



RAAD VAN STATE

afdeling Wetgeving

advies 61.802/1/V
van 31 juli 2017

over

een ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering ‘tot wijziging van artikel 1 van het besluit van de Vlaamse Regering van 20 januari 2017 houdende de invoering van een regelluw kader in functie van de proefprojecten basisbereikbaarheid’

Op 5 juli 2017 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn verzocht binnen een termijn van dertig dagen, van rechtswege verlengd tot 21 augustus 2017,^{*} een advies te verstrekken over een ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering ‘tot wijziging van artikel 1 van het besluit van de Vlaamse Regering van 20 januari 2017 houdende de invoering van een regelluw kader in functie van de proefprojecten basisbereikbaarheid’.

Het ontwerp is door de eerste vakantiekamer onderzocht op 25 juli 2017. De kamer was samengesteld uit Jo BAERT, kamervoorzitter, Wouter PAS en Koen MUYLLE, staatsraden, Johan PUT, assessor, en Annemie GOOSSENS, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Dries VAN EECKHOUTTE, auditeur.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 31 juli 2017.

*

* Deze verlenging vloeit voort uit artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, *in fine*, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, waarin wordt bepaald dat deze termijn van rechtswege verlengd wordt met vijftien dagen wanneer hij begint te lopen tussen 15 juli en 31 juli of wanneer hij verstrijkt tussen 15 juli en 15 augustus.

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, alsmede van de vraag of aan de te vervullen vormvereisten is voldaan.

*

STREKKING VAN HET ONTWERP

2. In artikel 1 van het besluit van de Vlaamse Regering van 20 januari 2017 ‘houdende de invoering van een regelluw kader in functie van de proefprojecten basisbereikbaarheid’ worden ter uitvoering van artikel 3 van het decreet van 8 juli 2016 ‘houdende de invoering van een regelluw kader in functie van de proefprojecten basisbereikbaarheid’ drie vervoersregio’s aangewezen, namelijk de vervoersregio’s Aalst, Mechelen en Westhoek.

Het om advies voorgelegde ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering strekt ertoe daar een vierde vervoersregio aan toe te voegen, namelijk de vervoersregio Antwerpen, bestaande uit de gemeenten Aartselaar, Antwerpen, Beveren, Boechout, Borsbeek, Boom, Brasschaat, Brecht, Edegem, Essen, Henniksem, Hove, Kalmthout, Kapellen, Kontich, Kruibeke, Lint, Malle, Mortsel, Niel, Ranst, Rumst, Schelle, Schilde, Schoten, Stabroek, Wijnegem, Wommelgem, Wuustwezel, Zandhoven, Zoersel, en Zwijndrecht (artikel 1 van het ontwerp).

RECHTSGROND

3.1. Het ontworpen besluit vindt, onder voorbehoud van hetgeen hierna wordt opgemerkt, rechtsgrond in het voormelde artikel 3 van het decreet van 8 juli 2016, dat luidt:

“De Vlaamse Regering wijst de vervoersregio's aan waar er een proefproject voor de omvorming van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid zal worden doorgevoerd en waar het regelluw wetgevend kader van toepassing zal zijn.

Na een tussentijdse evaluatie na 3 maanden kan de Vlaamse Regering beslissen om desgevallend voorafgaand aan de volledige uitrol een beperkt aantal andere projecten, waarbinnen het regelluw kader zal gelden, op te starten.”

3.2. Uit het voormelde artikel 3, tweede lid, van het decreet van 8 juli 2016 vloeit voort dat de Vlaamse Regering slechts na een tussentijdse evaluatie kan beslissen om bijkomende vervoersregio’s aan te duiden waar er een proefproject voor de omvorming van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid zal worden doorgevoerd. Uit de parlementaire voorbereiding van wat het decreet van 8 juli 2016 is geworden kan worden afgeleid dat die vereiste werd opgevat als een beperking van de bevoegdheid van de Vlaamse Regering om bijkomende projecten aan te duiden. Zo verklaarde één van de indieners van het voorstel dat tot het voormelde decreet heeft geleid:

“Ik wil nogmaals verduidelijken – en dat is inmiddels ook al gebleken uit verschillende uiteenzettingen – dat er drie proeftuinen klaarstaan om te starten, namelijk Mechelen, Aalst en de Westhoek. Dat zijn de afgesproken startregio’s. Daar mag geen

twijfel over bestaan. U zult ook lezen dat er na drie maanden eventueel een uitbreiding kan komen, maar die mogelijkheid is zeer voorzichtig omschreven. Het is niet de bedoeling om in bijvoorbeeld 87 gemeenten de regels aan de kant te zetten. Zeer voorzichtig gesteld kan de Vlaamse Regering desgevallend tot een uitbreiding beslissen, maar dat is dus zeer beperkend geformuleerd.”¹

Een ander lid van het Vlaams Parlement verklaarde:

“Wat de locatiebeperkingen betreft, zal ik voor één keer niet twifelen aan de oprechte bedoelingen van de indieners en van de hoofdindienster in het bijzonder, gelet op wat vandaag verklaard is, *namelijk dat het de bedoeling is om vooral te kijken naar de resultaten van die drie hoofdproefprojecten.*”²

3.3. Gevraagd naar die tussentijdse evaluatie heeft de gemachtigde het volgende geantwoord:

“In antwoord op uw vraag kan ik u meedelen dat wij, op basis van een eerder globale evaluatie van de stand van zaken in de drie bestaande proefprojecten, hebben geoordeeld dat het verzoek van de regio Antwerpen om ook daar een vervoerregiowerking op te zetten positief kan worden beantwoord.

De motivatie daartoe werd kort beschreven in de nota aan de Vlaamse regering. De toevoeging van een regio met een grootstedelijk karakter vormt een mooie aanvulling op de karakteristieken van regio's die daarvoor al waren aangeduid. Wij zijn van oordeel dat hoe groter de diversiteit in de verschillende proefregio's, des te breder en vollediger de concepten van de vervoerregio's en de basisbereikbaarheid kunnen worden geëvalueerd.”

In de nota aan de Vlaamse Regering wordt weliswaar uiteengezet dat het opportuun is om een vierde proefproject op te starten in een vervoersregio met een grootstedelijk karakter. Daar wordt aan toegevoegd dat de keuze voor de vervoersregio Antwerpen past in het ‘Toekomstverbond voor Bereikbaarheid en Leefbaarheid’ dat op 15 maart 2017 werd gesloten tussen de Vlaamse overheid, de stad Antwerpen en de burgerbewegingen stRaten-generaal, Ademloos en Ringland. Hieruit blijkt evenwel niet dat een tussentijdse evaluatie van de bestaande proefprojecten heeft plaats gevonden.

Het is slechts voor zover de “eerder globale evaluatie van de stand van zaken in de drie bestaande proefprojecten” waarvan de gemachtigde gewag maakt, als de tussentijdse evaluatie bedoeld in artikel 3, tweede lid, van het decreet van 8 juli 2016 kan worden beschouwd, dat het ontwerp doorgang kan vinden.

¹ <https://www.vlaamsparlement.be/plenaire-vergaderingen/1071087/verslag/1072641>.

² *Ibid.*

ONDERZOEK VAN DE TEKSTAanhef

4.1. In het eerste lid van de aanhef kan meer specifiek worden verwezen naar artikel 3, *tweede lid*, van het decreet van 8 juli 2016.

4.2. In het vierde lid van de aanhef moet als volgt worden verwezen naar het advies van de Raad van State:

“Gelet op advies 61.802/1/V van de Raad van State, gegeven op 31 juli 2017, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;”

DE GRIFFIER

DE VOORZITTER

Annemie GOOSSENS

Jo BAERT