



RAAD VAN STATE

afdeling Wetgeving

advies 62.352/3
van 23 november 2017

over

een ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering ‘tot wijziging van diverse bepalingen van het besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2013 tot bepaling van de nadere regels betreffende de organisatorische omkadering, de financiering en de samenwerking voor het mobiliteitsbeleid’

Op 25 oktober 2017 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Vlaamse minister van Mobiliteit, verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering ‘tot wijziging van diverse bepalingen van het besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2013 tot bepaling van de nadere regels betreffende de organisatorische omkadering, de financiering en de samenwerking voor het mobiliteitsbeleid’.

Het ontwerp is door de derde kamer onderzocht op 14 november 2017. De kamer was samengesteld uit Jan SMETS, staatsraad, voorzitter, Jeroen VAN NIEUWENHOVE en Koen MUYLLE, staatsraden, Jan VELAERS en Bruno PEETERS, assessoren, en Astrid TRUYENS, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Dries VAN EECKHOUTTE, auditeur.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 23 november 2017.

*

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. Het voor advies voorgelegde ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering strekt tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2013 ‘tot bepaling van de nadere regels betreffende de organisatorische omkadering, de financiering en de samenwerking voor het mobiliteitsbeleid’.

Het ontwerp bevat vooreerst een aantal wijzigingen van technische aard, waarbij onder meer wordt beoogd om onduidelijkheden uit te klaren of de regelgeving in overeenstemming te brengen met de praktijk. Zo wordt, naast een aantal tekstverbeteringen (artikelen 4, 6°, en 13 van het ontwerp), de regeling van wie als variabel lid deel uitmaakt van de Gemeentelijke Begeleidingscommissie (hierna: GBC) gewijzigd (artikel 1), wordt bepaald dat (een vertegenwoordiger van) het departement de Regionale Mobiliteitscommissie (hierna: RMC) voorzit (artikel 2) en wordt het quorum opdat de RMC rechtsgeldig zou kunnen vergaderen, nader geregeld. Een aantal bepalingen worden aangepast aan het gewijzigde voorzitterschap van de RMC (artikelen 7 tot 11).

Tevens wordt de aanwijzing van de projecten die moeten worden uitgevoerd volgens de methodiek vermeld in artikel 26/6 van het decreet van 20 maart 2009 ‘betreffende het mobiliteitsbeleid’ gewijzigd, wordt nader bepaald wanneer die methodiek aanvangt (artikelen 4, 1° tot 5°, en 5), wordt gepreciseerd dat de evaluatienota ook de financiële impact van de maatregelen die vereist zijn om het project te optimaliseren, moet omvatten (artikel 6), en wordt de betaling van de subsidies voor de kosten voor de verwerving van gronden gepreciseerd (artikelen 15 en 16).

Ook wordt de regeling gewijzigd van de subsidies aan provincies voor de aanleg of herinrichting van fietsinfrastructuur op trajecten van het bovenlokale functionele fietsroutenetwerk (artikelen 19 en 20), worden de gevallen gepreciseerd waarvoor een samenwerkingsovereenkomst moet worden gesloten (artikelen 21 en 22, 1°) en wordt de regeling gewijzigd van de kosten die verband houden met de samenwerkingsovereenkomsten (artikelen 22, 2° en 3°, en 23).

Daarnaast wordt in een nieuwe subsidie voorzien voor de aanleg van een nieuwe, ongelijkvloers kruisende fietsinfrastructuur op trajecten van het bovenlokale functionele fietsroutenetwerk boven of onder gewestwegen (artikelen 17 en 18) en worden een aantal bepalingen van het besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2013 hieraan aangepast (artikelen 4, 1°, 12 en 14).

Ten slotte worden de bijlage bij het besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2013 vervangen (artikel 24).

RECHTSGROND

3.1. Volgens het eerste lid van de aanhef vindt het ontworpen besluit rechtsgrond in de artikelen 6, § 3, derde lid, 16, 20, 23, 26/3, 26/5, 26/6, derde lid, 26/8, § 4, 26/10, § 2, 26/11, tweede lid, en 26/12 van het decreet van 20 maart 2009. Hiermee kan in beginsel worden ingestemd, onder voorbehoud van hetgeen hieronder wordt opgemerkt.

3.2. Naar luid van artikel 6, § 3, derde lid, van het decreet van 20 maart 2009 kan de Vlaamse Regering de voorwaarden bepalen waaronder aangrenzende gemeenten voor het geheel van hun grondgebied een intergemeentelijk mobiliteitsplan kunnen opmaken.

Ofschoon sommige bepalingen van het ontworpen besluit ook van toepassing zijn op het intergemeentelijk mobiliteitsplan, heeft geen ervan betrekking op de voorwaarden waaronder aangrenzende gemeenten een dergelijk mobiliteitsplan kunnen opmaken. Bijgevolg biedt artikel 6, § 3, derde lid, van het decreet van 20 maart 2009 geen rechtsgrond voor het ontworpen besluit.

Hetzelfde geldt voor artikel 23 van het decreet van 20 maart 2009, waarin wordt bepaald dat de Vlaamse Regering de nadere regels kan vaststellen voor de opmaak en de inhoud van het mobiliteitscharter.

3.3. Wat de verwijzing naar artikel 16 van het decreet van 20 maart 2009 betreft, moet worden vastgesteld dat enkel artikel 16, § 3, achtste lid, van het decreet van 20 maart 2009, naar luid waarvan de Vlaamse Regering de nadere regels vaststelt voor de inhoud, de vorm en de procedure van de sneltoets, rechtsgrond biedt voor het ontworpen besluit, namelijk voor artikel 8 ervan. Die bepaling strekt tot wijziging van artikel 29, § 1, van het besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2013, waarin de evaluatie van en de advisering over de sneltoets wordt geregeld.

Het ontworpen besluit strekt daarentegen niet tot wijziging van artikel 29, § 2, van het besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2013, waarin onder meer de termijn wordt bepaald binnen dewelke de kwaliteitsadviseur zijn advies uitbrengt over de aangepaste sneltoets, zodat geen rechtsgrond moet worden gezocht in artikel 16, § 3, zesde lid, van het decreet van 20 maart 2009, waarbij de Vlaamse Regering wordt gemachtigd om die termijn te bepalen.

Voor het overige bevat artikel 16 geen delegaties aan de Vlaamse Regering.

3.4. Naast het in de aanhef vermelde artikel 26/6, derde lid, van het decreet van 20 maart 2009, dat rechtsgrond biedt voor artikel 4, 6°, van het ontworpen besluit, moet ook rechtsgrond worden gezocht in artikel 26/6, eerste lid, van hetzelfde decreet, waaruit voortvloeit dat de Vlaamse Regering de projecten aanwijst waarop de integrale kwaliteitszorg van toepassing is. Die bepaling biedt rechtsgrond voor de artikelen 4, 1°, 3° tot 5°, 5 en 6, van het ontworpen besluit.

Voor artikel 4, 2°, van het ontworpen besluit, waarin wordt bepaald wanneer de projectmethodiek aanvangt, veeleer dan welke projecten aan die methodiek worden onderworpen, moet een beroep worden gedaan op de algemene uitvoeringsbevoegdheid waarover de Vlaamse Regering beschikt op grond van artikel 20 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 ‘tot hervorming der instellingen’, in samenhang gelezen met het voormelde artikel 26/6, eerste lid.

3.5. Het in de aanhef vermelde artikel 26/12 van het decreet van 20 maart 2009, waaruit voortvloeit dat de Vlaamse Regering de projecten aanwijst waarvoor een samenwerkingsovereenkomst wordt gesloten en de minimuminhoud van die overeenkomst regelt, biedt rechtsgrond voor de artikelen 21, 22, 1°, en 24 van het ontworpen besluit.

Voor de artikelen 22, 2° en 3°, en 23 van het ontworpen besluit, die een regeling bevatten inzake de kosten die verband houden met die samenwerkingsovereenkomsten, moet evenwel een beroep worden gedaan op de algemene uitvoeringsbevoegdheid, in samenhang gelezen met het voormelde artikel 26/12.

ALGEMENE OPMERKINGEN

4. In de nota aan de leden van de Vlaamse Regering wordt de draagwijdte van de thans voorliggende bepalingen nader toegelicht,¹ en zelfs aangevuld.² Het verdient aanbeveling om deze toelichtingen, eventueel aangevuld met de toelichtingen van de gemachtigde die in dit advies worden weergegeven, te integreren in een verslag aan de Vlaamse Regering dat dan tegelijk met het besluit van de Vlaamse Regering en het erop betrekking hebbend advies van de Raad van State, afdeling Wetgeving, in het Belgisch Staatsblad zal moeten worden bekendgemaakt.

5.1. In het ontwerp worden een aantal begrippen gehanteerd die van wezenlijk belang zijn om te bepalen of een project in aanmerking kan komen voor een subsidie, maar die noch in het te nemen besluit, noch in een enige andere reglementaire bepaling worden gedefinieerd. Dit is bijvoorbeeld het geval voor het begrip “bovenlokale functionele fietsroutenetwerk”, dat wordt gebruikt in de ontworpen artikelen 21, § 1, 11°, 37, § 2, tweede lid, 2°, 48/1, 48/3 en 49 van het besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2013 (artikelen 4, 1°, 12 en 17 tot 19 van het ontwerp) en voor het begrip “fietssnelweg”, dat wordt gebruikt in de ontworpen artikelen 48/3, 49 en 50 van het besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2013 (artikelen 18 tot 20 van het ontwerp).

¹ Zie bv. de toelichting bij artikel 4, 2°, van het ontwerp, wat betreft het aanvangspunt van de projectmethodologie, en bij artikel 23 van het ontwerp, wat betreft de verhouding tussen de ontworpen artikelen 55 en 56 van het besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2013.

² Zie bv. de toelichting bij artikel 19 van het ontwerp, waar voor de omschrijving van het begrip “fietssnelweg” wordt verwezen naar het Vademecum Fietsvoorzieningen. Zie hieromtrent ook opmerking 5.1 tot 5.3.

De gemachtigde heeft over het begrip “bovenlokale, functionele fietsrouten netwerk” de volgende toelichting gegeven:

“De definitie van het BFF is niet gereguleerd en komt reeds voor in het Mobiliteitsbesluit (eerste vermelding in artikel 21, § 1, 4°). Het Mobiliteitsbesluit kwam tot stand door het herschrijven van de bestaande regelgeving (MB mobiliteitsconvenants) en van toenmalige subsidie-overeenkomsten tussen het Vlaamse Gewest en de provincies.

De afbakening en werking van het BFF werd dus sinds 1999 geregeld via samenwerkingsovereenkomsten met de 5 Vlaamse provincies in het kader van het fietsbeleid en het Fietsfonds.

Het basisnetwerk werd in de periode 1999-2001 uitgetekend door de vijf Vlaamse provincies in opdracht van het Vlaamse Gewest, elk voor hun respectievelijk grondgebied.

De opeenvolgende aanpassingen verlopen volgens een procedure die is vastgelegd tussen het Vlaamse Gewest en de Provincies en wordt permanent herzien.

Het is dus een instrument dat sinds 1999 is ingeburgerd in de samenwerking tussen het Vlaamse Gewest, de provincies en de gemeenten in het kader van het fietsbeleid. Het werd op een objectieve wijze in onderlinge samenwerking afgebakend. Door de jarenlange toepassing ervan door alle bestuurlijke niveaus wordt de erkenning ervan als duidelijk en ontegensprekelijk beschouwd.”

In de nota aan de Vlaamse Regering wordt het begrip “fietsnelweg” als volgt toegelicht:

“Het Vademecum Fietsvoorzieningen omschrijft de fietssnelwegen als intensief gebruikte doorgaande fietsroutes met een kwalitatief hoogwaardige infrastructuur. Ze verbinden belangrijke attractiepolen die op fietsbare afstand van elkaar gelegen zijn. Ze bieden een aantrekkelijk alternatief voor woon-, school- en werkverplaatsingen met de auto – zeker in congestiegevoelige regio’s – en ze verbinden vooral woon-, school- en werkkernen, waarbij ook openbaar-vervoer knooppunten worden aangedaan.”

5.2. In advies 52.401/3 van 11 december 2012 heeft de Raad van State, afdeling Wetgeving, reeds opgemerkt dat het begrip “bovenlokale” moest worden gedefinieerd in artikel 1 van het besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2013.³ Hetzelfde geldt voor de in opmerking 5.1 vermelde begrippen, gelet op het belang ervan om de draagwijdte van de ontworpen regeling te kennen.

ONDERZOEK VAN DE TEKST

Aanhef

6.1. De aanhef moet worden aangepast aan hetgeen hiervoor is opgemerkt over de rechtsgrond van het ontworpen besluit. Zo moet voor het eerste lid van de aanhef een lid worden toegevoegd waarin wordt verwezen naar artikel 20 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980. In het eerste lid van de aanhef, dat het tweede lid wordt, moet de verwijzing naar de artikelen 6, § 3,

³ Adv.RvS 52.401/3 van 11 december 2012, over een ontwerp dat heeft geleid tot het besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2013, opmerking 7.

derde lid, en 23 van het decreet van 20 maart 2009 worden geschrapt, moet meer specifiek worden verwezen naar artikel 16, § 3, achtste lid, van hetzelfde besluit, en moet een verwijzing worden toegevoegd naar artikel 26/6, eerste lid, van hetzelfde besluit.

6.2. In het tweede lid van de aanhef, dat het derde lid wordt, moet de zinsnede “, gewijzigd bij besluit van 27 november 2015 betreffende de omgevingsvergunning en bij besluit van 24 februari 2017 betreffende het beleidsdomein Omgeving” worden geschrapt. Het is immers niet zinvol om in de aanhef de wijzigingen te vermelden die vroeger zijn aangebracht in het door het te nemen besluit te wijzigen besluit van de Vlaamse Regering.⁴

Artikelen 18 en 19

7.1. Uit de ontworpen artikelen 48/3, § 1, 6°, en 49, § 1, 6°, van het besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2013 (artikelen 18 en 19 van het ontwerp) vloeit voort dat de subsidies voor fietssnelwegen waarin die bepalingen voorzien, beperkt zijn tot de financiering van de kostprijs voor de aanleg van fietssnelwegen “die de minister aanwijst”.

Volgens de nota aan de Vlaamse Regering betreft het een categorie die in het kader van het fietsbeleid prioritair dient te worden gerealiseerd en zal de Vlaamse minister bevoegd voor mobiliteit (hierna: de minister) de fietssnelwegen die in aanmerking komen voor deze subsidieregeling, aanwijzen in overleg met de provincies.

De gemachtigde voegde daar nog het volgende aan toe:

“Het fietspotentieel is hierbij een belangrijk criterium. Bij de selectie van fietssnelwegtracés wordt eveneens nagegaan of een veilige en vlotte doorstroming van het fietsverkeer kan worden gegarandeerd met de aanleg van kwaliteitsvolle fietsinfrastructuur. In de praktijk worden vaak spoorlijnen en waterwegen geselecteerd omdat hierlangs hoogwaardige fietsverbindingen kunnen worden gerealiseerd.”

Teneinde te vermijden dat de minister bij de aanwijzing van de fietssnelwegen die voor de subsidie in aanmerking komen, over een te ruime appreciatiemarge beschikt, moeten de voormelde criteria worden opgenomen in de tekst van het te nemen besluit.

7.2. In het ontworpen artikel 48/3, § 3, 1° en 3°, van het besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2013 (artikel 18 van het ontwerp) wordt gewag gemaakt van de fietssnelwegen “, die de minister aanwijst conform paragraaf 1, 6°”. In het ontworpen artikel 48/3, § 3, 2°, van hetzelfde besluit wordt daarentegen niet gepreciseerd dat de aldaar vermelde fietssnelwegen door de minister moeten zijn aangewezen.

⁴ Zie *Beginselen van de wetgevingstechniek. Handleiding voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten*, Raad van State, 2008, nr. 30, te raadplegen op de internetsite van de Raad van State (www.raadvst-consetat.be).

Vermits de aangehaalde toevoeging niets bijdraagt tot de draagwijdte van die bepaling,⁵ en teneinde verwarring en rechtsonzekerheid te vermijden, moet de zinsnede “, die de minister aanwijst conform paragraaf 1, 6°” worden weggelaten.

Hetzelfde geldt voor de zinsnede “, die de minister aanwijst conform paragraaf 1” in het ontworpen artikel 49, § 3, 1° en 3°, van het besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2013 (artikel 19 van het ontwerp).

7.3. Aan de gemachtigde werd gevraagd of de aanwijzing door de minister van de fietssnelwegen overeenkomstig het ontworpen artikel 49, § 1, 6°, van het besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2013 (artikel 19 van het ontwerp) verschilt van, dan wel overeenstemt met deze waarin is voorzien in het ontworpen artikel 48/3, §1, 6°, van hetzelfde besluit (artikel 18 van het ontwerp). De gemachtigde antwoordde:

“Het gaat om dezelfde fietssnelwegen als deze die bedoeld zijn in artikel 18 tot invoeging van het nieuwe artikel 48/3. Er gebeurt slechts één selectie conform artikel 18.”

Bijgevolg schrijve men in het ontworpen artikel 49, §1, 6°, van het besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2013 (artikel 19 van het ontwerp) “de aanleg van fietssnelwegen die de minister aanwijst conform artikel 48/3, §1, 6°”.

7.4. In het ontworpen artikel 49, § 4, 2°, van het besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2013 (artikel 19 van het ontwerp) schrijve men “of op basis van het bewijs van” (in plaats van “of het bewijs van”). De voorlegging van de goedgekeurde eindafrekening of van het bewijs van betaling van de tweede schijf door de provincie aan de gemeente zijn immers twee alternatieven die aanleiding geven tot de betaling van de tweede schijf van de subsidie.

Artikel 20

8.1. In het ontworpen artikel 50, § 1, eerste lid, 3°, van het besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2013 (artikel 20, 3°, van het ontwerp) wordt gewag gemaakt van “werken uitgevoerd door een persoon die onderhevig is aan de wetgever over overheidsopdrachten”. Gevraagd wat hiermee wordt bedoeld, heeft de gemachtigde het volgende geantwoord:

“Er wordt bedoeld dat diegene die gesubsidieerd wordt door de provincies mogelijks niet onderworpen is aan de wetgeving overheidsopdrachten, nl. dat het niet gaat om een aanbesteder in de zin van artikel 2, 5° van de wet van 17 juni 2016 inzake overheidsopdrachten.”

Vermits niet de persoon die de werken uitvoert, zijnde de opdrachtnemer wordt bedoeld, maar wel de aanbesteder, zijnde de opdrachtgever, schrijve men “als de werken worden uitgevoerd voor een opdrachtgever die niet onderhevig is aan de wetgeving over

⁵ Het gegeven dat de aldaar vermelde fietssnelwegen diegene zijn die de minister aanwijst conform het ontworpen artikel 48/3, § 1, 6°, van het besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2013 vloeit immers reeds voort uit de verwijzing naar paragraaf 1 in de inleidende zin van het ontworpen artikel 48/3, § 3.

overheidsopdrachten” (in plaats van “als de werken worden uitgevoerd door een persoon die niet onderhevig is” aan die wetgeving).

8.2. In het ontworpen artikel 50, § 1, eerste lid, 4°, van het besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2013 (artikel 5, 4°, van het ontwerp) wordt bepaald dat de subsidieaanvraag voor de eerste schijf hetzij een verklaring bevat dat de toekomstige beheerder van de fietsinfrastructuur eigenaar is van de grond waarop die infrastructuur wordt aangelegd, hetzij “een bewijs dat de gemeente of de provincie gebruiksrechten bezit op de gronden”.

Wat die tweede mogelijkheid betreft, blijkt evenwel uit de toelichting bij artikel 19 van het ontwerp in de nota aan de Vlaamse Regering dat vereist is dat de toekomstige beheerder van de fietsinfrastructuur langdurige gebruiksrechten moet bezitten op de grond waarop die infrastructuur wordt aangelegd “zoals het nieuwe artikel 50, § 1, 4°, eist, zodat de continuïteit van het fietsgebruik kan worden verzekerd”.

Thans vereist het ontworpen artikel 50, § 1, eerste lid, 4°, van het besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2013 niet dat de gebruiksrechten in kwestie langdurig moeten zijn. Teneinde die bepaling in overeenstemming te brengen met de voormelde toelichting, moet in dat ontworpen artikel 50, § 1, eerste lid, 4°, het woord “langdurig” worden ingevoegd vóór het woord “gebruiksrechten”.

Artikel 21

9.1. Uit het ontworpen artikel 53, § 1, eerste lid, en § 3, eerste lid, van het besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2013 vloeit voort dat voor de in die bepalingen vermelde projecten een samenwerkingsovereenkomst moet worden gesloten voor zover ze voldoen “aan één van de voorwaarden, vermeld in artikel 21, § 2, eerste lid”.

Het ontworpen artikel 21, § 2, eerste lid, van dat besluit, waarnaar wordt verwezen, luidt als volgt:

“De infrastructuurgebonden projecten, vermeld in paragraaf 1, 1° tot en met 9° en 11°, worden uitgevoerd volgens de methodiek vermeld in artikel 26/6 van het decreet van 20 maart 2009, op voorwaarde dat :

1° de totale investeringskosten van de werken op ten minste 500.000 euro worden geraamd;

2° het geen werken aan of op autosnelwegen betreft;

3° het geen dringende herstellingen aan bestaande infrastructuur betreft.”

Gevraagd om die verwijzing naar artikel 21, § 2, eerste lid, te verduidelijken, heeft de gemachtigde het volgende geantwoord:

“Artikel 21, §2, van het Mobiliteitsbesluit geeft de niet-cumulatieve voorwaarden aan opdat de infrastructuurgebonden projecten de methodiek van het decreet moeten volgen.

Artikel 53 van het Mobiliteitsbesluit geeft aan voor welke projecten een samenwerkingsovereenkomst moet worden afgesloten. De bedoeling is dat er enkel

samenwerkingsovereenkomsten worden afgesloten voor de projecten die ook de methodiek van het decreet moeten volgen.

Daarom moet er ook in artikel 53 van het Mobiliteitsbesluit de koppeling worden gelegd met de voorwaarden van artikel 21, § 2, wat in het bestaande BVR niet was gebeurd. Van zodra er één van de voorwaarden is vervuld, moet er een samenwerkingsovereenkomst worden gesloten.”

Uit de tekst van het ontworpen artikel 21, § 2, eerste lid, van het besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2013 blijkt evenwel dat de drie aldaar vermelde voorwaarden cumulatief moeten zijn vervuld opdat de methodiek vermeld in artikel 26/6 van het decreet van 20 maart 2009 van toepassing zou zijn. De gemachtigde erkende dat.

Bijgevolg moeten in het ontworpen artikel 53, § 1, eerste lid, van het besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2013 (artikel 21, 1°, van het ontwerp) de woorden “één van” worden geschrapt.

9.2. De weglating van diezelfde woorden zou in het ontworpen artikel 53, § 3, eerste lid, van het besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2013 (artikel 21, 3°) evenwel tot een ongerijmdheid leiden: enerzijds vloeit uit de inleidende zin voort dat een samenwerkingsovereenkomst moet worden gesloten “[o]ngeacht het bedrag van de gezamenlijke investeringskosten”; anderzijds houdt de verwijzing naar het ontworpen artikel 21, § 2, eerste lid, 1°, van hetzelfde besluit in dat die verplichting enkel zou gelden voor projecten waarvan de totale investeringskosten op ten minste 500.000 euro worden geraamd. Hetzelfde geldt voor het ontworpen artikel 53, § 3, tweede lid (artikel 21, 6°, van het ontwerp).

Hierop gewezen, was de gemachtigde het er mee eens dat voor de in het ontworpen artikel 53, § 3, van het besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2013 bedoelde projecten de in artikel 21, § 2, eerste lid, 1°, van hetzelfde besluit bepaalde voorwaarde niet van toepassing is.

Bijgevolg moet in de inleidende zin van het ontworpen artikel 53, § 3, eerste lid, van het voormelde besluit (artikel 21, 3°, van het ontwerp) worden geschreven “die voldoen aan de voorwaarden vermeld in artikel 21, § 2, eerste lid, 2° en 3°”. In het ontworpen artikel 53, § 3, derde lid (artikel 21, 6° van het ontwerp), moet worden geschreven “als voldaan is aan de voorwaarden vermeld in artikel 21, § 2, tweede lid, 2° en 3°”.

Artikel 23

10.1. Uit de inleidende zin van het ontworpen artikel 56, §§ 1 en 2, van het besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2013 vloeit voort dat de ontworpen regeling geldt “[i]n afwijking van artikel 55”. Hieromtrent om uitleg gevraagd, verduidelijkte de gemachtigde:

“Er wordt eigenlijk bedoeld dat artikel 56 van toepassing is als artikel 55 niet van toepassing is.

Er moest dus op basis van het al bestaande artikel 56 eerst een samenwerkingsovereenkomst studie worden gesloten, maar er was na de uitvaardiging

van het besluit verwarring ontstaan over de vraag of artikel 55 ook nog tegelijk van toepassing was.”

Hieruit kan worden afgeleid dat het de bedoeling is af te wijken van de regeling inzake de verdeling van de kosten waarin wordt voorzien in artikel 55, § 1, tweede lid, van het besluit van de Vlaamse Regering van 25 februari 2013. Bijgevolg schrijve men in het ontworpen artikel 56, § 1:

“In afwijking van artikel 55 draagt het Vlaamse Gewest de studiekosten volgens de reële kostprijs ...”

10.2. In het ontworpen artikel 56, § 3, tweede lid, van het besluit van de Vlaamse Regering van 25 maart 2013 wordt bepaald dat de studiekosten en de toezichtskosten kunnen worden verminderd naar rata van de mate waarin de kosten nuttig zijn voor de realisatie van de werken.

Uit de toelichting in de nota aan de Vlaamse Regering blijkt evenwel dat het niet om een loutere mogelijkheid, maar om een verplichting gaat:

“Het spreekt voor zich dat de studie ook bruikbaar moet zijn voor het gewijzigde project. Wanneer de studie slechts deels bruikbaar is, zal de studie ook slechts pro rata naar de verhouding van de bruikbaarheid worden terugbetaald.”

Teneinde de tekst hiermee in overeenstemming te brengen, moeten in het ontworpen artikel 56, § 3, tweede lid, de woorden “kunnen verminderd worden” worden vervangen door de woorden “worden verminderd”.

DE GRIFFIER

DE VOORZITTER

Astrid TRUYENS

Jan SMETS