

KONINKRIJK BELGIË

ADVIES 45.294/3
VAN 28 OKTOBER 2008

VAN DE AFDELING WETGEVING
VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, derde kamer, op 7 oktober 2008 door de Vlaamse minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen verzocht haar, binnen een termijn van dertig dagen, van advies te dienen over een voorontwerp van decreet "betreffende het mobiliteitsbeleid", heeft het volgende advies gegeven:

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

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

*
* *

STREKKING VAN HET VOORONTWERP

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

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

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

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

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

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

Titel III handelt over mobiliteitsplanning en participatie.

Hoofdstuk I bevat algemene bepalingen.

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

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

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

In hoofdstuk II wordt de mobiliteitsplanning op gewestelijk niveau geregeld.

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

Hoofdstuk III bevat bepalingen over de mobiliteitsplanning op gemeentelijk niveau.

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

.../...

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

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

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

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

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

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

BEVOEGDHEID VAN HET VLAAMSE GEWEST

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

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

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

VORMVEREISTEN

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

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

.../...

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

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

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

Die vormvereiste dient alsnog te worden vervuld.

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

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

⁽³⁾ Artikel 5, § 1, 1/, van het decreet houdende de oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen bepaalt dat de Vlaamse Regering verplicht is om het advies van de MORA in te winnen over voorontwerpen van decreet die betrekking hebben op mobiliteit, verkeersinfrastructuur of op sterk mobiliteitsgenererende activiteiten, met uitzondering van ontwerpen van begrotingsdecreet, evenals over ontwerpen van reglementair besluit van strategisch belang, als bedoeld in artikel 2, 2/, over voormelde aangelegenheden.

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

ALGEMENE OPMERKINGEN

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

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

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

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

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

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

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

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

Bij wijze van voorbeeld kan worden verwezen naar:

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

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

9. Het ontwerp verdient een grondig taalkundig nazicht.

Bij wijze van voorbeeld kan op het volgende worden gewezen:

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

BIJZONDERE OPMERKINGEN

Artikel 4

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

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

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

.../...

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

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

Artikel 6

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

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 7

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

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

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

Artikel 8

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

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

Artikel 11

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

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

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

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

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

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

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

Dat artikel luidt als volgt:

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

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 12

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

Artikel 13

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

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

.../...

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

Artikel 19

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

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

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

Artikel 22

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

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

Artikel 24

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

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

De kamer was samengesteld uit

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

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

DE GRIFFIER,

DE VOORZITTER,

M. VERSCHRAEGHEN

J. SMETS