaamse minister van Mobiliteit, maar er integendeel op inspeelt. Het spreekt voor zich dat de leden van de MORA geen politieke standpunten zullen innemen, maar integendeel de minister zullen adviseren over de haalbaarheid, de implicaties, e.d.m. van de door hem voorgestelde of overwegingen m.b.t. de mobiliteitsproblematiek. De MORA is onafhankelijk, m.a.w. afstandelijk of onbevooroordeeld ten opzichte van de beslissingen

van de verantwoordelijken. Deze bepaling bevestigt dan ook de onafhankelijke positie van de leden van de MORA ten opzichte van de overheid. De leden van de MORA kunnen dan ook, van geen enkele overheid, enige instructie krijgen.

Paragraaf 2 vertolkt het principe van de onafhankelijkheid van de leden van de MORA door een aantal onverenigbaarheden in het leven te roepen. Deze onverenigbaarheden zijn van overeenkomstige toepassing op de leden van de werkcommissies.

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

Niettemin kan naar luid van het ontworpen artikel 16, § 2, van dit decreet een leidend ambtenaar die geen deel zou uitmaken als lid van de MORA, worden gehoord, evenals – bijvoorbeeld – een leidend ambtenaar van een IVA. Laatst genoemde maakt weliswaar geen deel uit van de MORA maar kan wel raad verstrekken door het uiten van een raadgevende stem.

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

Artikel 12

De duur van het mandaat wordt in deze bepaling bepaald op vier jaar. Het mandaat is onbeperkt hernieuwbaar.

Artikel 13

Deze bepaling houdt rekening met de omstandigheid dat een lid van de MORA voorgedragen wordt door een organisatie, vereniging of sector en op een bepaald ogenblik, wanneer daartoe ernstige redenen zijn, niet meer het vertrouwen geniet van de organisatie, sector of vereniging die hem heeft voorgedragen. Om deze reden wordt dan ook bepaald dat het lid, indien de organisatie, vereniging of sector oordeelt dat hij of zij niet langer achter

haar vertegenwoordiger kan staan, op vraag van de organisatie, vereniging of sector wordt vervangen, mits een nieuw lid wordt voorgedragen.

Artikel 14

Deze bepaling behoeft geen commentaar.

Artikel 15

Artikel 15 beoogt een “bottom up” – besluitvorming in de MORA te garanderen. Bij de MORA worden vier werkcommissies ingericht. In die werkgroepen zetelen respectievelijk vertegenwoordigers uit de sector van het personenvervoer en het goederenvervoer. Zowel de gebruikers als de aanbieders van de voorzieningen in de sector zullen hun plaats vinden in deze werkcommissies en zodoende bij de MORA.

Er wordt door het decreet geen aantal vooropgesteld opdat de grootst mogelijke soepelheid wordt betracht teneinde relevante expertise aan te kunnen brengen. De regering bepaalt discretionair, rekening houdende met de vereiste doelmatigheid en werkbaarheid, hoeveel leden in de werkcommissies zullen worden aangesteld.

De adviesverstrekking gaat zoals aangegeven verplicht “bottom up” hetgeen inhoudt dat de adviesverstrekking vertrekt vanuit deze werkgroepen zodat, vervolgens, via een geïntegreerde behandeling en besluitvorming, het geheel leidt tot een afgewerkt en weloverwogen advies.

Deze werkcommissies vergroten of wijzigen de omvang van de MORA niet. Per werkcommissie zijn er drie leden die zetelen in de MORA (zie artikel 10, § 1, 5°, van het decreet). Overeenkomstig het decreet van 18 juli 2003 tot regeling van strategische adviesraden is het de bedoeling dat het voorzitterschap van elke werkcommissie toekomt aan een lid van de MORA.

Artikel 16

Er wordt tevens verwezen naar de commentaar bij artikel 11.

Paragraaf 1 van artikel 16 schept de mogelijkheid voor een degelijk georganiseerde werking van de

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

In tegenstelling tot de in artikel 11 bedoelde leden – deskundigen of de in artikel 16 bedoelde werkcommissies behoren de in deze paragraaf bedoelde subcommissies of ‘derden’ – deskundigen niet tot de MORA. Zij worden niet voor of door de MORA in het leven geroepen. Op die wijze kunnen vertegenwoordigers van andere sectoren, zoals welzijn, toerisme, onderwijs, ... in die gevallen waarin dat wenselijk en doelmatig wordt geacht, worden gehoord. De aldus bedoelde personen zijn niet stemgerechtigd.

Paragraaf 2 van artikel 16 voorziet dat de MORA, overeenkomstig het reglement van orde, een beroep doet op bepaalde personen om technische toelichting te verschaffen betreffende de aangelegenheden die betrekking hebben op de mobiliteit en waarin zij door hun ervaring bijzonder onderlegd zijn. Het betreft meer bepaald de leidend ambtenaren die behoren tot het departement en de agentschappen van het beleidsdomein dat betrekking heeft op de mobiliteit, de leidend ambtenaren van de wetenschappelijke instellingen van het Vlaamse Gewest die een hoofdopdracht hebben inzake mobiliteit en meer algemeen de personeelsleden van de departementen en agentschappen van de Vlaamse overheid. Dergelijke wetenschappelijke instellingen zijn onder meer het IWT, het VITO, het Vlaams Instituut voor Logistiek, enz.

Op deze wijze wordt zowel de eigen rol van de Raad (als onafhankelijk adviesorgaan) als van de ambtenaren (als medewerkers van de Gemeenschapsminister) gevrijwaard. Anderzijds blijven de positieve elementen van hun aanwezigheid (bijzondere deskundigheid, wederzijdse informatie, verduidelijking van de gegeven adviezen, enz....) behouden. Wanneer zij gezien de voorliggende aange-

legenheid omwille van hun expertise worden uitgenodigd, genieten zij echter geen raadgevende stem.

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

HOOFDSTUK IV

Werking van de MORA

Artikel 17

Deze bepaling behoeft geen commentaar.

Artikel 18

Deze bepaling behoeft geen commentaar.

Artikel 19

Deze bepaling behoeft geen commentaar.

Artikel 20

Paragraaf 1 bepaalt dat de MORA beschikt teneinde zijn goede werking te waarborgen over een secretariaat dat de werkzaamheden voorbereidt en ondersteunt, zowel administratief als inhoudelijk en logistiek. Het personeel staat onder het gezag van de MORA en wordt door de secretaris geleid.

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

Het personeel van de MORA is, vermits de MORA een publiekrechtelijke rechtspersoon is, overheidspersoneel terwijl voor wat de relaties met de vakbonden van het personeel betreft, de MORA derhalve onderworpen is aan de wet van 19 december 1974 tot regeling van de betrekkingen tussen de overheid en de vakbonden van haar personeel.

De Vlaamse regering wenst het raamstatuut voor de Vlaamse ambtenaren van toepassing te stellen op het ondersteunend personeel van de MORA. Om het overheidspersoneel toe te laten voor een bepaalde periode een functie op te nemen in een strategische adviesraad (en later eventueel terug naar de administratie te keren), komt dit erop neer dat het secretariaatspersoneel van de MORA mee onder de scope van de verruimde arbeidsmarkt zal vallen. Deze werkwijze heeft als voordelen dat er een maximale wederzijdse bevruchting tussen de administratie en de MORA kan plaatsvinden, dat reële loopbaanperspectieven geboden worden voor het personeel van het secretariaat van de MORA en dat er maar één uniform statuut zal gelden.

Paragraaf 2 bepaalt dat de bij de MORA opgerichte werkcommissies worden bijgestaan door het in paragraaf 1 bedoeld personeel.

HOOFDSTUK V

Financiële middelen

Artikel 21

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

De vaste dotatie bestaat uit een dotatie ter dekking van de personeelskosten en werkingskosten.

De MORA zal, als autonome instelling, binnen de mogelijkheden van deze dotatie zijn personeelsplan bepalen, zijn personeelsadministratie en budgetbeheer organiseren, e.d.m.

HOOFDSTUK VI

Programmering en verslaggeving

Artikel 22

Dit artikel verwijst naar de overeenkomstige toepassing van hoofdstuk V van het decreet tot regeling van strategische adviesraden op de MORA. Concreet betekent dit, wat de MORA betreft, dat deze met regelmaat, bij voorkeur jaarlijks, een werkprogramma opstelt en gebeurlijk aanpast om de werkzaamheden te plannen. Het spreekt voor

zich dat hierbij rekening moet worden gehouden met de planning en de prioriteiten die de Vlaamse regering stelt. De MORA moet de overheid immers bijstaan bij het uitstippelen van het beleid. De planning zal uiteraard ook ruimte moeten laten voor adviesvragen van het Vlaams Parlement en voor onverwachte adviesvragen, naast de mogelijkheid tot advisering uit eigen beweging.

Het werkprogramma bevat volgende elementen :

- een overzicht van de werkzaamheden die in het komende werkjaar worden verwacht (m.i.v. inhoudelijke situering en omschrijving), waarbij zowel diepgaande adviezen, die een uitgebreide tijdsinvestering of inzet van personeel en middelen vergen, als minder diepgaande en korter lopende adviezen worden vermeld ;
- een planning in de tijd van de advieswerkzaamheden ;
- de samenstelling van eventuele werkcommissies.

In onderlinge afspraak tussen de MORA en de minister van mobiliteit kunnen hieraan elementen worden toegevoegd. Het werkprogramma in zijn geheel dient door de bevoegde minister te worden goedgekeurd.

Het werkprogramma moet een soepel en flexibel werkinstrument vormen, dat aan de MORA voldoende ruimte biedt om te kunnen inspelen op de actuele politieke en bestuurlijke vraagstukken.

Tevens stelt de MORA ieder jaar een verslag op omtrent zijn werkzaamheden. Het jaarverslag behandelt zowel de werking (activiteiten, organisatie) als de inhoudelijke aspecten. Dit verslag is openbaar en wordt aan de Vlaamse regering en aan het Vlaams Parlement bezorgd.

Het bepaalde in dit artikel maakt een regelmatige evaluatie van zowel de werking van de Raad als de evolutie van het beleid mogelijk.

HOOFDSTUK VII

Overgang van personeel, goederen, rechten en verplichtingen

Artikel 23

Deze bepaling laat toe om desgevallend te voorzien in de overdracht van personeel naar de strategische adviesraad MORA. In de overdrachtsbepaling wordt de Vlaamse regering gemachtigd om de overdracht bij besluit te regelen, mits deze regeling ook bij decreet wordt bekrachtigd (cf. artikel 35 van het Kaderdecreet Bestuurlijk Beleid).

HOOFDSTUK VIII

Machtigingsbepaling

Artikel 24

De Mobiliteitsraad van Vlaanderen zal mogelijk belast worden met taken die op dit ogenblik reeds in min of meerdere mate ter harte worden genomen door bestaande adviesorganen. Elke mogelijke overlapping van taken moet echter worden uitgesloten, wat betekent dat bestaande adviesorganen in voorkomend geval afgeschaft moeten worden of dat hun taken dienen te worden aangepast. Dit kan uitzonderlijk ook het geval zijn voor sommige technische commissies. Wanneer bepaalde technische commissies naast taken van technische advisering ook beleidsmatige advisering voor hun rekening nemen, zal de regelgeving omtrent dergelijke technische commissies immers eveneens moeten gewijzigd worden.

Dit moet reeds bij de oprichting van de strategische adviesraad nauwgezet worden nagegaan. In voorkomend geval moeten in het oprichtingsdecreet van de strategische adviesraad dan ook de nodige formele wijzigings- of opheffingsbepalingen worden opgenomen, om er voor te zorgen dat geen twee adviesorganen met dezelfde taken worden belast.

Echter, niet alle wijzigingsbepalingen moeten in het oprichtingsdecreet van de strategische adviesraad opgenomen worden. Aanpassingen die bij de redactie van het oprichtingsdecreet over het hoofd werden gezien, kunnen nog via een decretale machtiging aan de Vlaamse regering worden geregeld. Dit doel wordt beoogd door artikel 24, dat aan de Vlaamse regering een machtiging verleent tot aanpassing en eventueel coördinatie van wetten of decreten.

HOOFDSTUK IX

Wijzigings- en slotbepalingen

Artikelen 25 tot en met 27

Deze artikelen vereisen geen nadere commentaar.

De minister-president van de Vlaamse regering,

Bart SOMERS

*De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare
Werken en Energie,*

Gilbert BOSSUYT

VOORONTWERP VAN DECREET

VOORONTWERP VAN DECREET

houdende de oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen

DE VLAAMSE REGERING,

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

Na beraadslaging,

BESLUIT :

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

HOOFDSTUK I

Algemene bepalingen

Artikel 1

Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Artikel 2

In dit decreet wordt verstaan onder ontwerpen van besluit van de Vlaamse regering die van strategisch belang zijn : ontwerpen van reglementair of organiek besluit die uitvoering geven aan de inhoud van een decreet en die door de Vlaamse regering worden beschouwd als basisuitvoeringsbesluiten.

Artikel 3

§ 1. Er wordt een strategische adviesraad Mobiliteitsraad van Vlaanderen, afgekort de MORA, opgericht, zoals bedoeld in artikel 3 van het decreet van 18 juli 2003 tot regeling van strategische adviesraden. Hij heeft rechtspersoonlijkheid. De Vlaamse regering bepaalt tot welk beleidsdomein de strategische adviesraad behoort.

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

HOOFDSTUK II

Taakomschrijving

Artikel 4

§ 1. De MORA heeft de volgende opdrachten :

- 1° uit eigen beweging of op verzoek advies uitbrengen over de hoofdlijnen van het beleid met betrekking tot de mobiliteit ;
- 2° bijdragen tot het vormen van een beleidsvisie en het formuleren van de krachtlijnen van het te voeren beleid inzake mobiliteit ;
- 3° de maatschappelijke ontwikkelingen op het vlak van mobiliteit volgen en interpreteren ;
- 4° advies uitbrengen over voorontwerpen van decreet met betrekking tot mobiliteit ;
- 5° uit eigen beweging of op verzoek advies uitbrengen over voorstellen van decreet met betrekking tot mobiliteit ;
- 6° uit eigen beweging of op verzoek advies uitbrengen over ontwerpen van besluit van de Vlaamse regering met betrekking tot mobiliteit ;
- 7° reflecties leveren over de bij het Vlaams Parlement ingediende beleidsnota's over mobiliteit ;
- 8° uit eigen beweging of op verzoek advies uitbrengen over het te voeren begrotingsbeleid inzake mobiliteit, met inbegrip van de meerjareninvesteringsplannen van de inzake verkeer en vervoer bevoegde entiteiten en van de meerjareninvesteringsplannen en exploitaties van het geregeld vervoer ;
- 9° uit eigen beweging of op verzoek advies uitbrengen over ontwerpen inzake beleidsondersteuning ;
- 10° uit eigen beweging of op verzoek advies uitbrengen over ontwerpen van samenwerkingsakkoord van strategisch belang die de Vlaamse Gemeenschap of het Vlaamse Gewest wil sluiten met de staat of met andere gemeenschappen en gewesten, en over ontwerpen van Europese en internationale samenwerkingsakkoorden van strategisch belang.

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

§ 3. De adviezen waartoe de MORA is gehouden of die door de MORA worden verstrekt, worden steeds voorbereid door de bevoegde werk commissies, bedoeld in artikel 15.

Artikel 5

§ 1. De Vlaamse regering is verplicht om het advies van de MORA in te winnen over :

- 1° voorontwerpen van decreet die betrekking hebben op mobiliteit, verkeersinfrastructuur of op sterk mobiliteitsgenererende activiteiten, met uitzondering van ontwerpen van begrotingsdecreet, evenals over ontwerpen van reglementair besluit van strategisch belang over voormelde aangelegenheden ;
- 2° alle ontwerpen van samenwerkingsakkoorden van strategisch belang die betrekking hebben op verkeer of vervoer, alsook over alle ontwerpen van lokale mobiliteitsplannen.

§ 2. De Vlaamse regering kan gemotiveerd afwijken van de adviezen van de strategische adviesraad, bedoeld in § 1, en informeert de MORA hierover.

§ 3. De Vlaamse minister, bevoegd voor het vervoer, wint het advies in over voorontwerpen van decreet die ongeacht het beleidsdomein waartoe de aangelegenheid in kwestie behoort een belangrijke weerslag hebben op mobiliteit, evenals over ontwerpen van reglementair besluit van strategisch belang of over projecten, telkens met een belangrijke weerslag op de mobiliteit ;

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

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

Artikel 6

De Vlaamse minister, bevoegd voor het vervoer, wint het advies in van de Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen over de in artikel 5, § 1, 1°, bedoelde voorontwerpen van decreten en ontwerpen van reglementair besluit, evenals over projecten, telkens met een belangrijke weerslag op het leefmilieu.

Artikel 7

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

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

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

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

Artikel 8

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

Artikel 9

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

HOOFDSTUK III

Samenstelling en organisatie van de MORA

AFDELING 1

Samenstelling

Artikel 10

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

- 1° een voorzitter ;
- 2° een ondervoorzitter, aangewezen onder de leden, bedoeld in 3° tot en met 5° ;
- 3° een vertegenwoordiger van de gemeenten ;
- 4° een vertegenwoordiger van de provincies ;
- 5° twaalf vertegenwoordigers uit de werkcommissies, bedoeld in artikel 15 waarvan :
 - a) drie uit de werkcommissie van de gebruikers van voorzieningen voor het personenvervoer ;
 - b) drie uit de werkcommissie van de aanbieders van voorzieningen voor het personenvervoer ;
 - c) drie uit de werkcommissie van de gebruikers van voorzieningen voor het goederenvervoer ;
 - d) drie uit de werkcommissie van de aanbieders van voorzieningen voor het goederenvervoer ;
- 6° zes leden-deskundigen.

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

§ 2. Met inachtneming van de bepalingen in § 1, eerste lid, 2°, worden de voorzitter en de ondervoorzitter onder de personen met ervaring in de verkeers- en vervoerssector door de Vlaamse regering aangewezen op voordracht van de Vlaamse minister, bevoegd voor het vervoer.

§ 3. De overige leden van de MORA worden als volgt door de Vlaamse regering aangewezen :

- 1° één op voordracht van de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten ;
- 2° één op voordracht van de Vereniging van Provincies ;
- 3° drie op voordracht van de leden van de werkcommissie gebruikers van voorzieningen voor personenvervoer ;
- 4° drie op voordracht van de leden van de werkcommissie aanbieders van voorzieningen voor personenvervoer ;
- 5° drie op voordracht van de leden van de werkcommissie gebruikers van voorzieningen voor goederenvervoer ;

6° drie op voordracht van de leden van de werkcommissie aanbieders van voorzieningen voor goederenvervoer ;

7° de zes leden-deskundigen worden benoemd na een openbare oproep tot kandidaatstelling.

§ 4. De voordracht van de leden van de MORA, bedoeld in § 3, gebeurt door een dubbele voordracht van kandidaten.

§ 5. Met inachtneming van de bepalingen in § 4, benoemt de Vlaamse regering voor ieder lid, behalve voor de zes leden-deskundigen, een plaatsvervanger.

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

Artikel 11

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

§ 2. Onder voorbehoud van de toepassing van de bepalingen in artikel 16, § 2, is het lidmaatschap van de MORA, evenals het lidmaatschap van de werkcommissies, bedoeld in artikel 15, onverenigbaar met :

1° een mandaat in het Europees Parlement, de Kamer van Volksvertegenwoordigers, de Senaat of het lidmaatschap van een regionaal parlement ;

2° het ambt van minister, staatssecretaris en hun kabinetsleden ;

3° het ambt van personeelslid van een departement of agentschap van de Vlaamse overheid dat in een hiërarchische verhouding staat tot de minister tot wiens bevoegdheid de strategische adviesraad behoort ;

4° het ambt van personeelslid van het Vlaams Parlement en de bij het Vlaams Parlement opgerichte diensten ;

5° het ambt van personeelslid van de strategische adviesraad.

Artikel 12

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

Artikel 13

Onder voorbehoud van de toepassing van de bepalingen in artikel 9 van het decreet van 18 juli 2003 tot regeling van strategische adviesraden, worden de leden van de MORA en hun plaatsvervangers ontslagen op eigen verzoek of om ernstige redenen door de Vlaamse regering op verzoek van de organisatie, de vereniging of de sector die de voordracht deed. Tegelijkertijd draagt de betrokken organisatie, vereniging of sector met inachtneming van de bepalingen in artikel 10 en 11 een nieuwe vertegenwoordiger of plaatsvervanger aan.

Artikel 14

De Vlaamse regering stelt de presentiegelden en de vergoedingen vast van de leden van de MORA, evenals van de leden van de werkcommissies, bedoeld in artikel 15.

AFDELING 2

Werkcommissies

Artikel 15

Er worden bij de MORA vier werkcommissies opgericht, namelijk :

- 1° één werkcommissie gebruikers van de voorzieningen voor het personenvervoer ;
- 2° één werkcommissie aanbieders van de voorzieningen voor personenvervoer ;
- 3° één werkcommissie gebruikers van voorzieningen voor het goederenvervoer ;
- 4° één werkcommissie aanbieders van voorzieningen voor goederenvervoer.

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

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

AFDELING 3

Raadpleging van deskundigen

Artikel 16

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

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

- 1° de leidend ambtenaren die behoren tot het departement en de intern of extern verzelfstandigde agent-schappen van het beleidsdomein dat betrekking heeft op de mobiliteit ;
- 2° de leidend ambtenaren van de wetenschappelijke instellingen van het Vlaamse Gewest die een hoofd-opdracht hebben inzake mobiliteit.

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

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

HOOFDSTUK IV

Werking van de MORA

Artikel 17

De MORA stelt uit zijn leden het dagelijks bestuur samen.

Artikel 18

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

Artikel 19

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

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

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

Artikel 20

§ 1. De MORA beschikt overeenkomstig de bepalingen in artikel 12 van het decreet van 18 juli 2003 tot regeling van strategische adviesraden, over een secretariaat dat verantwoordelijk is voor de administratieve, logistieke en inhoudelijke ondersteuning voor de realisatie van zijn algemene en bijzondere opdrachten.

Het secretariaat wordt, onder het gezag van de voorzitter van de MORA, geleid door een secretaris.

§ 2. De werkcommissies, bedoeld in artikel 15, worden bijgestaan door het in de vorige paragraaf vermelde secretariaat.

HOOFDSTUK V

Financiële middelen

Artikel 21

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

1° een vaste dotatie die jaarlijks wordt ingeschreven op de begroting van de Vlaamse Gemeenschap ;

2° een variabele dotatie die bepaald wordt op basis van de opdrachten waarmee de Vlaamse regering de MORA belast ;

3° de eigen inkomsten.

HOOFDSTUK VI

Programmering en verslaggeving

Artikel 22

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

HOOFDSTUK VII

Overgang van personeel, goederen, rechten en verplichtingen

Artikel 23

§ 1. De Vlaamse regering regelt de toewijzing van de personeelsleden, de goederen, de rechten en verplichtingen, van de diensten, instellingen en rechtspersonen die afhangen van de Vlaamse Gemeenschap of van het Vlaamse Gewest, aan de strategische adviesraad, met het oog op de uitoefening van de toegewezen taken.

De besluiten die krachtens het eerste lid worden vastgesteld, kunnen de van kracht zijnde decretale bepalingen wijzigen, vervangen of opheffen.

§ 2. De bevoegdheid die bij § 1 aan de Vlaamse regering wordt opgedragen, vervalt op de datum van toewijzing van het personeel, van de goederen en van de rechten en plichten.

De besluiten die krachtens § 1 zijn vastgesteld, houden op uitwerking te hebben als zij niet bij decreet bekrachtigd zijn binnen twaalf maanden na de datum van de inwerkingtreding ervan. De bekrachtiging werkt terug tot deze laatste datum. Na de in het eerste lid bedoelde data kunnen de besluiten die krachtens § 1 zijn vastgesteld en bekrachtigd alleen bij decreet worden gewijzigd, vervangen of opgeheven.

HOOFDSTUK VIII

Machtigingsbepaling

Artikel 24

§ 1. De Vlaamse regering wordt ermee belast de bestaande wets- en decreetsbepalingen betreffende de MORA te wijzigen, aan te vullen, te vervangen of op te heffen, om ze in overeenstemming te brengen met de bepalingen van dit decreet en van het decreet van 18 juli 2003 tot regeling van de strategische adviesraden.

De besluiten die krachtens deze paragraaf worden vastgesteld, houden op uitwerking te hebben als ze niet bij decreet zijn bekrachtigd binnen negen maanden na de datum van de inwerkingtreding ervan. De bekrachtiging werkt terug tot deze laatste datum.

De in deze paragraaf aan de Vlaamse regering opgedragen bevoegdheid vervalt negen maanden na de inwerkingtreding van dit decreet. Na die datum kunnen de besluiten die krachtens deze paragraaf zijn vastgesteld en zijn bekrachtigd, alleen bij decreet worden gewijzigd, aangevuld, vervangen of opgeheven.

§ 2. De Vlaamse regering wordt ermee belast de bepalingen van de wetten en decreten betreffende de MORA, alsook de bepalingen die daarin uitdrukkelijk of stilzwijgend wijzigingen hebben aangebracht tot het tijdstip van de coördinatie, te coördineren. De Vlaamse regering kan daartoe :

- 1° de te coördineren bepalingen anders inrichten, met name door ze opnieuw te ordenen en te vernummen ;
- 2° de verwijzingen in de te coördineren bepalingen dienovereenkomstig vernummen ;
- 3° de te coördineren bepalingen met het oog op onderlinge overeenstemming en eenheid van terminologie herschrijven zonder te raken aan de beginselen ervan ;
- 4° de verwijzingen naar de bepalingen, opgenomen in de coördinatie, in andere niet in de coördinatie opgenomen bepalingen, naar de vorm aanpassen.

De coördinatie treedt in werking nadat ze is bekrachtigd door het Vlaams Parlement.

HOOFDSTUK IX

Wijzigings- en slotbepalingen

Artikel 25

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

Artikel 26

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

Artikel 27

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

Brussel,

De minister-president van de Vlaamse regering,

Bart SOMERS

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie,

Gilbert BOSSUYT

ADVIES VAN DE SOCIAAL-ECONOMISCHE RAAD VAN VLAANDEREN

Brussel, 09 februari 2004
090204_Advies_MORA_decreet

Advies

*Over het voorontwerp van decreet over de oprichting van de Mobiliteitsraad
van Vlaanderen (MORA)*



Inhoud

1.	Inleiding	31
2.	Krachtlijnen van het advies	32
3.	Advies	33
3.1	Algemene uitgangspunten	34
3.2	Concrete bemerkingen bij het voorontwerp van decreet	35
3.2.1	De samenstelling van de MORA	35
3.2.2	De opdrachten en de taakstelling van de MORA	37
3.2.3	De relatie tussen enerzijds de MORA en anderzijds de SERV en de MINA-raad	39
3.2.4	De werking van de MORA	40
3.2.5	Onafhankelijke werking	40
3.2.6	Adviestermijn	40
3.2.7	Autonomie inzake rechtspositie personeel en -formatie	41



1. Inleiding

De Vlaamse regering keurde op 30 januari 2004 principieel het voorontwerpdecreet over de oprichting van de MORA goed. Het voorontwerp werd ter advies aan de SERV voorgelegd op 2 februari 2004. De minister verzocht de SERV om spoedbehandeling. De minister motiveert die spoedbehandeling met verwijzing naar de dringende noodzaak om de oprichtingsdecreten voor de strategische adviesraden af te werken binnen de lopende legislatuur. Bovendien verwijst de minister er naar dat het voorgelegde voorontwerp de vervanging beoogt van de bepalingen over de MORA in het decreet van 20 april 2001. Over dat decreet heeft de SERV reeds geadviseerd.

Bij de uitwerking van zijn advies is de raad dan ook uitgegaan van een vergelijking tussen de bepalingen in het decreet van 20 april 2001 en het nu voorgelegde voorontwerp. Uiteraard houdt de raad er rekening mee dat nu ook invulling wordt gegeven aan het kaderdecreet van 18 juli 2002 over de strategische adviesraden. Dit decreet vormt dan ook het uitgangspunt voor de concrete beoordeling van de bepalingen in het decreet op de MORA. Deze uitgangspunten werden overigens reeds door de SERV ook al toegepast bij de beoordeling van andere recent aan de SERV voorgelegde voorontwerpen (strategische adviesraad voor landbouw en visserij, MINA - raad).



2. Krachtlijnen van het advies

Met het voorontwerpdecreet op de MORA beoogt de regering een aanpassing van de bestaande regeling voor de MORA in het decreet van 20 april 2001 aan de beginselen van het kaderdecreet op de strategische adviesraden.

De SERV vindt dit een logische stap, in het bijzonder ook de voorziening van een eigen rechtspersoon voor de MORA.

De manier waarop die aanpassing is doorgevoerd is echter voor de SERV niet aanvaardbaar. Het voorontwerp moet op een aantal plaatsen ten gronde worden bijgestuurd. In het bijzonder benadrukt de SERV volgende punten.

- De rol van de vier werkcommissies (zowel voor de uiteindelijke samenstelling van de MORA, als voor de inhoudelijke werking ervan) is niet verzoenbaar met de uitgangspunten van het kaderdecreet op de strategische adviesraden en bovendien zullen deze werkcommissies precies onwerkbaar zijn om tot een efficiënte adviesverlening te komen omwille van hun eenzijdige samenstelling, waardoor de confrontatie tussen de standpunten pas in de laatste fase gebeurt.
- De aanduiding van vertegenwoordigers voor het maatschappelijk middenveld en voor de beleidssectoren inzake mobiliteit zonder voordracht van de betrokken organisaties kan niet. De SERV stelt in ieder geval voor dat onder de voorziene twaalf leden die het maatschappelijk middenveld en de beleidssectoren vertegenwoordigen vier leden worden voorgedragen door de SERV.
- De verplichte advisering moet conform de uitgangspunten die de SERV t.a.v. de strategische adviesraden al heeft aangegeven beperkt worden tot het beleidsdomein waarvoor de MORA bevoegd is. Dat sluit niet uit dat de MORA zonder de formele verplichting om het advies in te winnen zowel op eigen initiatief als op verzoek van de minister kan adviseren over materies van andere beleidsdomeinen met een belangrijke impact op mobiliteit.
- In het bestaande decreet van 20 april 2001 was een verantwoord evenwicht voorzien tussen de behoefte aan een geïntegreerd mobiliteitsbeleid (via de MORA), een sociaal-economische toets van het mobiliteitsbeleid (via de inbedding van de MORA in de SERV) en een ecologische toets via de gelijktijdige advisering van een aantal materies door de MINA - raad. De band met de SERV wordt in het voorontwerp doorgeknipt en voor de MINA - raad in grote mate gehandhaafd. De SERV kan dat niet aanvaarden. De bepalingen over de advisering via de MINA - raad zijn in dit decreet niet op hun plaats.

Deze fundamentele knelpunten worden in het hiernavolgende advies nader toegelicht en aangevuld met andere concrete bemerkingen bij het voorontwerp van decreet.

3. Advies

Het spreekt vanzelf dat de SERV zich aansluit bij de optie van de regering om de eerder decretaal voorziene MORA (opgericht in de schoot van de SERV) af te stemmen en te integreren in het algemene kaderdecreet op de strategische adviesraden. Dat is een logische stap en de SERV heeft er dan ook geen problemen mee dat de regelgeving voor de MORA volledig wordt afgestemd op het kaderdecreet "strategische adviesraden". Dat geldt eveneens voor de keuze om de MORA als eigen rechtspersoon op te richten en voortaan niet meer onder te brengen bij de SERV.

Bij die afstemming hecht de raad in het bijzonder belang aan een aantal beginselen uit het kaderdecreet die in het SERV – advies daarover (d.d. 15 mei 2002) expliciet werden benadrukt:

- uitbreiding van de verplichte adviesbevoegdheid tot strategische uitvoeringsbesluiten;
- uitbreiding van de adviesbevoegdheid tot ontwerpen van samenwerkingsakkoorden;
- een soepeler regeling inzake werkcommissies;
- openbaarheid van de adviezen;
- erkenning van het maatschappelijke middenveld in alle strategische adviesraden;
- benoeming en ontslag van vertegenwoordigers van middenveldorganisaties op voordracht van de organisaties zelf;
- verplichte motivering waarom wordt afgeweken van de (verplichte) adviezen;
- verlenging van de termijn voor spoedadvies tot 10 werkdagen.

De onvermijdelijke noodzaak om de regelgeving voor de MORA af te stemmen op het kaderdecreet op de strategische adviesraden doet evenwel geen afbreuk aan de beginselen en de motieven die ten grondslag lagen aan het decreet van 20 april 2001. Ze zijn door het uitblijven van de effectieve oprichting van de MORA nooit in de praktijk omgezet, maar blijven minstens als referentie nog altijd overeind.

Vanuit deze overweging heeft de SERV dan ook ten gronde een aantal bezwaren tegen het nu voorgelegde voorontwerp van decreet. Bovendien is de raad ook van oordeel dat de concrete invulling van de basisbeginselen van het kaderdecreet in dit MORA – decreet aanleiding zijn tot fundamentele bemerkingen.

Deze fundamentele bezwaren en bemerkingen worden hieronder nader toegelicht (punt 3.2). Vooraf verwijst de raad in aansluiting met een eerder advies over de hervorming van de MINA - raad (advies van 15 januari 2004) naar enkele algemene uitgangspunten die bij de concrete omzetting van het kaderdecreet zouden moeten in acht genomen worden (punt 3.1).



3.1. Algemene uitgangspunten

De raad brengt enkele basisbeginselen die naar aanleiding van het advies over de hervorming van de MINA - raad werden geformuleerd in herinnering. Ze zijn evengoed van belang voor de beoordeling van het voorontwerpdecreet op de MORA.

Voor de raad moet een strategische adviesraad functioneren binnen het beleidsdomein waarvoor hij is opgericht en binnen dit beleidsdomein voor de verschillende aspecten de belangrijkste adviesraad zijn. Dit vertaalt zich zowel naar samenstelling als naar taakstelling.

Wat de *samenstelling* betreft, moeten de organisaties die relevant zijn voor het beleidsdomein vertegenwoordigd zijn in de adviesraad. De verschillende invalshoeken moeten volwaardig aan bod kunnen komen. De bedoeling is immers dat in het advies de verschillende aspecten aan bod kunnen komen die relevant zijn voor het onderwerp, om tot een geïntegreerd advies te komen. Enkel op die manier kan men parallelle adviescircuits opheffen.

De *taakstelling* moet in principe beperkt worden tot het beleidsdomein waarvoor de betrokken adviesraad wordt opgericht. Bovendien is het aangewezen dat ook de verplichte advisering door een strategische adviesraad over regelgeving in voorbereiding zich uitsluitend beperkt tot de initiatieven die uitgaan van het betrokken beleidsdomein. De verplichte advisering over regelgeving uitgaande van een ander beleidsdomein moet geschrapt worden. Zelfs wanneer deze regelgeving een belangrijke impact heeft op het betrokken beleidsdomein, is deze decretale verplichting niet wenselijk. Wel moet volgens de raad expliciet de mogelijkheid voorzien worden dat de regering of de minister een advies vraagt aan een strategische adviesraad die niet tot het eigen beleidsdomein behoort. De regering of de minister moet dan, geval per geval, zelf afwegen of een dergelijke bijkomende adviesvraag een meerwaarde oplevert voor het beslissingsproces.

De opheffing van het verplicht advies voor ontwerpregelgeving uitgaande van andere dan het betrokken beleidsdomein versterkt de relatie tussen de functioneel bevoegde minister en de betrokken strategische adviesraad en sluit ook volledig aan bij onderliggende principes van Beter Bestuurlijk Beleid.

Rekening houdend met het feit dat de beleidsdomeinen onderlinge dwarsverbanden hebben, moeten de strategische adviesraden wel de mogelijkheid hebben om zich uit te spreken over alle beleidsvoorbereidende documenten (voorontwerpen van decreet, voorstellen van decreet, ontwerpbesluiten, plannen en programma's, beleidsnota's...) die zij binnen hun taakstelling relevant achten, ongeacht het beleidsdomein waar deze van uit gaan. Hierbij is het van essentieel belang dat alle strategische adviesraden daartoe permanent zicht hebben op alle zich aandienende initiatieven en toegang krijgen tot de betrokken documenten. De SERV heeft in



dat verband een concreet voorstel geformuleerd voor het aanleggen van een centraal register¹.

3.2. Concrete bemerkingen bij het voorontwerp van decreet

Zowel op grond van de hierboven samengevatte uitgangspunten als op basis van een beoordeling van het voorontwerpdecreet vanuit de basisprincipes en criteria van een goed mobiliteitsbeleid heeft de raad een aantal fundamentele bemerkingen bij de voorgestelde tekst.

3.2.1 De samenstelling van de MORA

Het voorontwerpdecreet beoogt een samenstelling die zowel vertegenwoordigers van het maatschappelijk middenveld, van de betrokken beleidssectoren en onafhankelijke deskundigen verenigt. Die optie sluit onmiddellijk aan bij de doelstellingen van het kaderdecreet "strategische adviesraden" en is dan ook blijkbaar aanleiding geweest tot een grondige wijziging in vergelijking met de bepalingen van het decreet van 20 april 2001. In onderstaand schema wordt de voorgestelde samenstelling vergeleken met het decreet van 20 april 2001.

decreet 20 april 2001	voorontwerpdecreet
1 voorzitter en 1 ondervoorzitter, voorgedragen door minister bevoegd voor vervoer	Idem, maar ondervoorzitter komt uit de andere categorieën van leden
1 vertegenwoordiger gemeenten en 1 vertegenwoordiger provincies, voorgedragen door VVSG en VVP	idem
6 leden – deskundigen, voorgedragen door universitaire en wetenschappelijke instellingen en uit de hogescholen	Idem, maar benoemd na een openbare oproep tot kandidaatstelling
17 leden, waarvan 4 voorgedragen door SERV voor goederenvervoer, 5 voorgedragen door "aanbieders personenvervoer"*, 8 voorgedragen door particuliere organisaties	12 leden, voorgedragen door 4 werkcommissies* (telkens 3): "gebruikers van voorzieningen personenvervoer", "aanbieders van voorzieningen personenvervoer", "gebruikers van voorzieningen goederenvervoer" en "aanbieders voorzieningen goederenvervoer"
Totaal aantal leden: 27	Totaal aantal leden: 21
* nominatim aangeduid: VVM, NMBS, Taxisstop, Taxi – en Locatieautobedrijven, Autobus en Autocarondernemers	* de leden van de werkcommissies zelf worden aangewezen door de Vlaamse regering, aantal staat niet vast

¹ Zie daarvoor het advies van 15 januari 2004 over de hervorming van de MINA - raad.



Er is niet alleen een verschil in aantal, maar vooral ook een substantieel verschil in aanpak.

Ten gronde komt de nieuwe regeling er op neer dat de vertegenwoordigers van het maatschappelijk middenveld en van de betrokken sectoren niet meer voorgedragen worden door het maatschappelijk middenveld en de sectoren zelf, maar finaal door de regering. Het is immers de regering die vier werkcommissies zal samenstellen, waarvan de leden op hun beurt telkens drie vertegenwoordigers zullen aanduiden die effectief lid worden van de MORA. In het bijzonder vervalt voor de SERV – partners de mogelijkheid om – in het bestaande decreet weliswaar beperkt tot het goederenvervoer – vier vertegenwoordigers voor te dragen. Niet alleen wijkt deze formule duidelijk af van wat blijkt recente voorstellen (zie al voorgelegde voorontwerpen) voor andere strategische adviesraden het geval zal zijn. Bovendien is daardoor de beoogde creatie van een maatschappelijk draagvlak via het middenveld erg onzeker. Dat geldt zeker voor de broodnodige betrokkenheid van de sociale partners bij het tot stand komen van het mobiliteitsbeleid. De formule om onder de noemer van "raadpleging deskundigen" vertegenwoordigers van de SERV te kunnen horen komt daar niet aan tegemoet.

De SERV kan zich dan ook niet aansluiten bij de wijze waarop de samenstelling van het maatschappelijk middenveld geregeld wordt. Dat geldt zowel voor de samenstelling van de eigenlijke MORA, als voor de rol en de samenstelling van de vier werkcommissies.

Onder de twaalf leden die in het voorontwerp het maatschappelijk middenveld en de beleidssectoren vertegenwoordigen moeten vier vertegenwoordigers worden benoemd op voordracht van de SERV. De overige acht vertegenwoordigers worden benoemd op voordracht van de andere organisaties uit het maatschappelijk middenveld en de betrokken actoren in het domein van mobiliteit. De toonaangevende rol in het voorontwerp voor de werkcommissies (zowel wat de samenstelling als de werking betreft) is volgens de raad niet verdedigbaar. De decretale verankering van de werkcommissies is niet in overeenstemming met het principe van een flexibele inzet van commissies zoals beoogd door het kaderdecreet. Dergelijke commissies moeten het voorwerp uitmaken van de interne werkregeling van de MORA zelf. Verder is de wijze waarop de werkcommissies worden afgebakend (afgelijnde belangengroepen) problematisch voor een efficiënte werking (zie ook punt 3.2.4). En als de regering – spijs deze fundamentele kritiek – toch blijft vasthouden aan de voorgestelde rol van deze werkcommissies dan is de vage aanduiding over de samenstelling ervan niet aanvaardbaar. De sociale partners dringen er in ieder geval op aan dat hun sectoren voor deze werkcommissies voordrachten kunnen doen en de regering moet in het algemeen criteria aangeven waarop die samenstelling zal gebeuren.

Concreet stelt de SERV voor dat naast de nu voorziene formule voor de aanduiding van de voorzitter, de ondervoorzitter en de vertegenwoordigers van gemeenten en provincies:

- vier leden van de MORA benoemd worden op voordracht van de SERV;
- acht leden van de MORA benoemd worden op voordracht van andere organisaties uit het maatschappelijk middenveld en betrokken actoren uit het domein mobiliteit. Desgevallend worden deze acht vertegenwoordigers aangeduid door de werkcommissies indien de regering blijft vasthouden aan de nu voorgestelde rol van deze werkcommissies. De regering moet in het algemeen criteria aangeven waarop die samenstelling zal gebeuren;
- zes leden deskundigen worden benoemd na selectie en op voordracht van de VRWB (of een in hoofde van BBB nog op te richten strategische adviesraad voor het beleidsdomein Wetenschappen en Technologische Innovatie).

3.2.2 De opdrachten en de taakstelling van de MORA

Het voorontwerpdecreet somt in artikel 4 de opdrachten op van de MORA. In grote lijnen blijft dat in overeenstemming met de krachtlijnen van het bestaande decreet van 20 april 2001. Ze worden wel in overeenstemming gebracht met de bepalingen van het kaderdecreet op de strategische adviesraden. Niettegenstaande in de toelichting daar nog naar verwezen wordt is er in het decreet zelf geen sprake meer van een expliciete opdracht voor de opmaak van een vijfjaarlijks mobiliteitsrapport (opdracht van het secretariaat, zie artikel 55 § 8 van het decreet van 20 april 2001). Voorts stelt de SERV vast dat de expliciete uitsluiting van "havens en luchthavens" bij de opdrachtomschrijving is weggevallen (zie artikel 55 § 3 2° en 3° in het decreet van 20 april 2001). Meer zelfs, het voorontwerp legt uitdrukkelijk de verplichting op om onder meer "voorontwerpen van decreet of ontwerpen van reglementair besluit van strategisch belang"die betrekking hebben op "sterk mobiliteitsgenererende activiteiten" ter advies voor te leggen aan de MORA (het ontworpen artikel 5 § 1, 1°). De memorie van toelichting stipt aan dat onder "sterk mobiliteitsgenererende activiteiten" onder meer "de aanleg en/of ingrijpende uitbreiding van vliegvelden, zeehavens, ..." begrepen is. De weerslag van deze bepalingen op de besluitvormingsprocedures van havenprojecten (zoals geregeld in het havendecreet en de besluiten op de havencommissie en de subsidieregeling) is voor de SERV onduidelijk. Strikt genomen gaat het in het betrokken artikel natuurlijk uitsluitend over "voorontwerpen van decreet en ontwerpen van reglementair besluit", maar die bepaling moet gelezen worden samen met de bepalingen van artikel 5 § 3 waar expliciet sprake is van "projecten". Bovendien is de notie "verkeersinfrastructuur" (artikel 5 § 1 1°) ook al van die aard dat havenprojecten daaronder vallen.

En tenslotte is nu voorzien dat de MORA de rol zou overnemen van de Provinciale Auditcommissies (PAC) voor de advisering inzake conformverklaring van de lokale mobiliteitsplannen.



Het meest fundamentele probleem bij de omschrijving van de taak en de opdrachten van de MORA heeft echter te maken met de aanduiding van materies die het voorwerp van een verplichte advisering moeten uitmaken.

Het voorontwerp van decreet maakt in artikel 5 een onderscheid tussen materies waarvoor de regering verplicht is om het advies van de MORA in te winnen (artikel 5 § 1) en materies waarover de Vlaamse minister bevoegd voor het vervoer of de VVM (in opdracht van de Vlaamse regering) het advies inwint. In het eerste geval gaat het over materies die behoren tot het domein van mobiliteit of verkeersinfrastructuur, weliswaar al uitgebreid naar andere domeinen in geval van "sterk mobiliteitsgenererende activiteiten". In het tweede geval gaat het – afgezien van het netmanagement van de VVM – over "voorontwerpen van decreet, ontwerpen van reglementair besluit van strategisch belang en projecten met een belangrijke weerslag op mobiliteit" in alle andere beleidsdomeinen (artikel 5 § 3 en 4).

Dit onderscheid is erg dubbelzinnig en breidt het domein van de verplichte advisering door de MORA op een onverantwoorde manier uit. Dat wordt uitdrukkelijk ondersteund door de bepaling in artikel 7 tweede lid². De memorie van toelichting onderstreept dat eveneens³. De gevallen bedoeld in artikel 5 § 1, 3 en 4 vormen het voorwerp van een verplicht in te winnen advies. Meer zelfs de toelichting geeft duidelijk aan dat in geval van besluiten "het verplicht in te winnen advies conform de regels van het bestuursrecht, een substantiële op straffe van nietigheid voorgeschreven vormvereiste" is.

Dit is voor de SERV niet in overeenstemming met de hierboven samengevatte uitgangspunten voor de basisbeginselen van het kaderdecreet. Dat wordt overigens bevestigd door het advies van de bijzondere commissarissen (d.d. 26 november 2003) die expliciet stellen dat de voorziene adviesverplichting verder gaat dan hetgeen in het decreet van 18 juli 2003 wordt opgelegd. Blijkens het antwoord van de minister op dit advies (zie meegedeelde nota aan de regering bladzijde 6) wordt dat probleem opgevangen door een herformulering van het decreet en van de toelichting, rekening houdend met de bepalingen inzake timing voor de advisering. Ten gronde echter blijft zowel de tekst van het decreet zelf als de toelichting de op te richten MORA profileren als een "meta – raad".

De SERV stelt dan ook uitdrukkelijk vragen bij de voorgestelde regeling:

- de verplichte advisering moet expliciet beperkt worden tot die materies (voorontwerpen en reglementaire besluiten) die behoren tot het beleidsdomein waar de MORA voor bevoegd is. In dat opzicht is de verwijzing naar "mobiliteitsgenererende activiteiten" in artikel 5 § 1 1° niet terecht. Verder moet artikel 5 § 3 (inclusief de toelichting)

² De betrokken minister (bedoeld is de minister bevoegd voor vervoer) wint voor materies bedoeld in artikel 5 § 3 (bedoeld zijn de materies van andere beleidsdomeinen met weerslag op mobiliteit) het advies van de MORA in "gelijktijdig met het advies van de strategische raad van het beleidsdomein waartoe de aangelegenheid behoort".

³ Zij het niet op een erg duidelijke manier. Op bladzijde 9 van de toelichting is sprake van verplichte advisering voor gevallen opgesomd in artikel 5, § 1, 3 en 4. Op bladzijde 10 is er sprake van verplichte advisering voor de gevallen bedoeld in artikel 5 § 1 en 4.

zodanig geherformuleerd worden dat voor deze gevallen de bevoegde minister het advies kan inwinnen;

- het is aangewezen de MORA expliciet te belasten met de opmaak van een vijfjaarlijks mobiliteitsrapport;
- de voorziene advisering met betrekking tot de lokale mobiliteitsplannen behoort niet tot het niveau van een strategische adviesraad;
- er moet duidelijkheid gecreëerd worden over de weerslag die de bepalingen van dit decreet hebben op de besluitvormingsprocedure voor havenprojecten, meer in het bijzonder in relatie met de bepalingen van het havendecreet en de uitvoeringsbesluiten daarvan (havencommissie en subsidiebesluit). De SERV erkent het belang van een mobiliteitstoets voor deze projecten, maar is er wel beducht voor dat de besluitvormingsprocedure nodeloos complexer wordt gemaakt.

3.2.3 De relatie tussen enerzijds de MORA en anderzijds de SERV en de MINA – raad

In het decreet van 20 april 2001 was ten gronde een verantwoord evenwicht voorzien tussen de behoefte aan een geïntegreerd mobiliteitsbeleid (via de MORA), een sociaal-economische toets van het mobiliteitsbeleid (via de hiërarchische inbedding in de SERV) en een ecologische toets via gelijktijdige advisering van een aantal materies door de MINA - raad.

Het nu voorgelegde voorontwerp knipt – afgezien van de mogelijkheden van hoorzittingen met vertegenwoordigers van SERV en MINA - raad – die band voor het sociaal-economische door. Er is geen enkele gegarandeerde band meer tussen de sociale partners en de MORA.

De positie van de MINA - raad is anders: de minister bevoegd voor vervoer wint het advies in van de MINA - raad over de voorontwerpen van decreet en over reglementaire besluiten die verplicht aan de MORA moeten voorgelegd worden. Het advies van de MINA - raad wordt ook ingewonnen over (mobiliteits-)projecten. Het gaat over zaken met "een belangrijke weerslag op het leefmilieu". De advisering is iets minder dwingend geworden doordat er geen sprake meer is van "gelijktijdig" en de omvang van de voor te leggen materies is iets beperkter in vergelijking met de bepalingen van het decreet van 20 april 2001 (zie daarvoor het artikel 55 § 2 5°, tweede lid en artikel 69).

Zelfs als we rekening houden met de verplichting om aan de SERV alle voorontwerpdecreten met sociaal-economische weerslag ter overleg voor te leggen moet uit deze bepalingen geconcludeerd worden dat de regering de – overigens terechte ecologische toets van besluiten en projecten inzake mobiliteit – zwaarder laat doorwegen dan een sociaal-economische toets.

Deze onevenwichtige aanpak kan door de SERV niet aanvaard worden. Er wordt dan ook voorgesteld de bepalingen in artikel 6 te schrappen. De MINA - raad kan als strategische adviesraad zijn rol spelen t.a.v. andere beleidsdomeinen (zowel op eigen initiatief als op verzoek van een minister). Er kan echter voor een strategische adviesraad geen sprake zijn van verplichte advisering buiten het eigen beleidsdomein.



3.2.4 De werking van de MORA

Het voorontwerp van decreet voorziet de oprichting van vier werkcommissies (respectievelijk gebruikers en aanbieders van personenvervoer en van goederenvervoer). Die commissies zullen niet alleen telkens drie leden aanduiden voor de MORA zelf, maar spelen een essentiële rol in de voorbereiding van de adviezen van de MORA. Elk advies (inclusief op eigen beweging) moet voorbereid worden door de "bevoegde werkcommissies". De samenstelling van deze commissie is een zaak van de regering. Het aantal leden van die commissies ligt niet vast en wordt blijkens de toelichting "discretionair bepaald door de regering" met de bedoeling "de grootst mogelijke soepelheid te betrachten teneinde relevante expertise te kunnen aanbrengen". De memorie van toelichting verantwoordt deze methode met het argument van een "bottom – up" aanpak wat moet leiden tot een slagvaardige en weloverwogen advisering. Daarnaast kan de MORA nog zelf beslissen over de inzet van deskundigen en raadgevende commissies of organen op een niet permanente basis.

De decretaal vastgelegde rol van de "werkcommissies" roept vragen op, temeer daar zij niet op een thematische wijze worden samengesteld maar ten gronde op basis van belangengroepen. Rekening houdend met de bepaling dat ieder advies moet voorbereid worden door de bevoegde werkcommissie lijkt het onvermijdelijk dat telkens minstens twee werkcommissies het advies zullen voorbereiden. Die zullen dat doen vanuit hun specifieke belangenpositie (respectievelijk gebruikers/aanbieders, personenvervoer/goederenvervoer). Een dergelijke procedure verankert op die manier wellicht de tegenstellingen en legt een bijkomende hypothek op de beoogde geïntegreerde aanpak.

De werkcommissies in de nu voorziene formule zijn problematisch. De SERV adviseert de regering dan ook de rol van die werkcommissies te herbekijken.

3.2.5 Onafhankelijke werking

De Raad heeft eerder reeds gepleit voor een onafhankelijke werking van de adviesraden. Die onafhankelijkheid wordt ook herbevestigd in dit decreet. De raad heeft hierbij geen opmerkingen.

3.2.6 Adviestermijn

De Raad meent dat een algemene adviestermijn van 1 maand te kort is en dat die zou moeten worden opgetrokken naar 2 maanden. Ook dient het beroep op hoogdringendheid uitzondering te blijven. De Raad verheugt er zich wel over dat de termijn voor spoedadvies werd opgetrokken tot 10 werkdagen.



3.2.7 Autonomie inzake rechtspositie personeel en –formatie

De Raad herhaalt dat de autonomie van de strategische adviesraden inzake rechtspositie van het personeel en de personeelsformatie op hetzelfde niveau moet staan van de EVA. De verwijzing in de bijgevoegde nota aan de regering over "personeelsleden door het departement ter beschikking van de MORA gesteld middels een detachering" is daarmee niet in overeenstemming. De Raad acht het wenselijk dat de samenstelling van het personeelskader gebeurt vanuit de MORA zelf.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

KONINKRIJK BELGIË

ADVIES 36.602/3

VAN DE AFDELING WETGEVING
VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, derde kamer, op 16 februari 2004 door de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie verzocht hem, binnen een termijn van vijf werkdagen, van advies te dienen over een voorontwerp van decreet "houdende de oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen", heeft op 19 februari 2004 het volgende advies gegeven:

36.602/3

1. Volgens artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State moeten in de adviesaanvraag de redenen worden opgegeven tot staving van het spoedeisend karakter ervan.

Te dezen wordt het verzoek om spoedbehandeling gemotiveerd als volgt

- "- de afspraak binnen de Vlaamse regering om de oprichtingsdecreten af te ronden binnen deze legislatuur;
- de beslissing van de Vlaamse regering van 30.01.2004 tot het aanvragen van een spoedadvies voor het voorontwerp van decreet houdende de Mobiliteitsraad van Vlaanderen;
- het feit dat het oprichten van een strategische adviesraad per beleidsdomein één van de hoekstenen vormt van het project van de bestuurlijke reorganisatie;
- het feit dat het voorliggende voorontwerp van decreet beoogt de bepalingen te vervangen van Hoofdstuk VII "Mobiliteitsraad van Vlaanderen" zoals opgenomen in het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en tot oprichting van de Mobiliteitsraad Vlaanderen met dien verstande dat er tegelijkertijd een stroomlijning plaats vindt in functie van het decreet tot regeling van de strategische adviesraden. Er mag derhalve worden aangenomen dat door de SERV reeds advies werd verstrekt inzake voormeld decreet van 20 april 2001;
- het feit dat de decreten tot oprichting van de extern verzelfstandigde agentschappen binnen het beleidsdomein Mobiliteit voor goedkeuring aan het Vlaams Parlement werden voorgelegd en er derhalve dringend nood is aan een strategische adviesraad binnen dit beleidsdomein".

*

* *

2. Overeenkomstig artikel 84, § 3, eerste lid, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, heeft de afdeling wetgeving zich moeten beperken tot het onderzoek van de bevoegdheid van de steller van de handeling, van de rechtsgrond, alsmede van de te vervullen vormvereisten.

*

* *

36.602/3

STREKKING VAN HET ONTWERP

3. Het voor advies voorgelegde voorontwerp van decreet strekt tot de oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (hierna: MORA) als een strategische adviesraad met rechtspersoonlijkheid, in de zin van artikel 3 van het decreet van 18 juli 2003 tot regeling van strategische adviesraden (hierna: decreet strategische adviesraden). Deze strategische adviesraad komt in de plaats van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen, bedoeld in de artikelen 53 tot 62 van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en tot oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen.

BEVOEGDHEID VAN HET VLAAMSE GEWEST

4. Het Vlaamse Gewest vindt de bevoegdheid voor het vaststellen van de ontworpen regeling in de gecombineerde bepalingen van artikel 6, § 1, X, en artikel 9 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen. Luidens het voornoemde artikel 6, § 1, X, zijn de gewesten bevoegd voor de openbare werken en het vervoer. Het voornoemde artikel 9 machtigt de gewesten om, in de aangelegenheden die tot hun bevoegdheid behoren, gedecentraliseerde diensten, instellingen en ondernemingen op te richten.

5. Bepalingen die ertoe strekken instellingen met rechtspersoonlijkheid op te richten dienen te worden getoetst aan het voorschrift van artikel 9 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen. Luidens die bepaling moet het decreet, onverminderd artikel 87, § 4, van de bijzondere wet, de "oprichting, samenstelling, bevoegdheid, werking en toezicht" van de beoogde instelling regelen.

De ontworpen bepalingen lijken de toets aan artikel 9 van de bijzondere wet te kunnen doorstaan. De in dat artikel bedoelde aangelegenheden worden immers door de decreetgever geregeld, deels in het decreet strategische adviesraden ⁽¹⁾, deels in het ontworpen decreet ⁽²⁾.

BIJZONDERE OPMERKING

6. De artikelen 5, § 3, en 6 van het ontwerp duiden telkens de Vlaamse minister bevoegd voor het vervoer aan om nu eens het advies van de MORA, dan weer dat van de MINA-raad in te winnen.

Wat die bepalingen van het ontwerp betreft, moet worden opgemerkt dat uit de artikelen 68 en 69 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen volgt dat de gewestregering zelf haar werkwijze regelt, en dat zij, onverminderd de door haar zelf toegestane delegaties, collegiaal beraadslaagt.

Die bepalingen van de bijzondere wet staan eraan in de weg dat de decreetgever zich inlaat met de verdeling van de bevoegdheden in de schoot van de Vlaamse regering. Het komt de decreetgever met andere woorden niet toe aan bepaalde leden van de regering een bepaalde opdracht toe te kennen met betrekking tot door hem aangewezen materies.

Om in overeenstemming te zijn met de vermelde voorschriften van de bijzondere wet van 8 augustus 1980, moeten de ontworpen bepalingen derhalve worden aangepast in die zin dat aan "de Vlaamse regering" en niet aan "de Vlaamse minister bevoegd voor het vervoer" de bedoelde opdrachten worden gegeven. Artikel 7, eerste en tweede lid, van het ontwerp moet dienovereenkomstig worden aangepast.

⁽¹⁾ Zie de artikelen 5 tot 10, wat de samenstelling betreft, de artikelen 11 tot 17 wat de werking betreft, en de artikelen 18 en 19, wat het toezicht betreft.

⁽²⁾ Zie artikel 3, wat de oprichting van de MORA betreft, de artikelen 4 tot 9, wat zijn bevoegdheid betreft, en de artikelen 10 tot 20, wat zijn samenstelling en werking betreft.

36.602/3

De kamer was samengesteld uit

de Heren	D. ALBRECHT,	staatsraad, voorzitter,
	P. LEMMENS, B. SEUTIN,	staatsraden,
Mevrouw	A.-M. GOOSSENS,	griffier.

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

DE GRIFFIER,

DE VOORZITTER,

A.-M. GOOSSENS

D. ALBRECHT

ONTWERP VAN DECREET

ONTWERP VAN DECREET

DE VLAAMSE REGERING,

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

Na beraadslaging,

BESLUIT :

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

HOOFDSTUK I

Algemene bepalingen

Artikel 1

Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Artikel 2

In dit decreet wordt verstaan onder ontwerpen van besluit van de Vlaamse regering die van strategisch belang zijn : ontwerpen van reglementair of organiek besluit die uitvoering geven aan de inhoud van een decreet en die door de Vlaamse regering worden beschouwd als basisuitvoeringsbesluiten.

Artikel 3

§ 1. Er wordt een strategische adviesraad Mobiliteitsraad van Vlaanderen, afgekort de MORA, opgericht, zoals bedoeld in artikel 3 van het decreet van 18 juli 2003 tot regeling van strategische adviesraden. Hij heeft rechtspersoonlijkheid. De Vlaamse regering bepaalt tot welk beleidsdomein de strategische adviesraad behoort.

§ 2. Onder voorbehoud van de toepassing van de bepalingen in dit decreet, zijn de bepalingen van

het decreet van 18 juli 2003 tot regeling van strategische adviesraden van toepassing op de MORA.

HOOFDSTUK II

Taakomschrijving

Artikel 4

§ 1. De MORA heeft de volgende opdrachten :

- 1° uit eigen beweging of op verzoek advies uitbrengen over de hoofdlijnen van het beleid met betrekking tot de mobiliteit ;
- 2° bijdragen tot het vormen van een beleidsvisie en het formuleren van de krachtlijnen van het te voeren beleid inzake mobiliteit ;
- 3° de maatschappelijke ontwikkelingen op het vlak van mobiliteit volgen en interpreteren ;
- 4° advies uitbrengen over voorontwerpen van decreet met betrekking tot mobiliteit ;
- 5° uit eigen beweging of op verzoek advies uitbrengen over voorstellen van decreet met betrekking tot mobiliteit ;
- 6° uit eigen beweging of op verzoek advies uitbrengen over ontwerpen van besluit van de Vlaamse regering met betrekking tot mobiliteit ;
- 7° reflecties leveren over de bij het Vlaams Parlement ingediende beleidsnota's over mobiliteit ;
- 8° uit eigen beweging of op verzoek advies uitbrengen over het te voeren begrotingsbeleid inzake mobiliteit, met inbegrip van de meerjareninvesteringsplannen van de inzake verkeer en vervoer bevoegde entiteiten en van de meerjareninvesteringsplannen en exploitaties van het geregeld vervoer ;
- 9° uit eigen beweging of op verzoek advies uitbrengen over ontwerpen inzake beleidsondersteuning ;
- 10° uit eigen beweging of op verzoek advies uitbrengen over ontwerpen van samenwerkingsakkoord van strategisch belang die de Vlaamse Gemeenschap of het Vlaamse Gewest wil sluiten met de staat of met andere gemeenschap-

pen en gewesten, en over ontwerpen van Europese en internationale samenwerkingsakkoorden van strategisch belang.

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

§ 3. De adviezen waartoe de MORA is gehouden of die door de MORA worden verstrekt, worden steeds voorbereid door de bevoegde werkcommissies, bedoeld in artikel 15.

Artikel 5

§ 1. De Vlaamse regering is verplicht om het advies van de MORA in te winnen over :

- 1° voorontwerpen van decreet die betrekking hebben op mobiliteit, verkeersinfrastructuur of op sterk mobiliteitsgenererende activiteiten, met uitzondering van ontwerpen van begrotingsdecreet, evenals over ontwerpen van reglementair besluit van strategisch belang over voormelde aangelegenheden ;
- 2° alle ontwerpen van samenwerkingsakkoorden van strategisch belang die betrekking hebben op verkeer of vervoer, alsook over alle ontwerpen van lokale mobiliteitsplannen.

§ 2. De Vlaamse regering kan gemotiveerd afwijken van de adviezen van de strategische adviesraad, bedoeld in § 1, en informeert de MORA hierover.

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

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

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

Artikel 6

De Vlaamse regering wint het advies in van de Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen over de in artikel 5, § 1, 1°, bedoelde voorontwerpen van decreten en ontwerpen van reglementair besluit, evenals over projecten, telkens met een belangrijke weerslag op het leefmilieu.

Artikel 7

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

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

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

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

Artikel 8

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

Artikel 9

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

HOOFDSTUK III

Samenstelling en organisatie van de MORA

AFDELING 1

Samenstelling

Artikel 10

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

- 1° een voorzitter ;
- 2° een ondervoorzitter, aangewezen onder de leden, bedoeld in 3° tot en met 5° ;
- 3° een vertegenwoordiger van de gemeenten ;
- 4° een vertegenwoordiger van de provincies ;
- 5° twaalf vertegenwoordigers uit de werkcommissies, bedoeld in artikel 15 waarvan :
 - a) drie uit de werkcommissie van de gebruikers van voorzieningen voor het personenvervoer ;
 - b) drie uit de werkcommissie van de aanbieders van voorzieningen voor het personenvervoer ;
 - c) drie uit de werkcommissie van de gebruikers van voorzieningen voor het goederenvervoer ;
 - d) drie uit de werkcommissie van de aanbieders van voorzieningen voor het goederenvervoer ;
- 6° zes leden-deskundigen.

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

§ 2. Met inachtneming van de bepalingen in § 1, eerste lid, 2°, worden de voorzitter en de ondervoorzitter onder de personen met ervaring in de verkeers- en vervoerssector door de Vlaamse regering aangewezen op voordracht van de Vlaamse minister, bevoegd voor het vervoer.

§ 3. De overige leden van de MORA worden als volgt door de Vlaamse regering aangewezen :

- 1° één op voordracht van de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten ;
- 2° één op voordracht van de Vereniging van Provincies ;
- 3° drie op voordracht van de leden van de werkcommissie gebruikers van voorzieningen voor personenvervoer ;
- 4° drie op voordracht van de leden van de werkcommissie aanbieders van voorzieningen voor personenvervoer ;
- 5° drie op voordracht van de leden van de werkcommissie gebruikers van voorzieningen voor goederenvervoer ;
- 6° drie op voordracht van de leden van de werkcommissie aanbieders van voorzieningen voor goederenvervoer ;
- 7° de zes leden-deskundigen worden benoemd na een openbare oproep tot kandidaatstelling.

§ 4. De voordracht van de leden van de MORA, bedoeld in § 3, gebeurt door een dubbele voordracht van kandidaten.

§ 5. Met inachtneming van de bepalingen in § 4, benoemt de Vlaamse regering voor ieder lid, behalve voor de zes leden-deskundigen, een plaatsvervanger.

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

Artikel 11

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

§ 2. Onder voorbehoud van de toepassing van de bepalingen in artikel 16, § 2, is het lidmaatschap van de MORA, evenals het lidmaatschap van de werkcommissies, bedoeld in artikel 15, onverenigbaar met :

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

Artikel 12

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

Artikel 13

Onder voorbehoud van de toepassing van de bepalingen in artikel 9 van het decreet van 18 juli 2003 tot regeling van strategische adviesraden, worden de leden van de MORA en hun plaatsvervangers ontslagen op eigen verzoek of om ernstige redenen door de Vlaamse regering op verzoek van de organisatie, de vereniging of de sector die de voordracht deed. Tegelijkertijd draagt de betrokken organisatie, vereniging of sector met inachtneming van de bepalingen in artikel 10 en 11 een nieuwe vertegenwoordiger of plaatsvervanger aan.

Artikel 14

De Vlaamse regering stelt de presentiegelden en de vergoedingen vast van de leden van de MORA, evenals van de leden van de werkcommissies, bedoeld in artikel 15.

AFDELING 2

Werkcommissies

Artikel 15

Er worden bij de MORA vier werkcommissies opgericht, namelijk :

- 1° één werkcommissie gebruikers van de voorzieningen voor het personenvervoer ;
- 2° één werkcommissie aanbieders van de voorzieningen voor personenvervoer ;
- 3° één werkcommissie gebruikers van voorzieningen voor het goederenvervoer ;
- 4° één werkcommissie aanbieders van voorzieningen voor goederenvervoer.

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

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

AFDELING 3

Raadpleging van deskundigen

Artikel 16

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

§ 2. Bovendien kan de MORA de volgende leidend ambtenaren vragen om technische toelichtingen te verschaffen over de aangelegenheden die betrek-

king hebben op mobiliteit en waarin zij door hun ervaring bijzonder onderlegd zijn :

1° de leidend ambtenaren die behoren tot het departement en de intern of extern verzelfstandigde agentschappen van het beleidsdomein dat betrekking heeft op de mobiliteit ;

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

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

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

HOOFDSTUK IV

Werking van de MORA

Artikel 17

De MORA stelt uit zijn leden het dagelijks bestuur samen.

Artikel 18

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

Artikel 19

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

De rechtsgedingen waarbij de MORA betrokken is als eiser of als verweerder worden op verzoek van

de voorzitter uit naam van het dagelijks bestuur ingesteld.

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

Artikel 20

§ 1. De MORA beschikt overeenkomstig de bepalingen in artikel 12 van het decreet van 18 juli 2003 tot regeling van strategische adviesraden, over een secretariaat dat verantwoordelijk is voor de administratieve, logistieke en inhoudelijke ondersteuning voor de realisatie van zijn algemene en bijzondere opdrachten.

Het secretariaat wordt, onder het gezag van de voorzitter van de MORA, geleid door een secretaris.

§ 2. De werkcommissies, bedoeld in artikel 15, worden bijgestaan door het in de vorige paragraaf vermelde secretariaat.

HOOFDSTUK V

Financiële middelen

Artikel 21

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

1° een vaste dotatie die jaarlijks wordt ingeschreven op de begroting van de Vlaamse Gemeenschap ;

2° een variabele dotatie die bepaald wordt op basis van de opdrachten waarmee de Vlaamse regering de MORA belast ;

3° de eigen inkomsten.

HOOFDSTUK VI

Programmering en verslaggeving

Artikel 22

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

HOOFDSTUK VII

Overgang van personeel, goederen, rechten en verplichtingen

Artikel 23

§ 1. De Vlaamse regering regelt de toewijzing van de personeelsleden, de goederen, de rechten en verplichtingen, van de diensten, instellingen en rechtspersonen die afhangen van de Vlaamse Gemeenschap of van het Vlaamse Gewest, aan de strategische adviesraad, met het oog op de uitoefening van de toegewezen taken.

De besluiten die krachtens het eerste lid worden vastgesteld, kunnen de van kracht zijnde decretale bepalingen wijzigen, vervangen of opheffen.

§ 2. De bevoegdheid die bij § 1 aan de Vlaamse regering wordt opgedragen, vervalt op de datum van toewijzing van het personeel, van de goederen en van de rechten en plichten.

De besluiten die krachtens § 1 zijn vastgesteld, houden op uitwerking te hebben als zij niet bij decreet bekrachtigd zijn binnen twaalf maanden na de datum van de inwerkingtreding ervan. De bekrachtiging werkt terug tot deze laatste datum. Na de in het eerste lid bedoelde data kunnen de besluiten die krachtens § 1 zijn vastgesteld en bekrachtigd alleen bij decreet worden gewijzigd, vervangen of opgeheven.

HOOFDSTUK VIII

Machtigingsbepaling

Artikel 24

§ 1. De Vlaamse regering wordt ermee belast de bestaande wets- en decreetsbepalingen betreffende de MORA te wijzigen, aan te vullen, te vervangen of op te heffen, om ze in overeenstemming te brengen met de bepalingen van dit decreet en van het decreet van 18 juli 2003 tot regeling van de strategische adviesraden.

De besluiten die krachtens deze paragraaf worden vastgesteld, houden op uitwerking te hebben als ze niet bij decreet zijn bekrachtigd binnen negen maanden na de datum van de inwerkingtreding ervan. De bekrachtiging werkt terug tot deze laatste datum.

De in deze paragraaf aan de Vlaamse regering opgedragen bevoegdheid vervalt negen maanden na de inwerkingtreding van dit decreet. Na die datum kunnen de besluiten die krachtens deze paragraaf zijn vastgesteld en zijn bekrachtigd, alleen bij decreet worden gewijzigd, aangevuld, vervangen of opgeheven.

§ 2. De Vlaamse regering wordt ermee belast de bepalingen van de wetten en decreten betreffende de MORA, alsook de bepalingen die daarin uitdrukkelijk of stilzwijgend wijzigingen hebben aangebracht tot het tijdstip van de coördinatie, te coördineren. De Vlaamse regering kan daartoe :

- 1° de te coördineren bepalingen anders inrichten, met name door ze opnieuw te ordenen en te vernummernen ;
- 2° de verwijzingen in de te coördineren bepalingen dienovereenkomstig vernummernen ;
- 3° de te coördineren bepalingen met het oog op onderlinge overeenstemming en eenheid van terminologie herschrijven zonder te raken aan de beginselen ervan ;
- 4° de verwijzingen naar de bepalingen, opgenomen in de coördinatie, in andere niet in de coördinatie opgenomen bepalingen, naar de vorm aanpassen.

De coördinatie treedt in werking nadat ze is bekrachtigd door het Vlaams Parlement.

HOOFDSTUK IX

Wijzigings- en slotbepalingen

Artikel 25

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

Artikel 26

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

Artikel 27

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

Brussel, 5 maart 2004.

De minister-president van de Vlaamse regering,

Bart SOMERS

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie,

Gilbert BOSSUYT
