

**Ontwerp van decreet tot wijziging van het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van zeehavens, het decreet van 7 mei 2004 inzake de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen en het decreet van 7 juli 2006 houdende de oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen.**

**MEMORIE VAN TOELICHTING**

A. ALGEMENE SITUERING

1. Situering

In het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken zijn sinds enige tijd meerdere adviesorganen actief. Bij Besluit van de Vlaamse Regering van 15 november 1989 werd een Vlaamse Havencommissie (VHC) opgericht die de Vlaamse regering adviseert over het Vlaamse havenbeleid. In mei 2004 kreeg de Vlaamse Luchthavencommissie (VLC) een wettelijke grondslag door opname in het decreet van 7 mei 2004 inzake de Sociaal Economische Raad van Vlaanderen (SERV). De VLC werd het platform voor structureel overleg en advies over het Vlaamse luchtvaart- en luchthavenbeleid vanuit een sociaaleconomische invalshoek.

Op 7 juli 2006 werd de Mobiliteitsraad voor Vlaanderen (MORA) opgericht conform de generieke regels die in het decreet van 18 juli 2003 tot regeling van strategische adviesraden werden vastgelegd. Door de MORA onder te brengen bij de SERV beoogde men toen al een gecoördineerde werking tussen VHC, VLC en MORA.

In het Vlaams Regeerakkoord 2014-2019 wordt verdere integratie en vereenvoudiging van het advieslandschap vooropgesteld.

Op 12 april 2017 vroeg minister Weyts aan de voorzitters van SERV, MORA, VHC en VLC om verder na te denken over een integratie van de diverse overleg- en adviesorganen actief in het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken in één structuur van Algemene Mobiliteitsraad met twee commissies. De structuur moet conform zijn met de regeling van strategische adviesraden en moet transparant en efficiënt advies kunnen verlenen over de strategische elementen van het beleidsdomein, waarbij ook de verschillende sectorale invalshoeken meegenomen worden in het adviesproces. De samenstelling moet multimodaal zijn waarbij zowel de sociaaleconomische als modale evenwichten worden gerespecteerd.

De voorzitters van SERV, MORA, VHC en VLC hebben op 24 mei 2017 op basis van deze principes een concreet voorstel geformuleerd conform het SERV-model waarbij consensus op basis van wederzijds respect en engagement centraal staat.

De belangrijkste actoren actief in het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken worden betrokken bij de werking van de Algemene Mobiliteitsraad, zowel inbreng van expertise als overleg zijn hier belangrijke elementen. De voorgestelde structuur is een Algemene Mobiliteitsraad met een Commissie Personenmobiliteit en een Commissie Goederenvervoer, Logistiek en Internationale knooppunten. Conform met de ideeën uit het Groenboek Bestuur moet de nieuwe Mobiliteitsraad inzetbaar zijn als flexibele netwerkorganisatie.

De procedurele werking van de Algemene Mobiliteitsraad is afgestemd op de SERV-werking. De Algemene Mobiliteitsraad blijft ingebed in de SERV, heeft geen eigen rechtspersoonlijkheid, maar werkt op inhoudelijk vlak onafhankelijk van de SERV.

Bestuursdecreet

Op 22 december 2017 keurde de Vlaamse Regering voor de eerste keer het nieuwe voorontwerp van Bestuursdecreet (hierna Bestuursdecreet) principieel goed. Dit

voorontwerp erkent het belang van de maatschappelijke en beleidsmatige rol van strategische adviesraden in het participatiebeleid van de Vlaamse Regering. Het voorontwerp van decreet bevat een aantal vernieuwingen zoals de mogelijkheid om een open consultatie te organiseren ter voorbereiding van een advies door de adviesraden. Ook het advies over conceptnota's, groen en witboeken wordt uitdrukkelijk toegevoegd aan de opdracht van strategische adviesraden. Tegelijkertijd krijgen de leden van de Vlaamse Regering meer ruimte om over de beleidsdossiers zelf advies te vragen of over de inhoud ervan duiding te geven.

Het kader voor strategische adviesraden dat in het voorontwerp van Bestuursdecreet wordt vastgelegd is wat de wijze van samenstelling, opdracht en werkterrein te beschouwen als een suppletoire regeling. Er is met het voorliggende voorontwerp van decreet echter getracht een maximale conformiteit met het nieuwe Bestuursdecreet na te streven.

## 2. Inhoud

Dit decreet wil een kader aanreiken voor de elementen die aan bod kwamen in het overleg tussen de verschillende stakeholders van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken dat hiervoor geschetst werd en kadert in de hervormingen van het Vlaamse Bestuursdecreet zoals door de Vlaamse Regering werd goedgekeurd op 9 maart 2018.

Dit decreet wijzigt het decreet van 7 juli 2006 houdende de oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen zodat diverse overleg- en adviesorganen actief in het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken worden geïntegreerd in één structuur, waarbij een breed spectrum van het maatschappelijke middenveld wordt betrokken.

Deze structuur maakt debat en overleg mogelijk met het maatschappelijk middenveld dat de Vlaamse Regering kan bijstaan bij strategische beleidsbeslissingen.

De werkzaamheden van de nieuwe adviesraad moeten voeding geven aan een multimodale aanpak van zowel het mobiliteitsbeleid in de brede zin als van de investeringen, en bijdragen tot visie op basisbereikbaarheid en combimobiliteit.

In de voorgestelde structuur staan consensus op basis van wederzijds respect en engagement centraal. De procedurele werking van de Mobiliteitsraad wordt afgestemd op de SERV-werking.

De Mobiliteitsraad blijft ingebed in de SERV, heeft geen eigen rechtspersoonlijkheid, maar werkt op inhoudelijk vlak onafhankelijk van de SERV.

De structuur wordt opgevat als een Algemene Mobiliteitsraad met een Commissie Personenmobiliteit en een Commissie Goederenvervoer, Logistiek en Internationale knooppunten

## 3. Advies Raad van State en strategische adviesraden

...

### B. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

#### **Artikel 1.**

Dit artikel behoeft geen commentaar.

#### **Artikel 2.**

In het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van zeehavens wordt artikel 24 opgeheven. Dit artikel 24 verwijst naar de werking van de Vlaamse

Havencommissie (VHC) en de advisering over het Vlaams Havenbeleid. Aangezien het havenbeleid deel uitmaakt van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken worden deze advieswerkzaamheden waargenomen door de Mobiliteitsraad.

**Artikel 3.**

In het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van zeehavens wordt artikel 30, §3, opgeheven. Deze paragraaf verwijst naar het advies van de Vlaamse Havencommissie (VHC) met betrekking tot de financiële tegemoetkomingen verstrekt aan de havenbedrijven. Aangezien het havenbeleid deel uitmaakt van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken worden deze advieswerkzaamheden waargenomen door de Mobiliteitsraad.

**Artikel 4.**

In artikel 17 en 18 van het decreet van 7 mei 2004 inzake de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen wordt de oprichting bij de SERV van de Vlaamse Havencommissie (VHC) en Vlaamse Luchthavencommissie (VLC) geregeld. De opdrachten van deze adviesraden worden bij de inwerkingtreding van dit decreet overgenomen door de Algemene Mobiliteitsraad en zijn commissies.

**Artikel 5.**

Aan artikel 2 van het decreet van 7 juli 2006 houdende oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen worden de definities van departement en beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken en van combimobiliteit en Internationale knooppunten toegevoegd. Deze laatste begrippen vervullen een centrale rol in het Vlaamse Mobiliteitsbeleid.

Het begrip combimobiliteit werd voor een eerste maal naar voorgeschoven in de beleidsnota 2014-2019 en heeft zijn impact op verschillende maatschappelijke elementen zoals ruimtelijk beleid, vervoerswijze keuze, .... Het is als dusdanig een strategisch element van het beleid t.a.v. personenmobiliteit.

Combimobiliteit is een term die de complementariteit van de verschillende transportmodi benadrukt en aanstuurt op een meer gevarieerd en gecombineerd gebruik ervan. Om tegemoet te komen aan een mobiliteitsvraag kan een combinatie gemaakt worden van verschillende vervoersmodi. Belangrijk is daarom in te zetten op de maximale verknoping van netwerken zodat men niet automatisch kiest voor de wagen om alle trajecten af te leggen, maar ook - deels - gebruik maakt van andere vervoersmodi.

Internationale knooppunten zijn internationaal uitstekend bereikbare locaties die toegangspoorten vormen voor Vlaanderen. Ze beschikken over verschillende internationale verbindingen voor goederen en/of personen en zijn van uitzonderlijk belang zijn voor de economische structuur van Vlaanderen. Die locaties kunnen ondermeer de zeehavens van Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende, de internationale luchthaven Zaventem en de regionale luchthavens van Oostende en Antwerpen, de internationaal georiënteerde multimodale logistieke parken, en het station Antwerpen-Centraal zijn.

**Artikel 6.**

Conform Artikel III.93 van het Bestuursdecreet wordt het werkterrein van de Strategische adviesraad vastgelegd in het oprichtingsdecreet.

**Artikel 7.**

De opdrachten van de MORA worden aangepast zodat een gecoördineerde en multimodale adviesverlening voor het hele beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken mogelijk wordt. De opdrachten vloeien voort uit het Bestuursdecreet maar zijn tevens een synthese van de nog actuele opdrachten van de MORA, VHC en VLC.

Aan de bestaande opdrachten wordt in punt 11 de mogelijkheid toegevoegd om de adviesraad een rol te laten spelen bij de door de Vlaamse Regering opgestelde conceptnota's. De conceptnota is immers een instrument om het parlement en de maatschappelijke actoren actiever, transparanter en vroeger bij het beleid te betrekken, om op die manier de kwaliteit van de besluitvorming en het draagvlak van de beslissingen te versterken.

Conform de uitgangspunten in het Bestuursdecreet Witboek Open en Wendbare Overheid moet de adviesraad een rol kunnen spelen in verschillende vormen van interactief beleid. Zowel in de rechtstreekse publieksparticipatie door individuele burgers, het gestructureerde overleg met het middenveld, als de inbreng van nieuwe verenigingen en burgerbewegingen. Deze nieuwe taak wordt in punt 12 toegevoegd.

Verkokering wordt tegengegaan in punt 13 door aan de MORA de opdracht te geven een transparante en constructieve samenwerking op te zetten met de SAR's van andere beleidsdomeinen. Meer in het bijzonder krijgt de MORA de opdracht een structurele samenwerking op te zetten met de adviesorganen van het beleidsdomein Omgeving. Door deze structurele samenwerking wordt een betere wisselwerking beoogd tussen deze adviesraden, die qua thematiek vaak bij elkaar aanleunen. De samenwerking en uitwisseling is breder en meer omvattend dan wanneer er enkel vertegenwoordigers uit de milieuverenigingen zetelend in de MINA-raad worden opgenomen.

#### **Artikel 8.**

De adviesverplichting uit het bestaande oprichtingsdecreet wordt aangevuld met de voorontwerpen van decreet die betrekking hebben op havens, luchthavens en verkeersveiligheid zodat een gecoördineerde en multimodale adviesverlening voor het hele beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken mogelijk wordt.

De formulering dat de leden van de Vlaamse Regering niet verplicht zijn om het advies van de MORA in te winnen over voorontwerpen van decreet houdende instemming met internationale verdragen wordt overgenomen uit het geldende oprichtingsdecreet en het Bestuursdecreet.

Paragraaf 3 wordt hernomen en aangevuld zodat de Vlaamse Regering ook het advies van de MORA kan inwinnen over conceptnota's en dit ongeacht het beleidsdomein.

Paragraaf 4 uit het bestaande oprichtingsdecreet wordt niet hernomen. De MORA heeft in de voorbije 10 jaar geen enkel advies verleend in het kader van de voorstellen voor netmanagement. Bovendien zal het principe van netmanagement op een andere manier ingevuld worden in het kader van de omvorming van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid.

De verplichting overeenkomstig paragraaf 5 voor het uitbrengen van een vijfjaarlijks Mobiliteitsrapport blijft behouden. Het opleveren van jaarlijkse verslagen over de werkzaamheden van de MORA wordt voortaan geregeld door art. III. 106 van het Bestuursdecreet. Deze alinea werd dan ook opgeheven.

#### **Artikel 9.**

Artikel 6 van oprichtingsdecreet wordt opgeheven en wordt voortaan geregeld door art. III.103. van het Bestuursdecreet.

#### **Artikel 10.**

In artikel 5. werd paragraaf 5 uit het oprichtingsdecreet opgeheven, dus wordt de verwijzing hiernaar ook niet hernomen.

#### **Artikel 11.**

Deze bepaling behoeft geen commentaar.

## **Artikel 12.**

Met dit decreet worden, vanuit een multimodaal perspectief, de diverse overleg- en adviesorganen actief in het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken, zoals vermeld in de oprichtingsdecreten van de MORA, VHC en VLC, geïntegreerd in één nieuwe structuur.

Het nieuwe artikel 9 stelt dat er binnen de structuur van een Algemene Mobiliteitsraad worden een Commissie Personenmobiliteit en een Commissie Goederenvervoer, Logistiek en Internationale knooppunten worden opgericht. Deze tweeledigheid sluit aan bij de huidige mobiliteitsvraagstukken en integreert de uitdagingen van vandaag.

## **Artikel 13.**

Het nieuwe artikel 10, eerste lid, regelt de opdracht van de Algemene Mobiliteitsraad. De Algemene Mobiliteitsraad draagt de eindverantwoordelijkheid voor het proces van adviesverlening, de rapporten en verslagen aan de Vlaamse Regering, conform de taken van een strategische adviesraad voorzien in het Bestuursdecreet.

De Algemene Mobiliteitsraad waarborgt de goede werking en staat garant voor de kwaliteit van het adviesproces. Hij doet dit onder meer door :

- het proces van een adviesvraag aan te sturen, betrokkenheid van de commissies te organiseren en te waken over legitimiteit en kwaliteit;
- het bewaken van de onafhankelijkheid; het coördineren van de samenwerking tussen commissies onderling en Algemene Mobiliteitsraad zodat de homogeniteit in werking en adviezen behouden blijft;
- te zorgen voor een goede werking van het secretariaat en ondersteuning van de commissies onder meer op basis van een evenwichtig werkprogramma;
- te zorgen voor goede communicatie met de Vlaamse Regering, de bevoegde minister en leidend ambtenaren;
- het waarborgen van voldoende overleg tussen de stakeholders met het oog op sociaaleconomisch evenwicht;
- te voorzien in voldoende kennisopbouw en kennis- en informatiedeling binnen de organisatie;
- externe vertegenwoordiging.

De betrokkenheid van de commissies wordt gegarandeerd.

Het nieuwe artikel 10, tweede lid, regelt de samenstelling van de Algemene Mobiliteitsraad en zal verder worden uitgewerkt in het uitvoeringsbesluit.

Gelet op de gerichte taakstelling is een beperkte samenstelling van de Algemene Mobiliteitsraad aangewezen.

De Algemene Mobiliteitsraad wordt evenwichtig samengesteld met organisaties die het algemeen maatschappelijk belang kunnen vertegenwoordigen. De belangenorganisaties binnen de Algemene Mobiliteitsraad zijn paritair samengesteld uit interprofessionele sociale partners en uit vertegenwoordigers van koepelorganisaties van mobiliteitsverenigingen. Een vertegenwoordiger van de havenbesturen wordt toegevoegd alsook een vertegenwoordiger van een organisatie met uitzonderlijke expertise op het vlak van mobiliteit en innovatie, gelet op het bijzonder urgente noden in het mobiliteitsbeleid.

De lokale besturen worden, zoals voorzien in artikel III.95 van het Bestuursdecreet opgenomen door een vertegenwoordiger van de VVSG en de VVP. Dit is nu ook al het geval in de Mobiliteitsraad

De voorzitters en vicevoorzitters van de twee vaste commissies maken volwaardig deel uit van de Algemene Mobiliteitsraad.

Het derde lid regelt in het bijzonder de aanduiding van de voorzitter.

#### **Artikel 14.**

Het nieuwe artikel 11, eerste lid, bepaalt dat de Commissie Goederenvervoer, Logistiek en Internationale knooppunten de adviezen voorbereidt die betrekking hebben op alle ontwerpen van decreet, beleidsplannen en samenwerkingsakkoorden van de Vlaamse Regering die zich situeren in het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken en een effect hebben op de goederenmobiliteit of waarvan de door de beslissing gegenereerde mobiliteitseffecten een sociaaleconomische impact hebben op de sector van het goederenvervoer, de logistiek of de Internationale knooppunten.

De commissie heeft aandacht voor de uitvoering van het mobiliteitsplan Vlaanderen. Zij bekijkt de voorstellen met betrekking tot de bereikbaarheid van de Internationale knooppunten, mede in het kader van het internationaal en regionaal gevoerde maritiem en luchtvaartbeleid. Zij bekijkt het Vlaams investerings- en infrastructuurbeleid met het oog op het langetermijnperspectief. De commissie komt tot een geïntegreerde en multimodale benadering van het gevoerde goederenvervoer en logistiek beleid.

De commissie heeft de opdracht om, in samenwerking met het departement en de bestaande kennisinstellingen, kennis te verwerven over het goederenvervoer, logistiek en Internationale knooppunten op middellange en lange termijn. De analyses en rapporten moeten de werking van de commissie verder onderbouwen en kunnen als kennisdeling ingebracht worden in het maatschappelijk overleg.

Het tweede lid regelt de samenstelling van de Commissie Goederenvervoer, Logistiek en Internationale knooppunten.

Punt 1 bepaalt dat de sociale partners vertegenwoordigd in de SERV, op basis van een procedure uit te voeren in een uitvoeringsbesluit, tien vertegenwoordigers van sectorale belangenorganisaties voordragen. Zij waken over een evenwichtige spreiding binnen de vertegenwoordiging van alle sectoren van goederenvervoer, logistiek en Internationale knooppunten. In het uitvoeringsbesluit zal er rekening worden gehouden met de verplichtingen inzake evenwichtige vertegenwoordiging zoals geregeld door artikel III.58 van het Bestuursdecreet.

De groep leden bepaald in punt 2 moet bestaan uit enerzijds middenveldverenigingen en anderzijds uit operatoren actief in de sectoren van goederenvervoer, logistiek en Internationale knooppunten.

De vertegenwoordigers voldoen allen aan de voorwaarden van Artikel III. 97 van het Bestuursdecreet. Dit betekent tevens dat in tegenstelling tot het bestaande oprichtingsdecreet, ook de vertegenwoordigde operatoren onafhankelijk zijn van de Vlaamse Overheid.

De procedure uitgewerkt in het uitvoeringsbesluit moet er voor zorgen dat er in de verdeling van de mandaten gestreefd wordt naar evenwicht, legitimiteit en representativiteit bij de operatoren en middenveldorganisaties. In de voordrachtprocedure zal de Algemene Mobiliteitsraad een belangrijke rol worden toebedeeld om de representativiteit voor het beleidsdomein te bewaken. In het uitvoeringsbesluit zal er rekening worden gehouden met de verplichtingen inzake evenwichtige vertegenwoordiging zoals geregeld door artikel III.58 van het Bestuursdecreet.

De voorbije werkzaamheden van de MORA hebben aangetoond dat met betrekking tot kennisverwerving en kennisdeling de aanwezigheid van vertegenwoordigers vermeld in punt 3 erg zinvol is. De werkzaamheden van de commissie kunnen een positieve impact hebben op de maatschappelijke relevantie van mogelijke onderzoeksvragen of de onderzoeksagenda.

Punt 4 bepaalt dat de minister, op basis van een procedure uitgewerkt in het uitvoeringsbesluit, twee deskundigen benoemt die zullen zetelen in de commissie.

**Artikel 15.**

Deze bepaling behoeft geen commentaar.

**Artikel 16.**

Het nieuwe artikel 12, eerste lid, stelt dat de Commissie Personenmobiliteit de adviezen voorbereidt die betrekking hebben op alle ontwerpen van decreet, beleidsplannen en samenwerkingsakkoorden van de Vlaamse Regering die zich situeren in het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken en die een effect hebben op de personenmobiliteit of de verkeersveiligheid, of waarvan de door de beslissing gegenereerde mobiliteitseffecten een socio-economische impact hebben op de sectoren van het personenvervoer.

De commissie heeft aandacht voor de uitvoering van het mobiliteitsplan Vlaanderen, het fietsbeleidsplan en het Verkeersveiligheidsplan. De impact van bereikbaarheid van de Internationale knooppunten voor werknemers en gebruikers en de verdere economische ontwikkeling in Vlaanderen staan centraal in de werkzaamheden. Zij bekijkt het Vlaams investerings- en infrastructuurbeleid met het oog op het langetermijnperspectief en volgt de werking van de vervoerregio's.

De commissie komt tot een geïntegreerde en multimodale benadering van het gevoerde beleid rond basisbereikbaarheid. De commissie volgt de ontwikkeling van het openbaar en collectief vervoer op de voet.

De commissie heeft onder meer de opdracht om, in samenwerking met het departement en de bestaande kennisinstellingen, kennis te verwerven over de personenmobiliteit op middellange en lange termijn. De analyses en rapporten moeten de werking van de commissie verder onderbouwen en kunnen als kennisdeling ingebracht worden in het maatschappelijk overleg. De resultaten uit het opvolgingsrapport over de monitoring Mobiliteitsplan Vlaanderen worden uitgebreid besproken vanuit het maatschappelijk perspectief.

Het tweede lid regelt de samenstelling van de Commissie Personenmobiliteit.

Punt 1 bepaalt dat de sociale partners vertegenwoordigd in de SERV, op basis van een procedure uitgewerkt in het uitvoeringsbesluit, 10 vertegenwoordigers van sectorale belangenorganisaties voordragen. Zij waken over een evenwichtige spreiding binnen de vertegenwoordiging van alle sectoren van openbaar, collectief en privaat personenvervoer.

Het Besluit zal voorzien dat maximaal één derde van de vertegenwoordigers van hetzelfde geslacht zijn.

De groep leden, vermeld in punt 2, moet bestaan uit enerzijds middenveldverenigingen en uit operatoren actief in de sectoren van de personenmobiliteit of openbaar, collectief en privaat personenvervoer of verkeersveiligheid.

De vertegenwoordigers voldoen alle aan de voorwaarden van Artikel III. 97 van het Bestuursdecreet. Dit betekent tevens dat in tegenstelling tot het bestaande decreet, ook de vertegenwoordigde operatoren onafhankelijk zijn van de Vlaamse Overheid. De procedure uitgewerkt in het Besluit moet zorgen dat in de verdeling van de mandaten gezorgd wordt voor evenwicht, legitimiteit en representativiteit bij de operatoren en middenveldorganisaties. In de voordrachtprocedure zal de Algemene Mobiliteitsraad een belangrijke rol worden toebedeeld om de representativiteit voor het beleidsdomein te bewaken. In het uitvoeringsbesluit zal er rekening worden gehouden met de verplichtingen inzake evenwichtige vertegenwoordiging zoals geregeld door artikel III.58 van het Bestuursdecreet.

De voorbije werkzaamheden van de MORA hebben aangetoond dat met betrekking tot kennisverwerving en kennisdeling de aanwezigheid van de vertegenwoordigers, vermeld in punt 3, erg zinvol is. De werkzaamheden van de commissie kunnen een positieve impact hebben op de maatschappelijke relevantie van mogelijke onderzoeksvragen of de onderzoeksagenda. De vertegenwoordigers bezitten een uitzonderlijke expertise op het domein van de personenmobiliteit, openbaar, collectief en privaat personenvervoer of verkeersveiligheid.

Punt 4 bepaalt dat de minister, op basis van een procedure uitgewerkt in het uitvoeringsbesluit, twee deskundigen benoemt die zullen zetelen in de commissie.

**Artikel 17.**

Deze bepaling behoeft geen commentaar.

**Artikel 18.**

Het nieuwe artikel 13, paragraaf 1 voorziet in een dubbele voordracht van de leden, behalve voor de vertegenwoordigers van de kennisinstellingen en de deskundigen.

Paragrafen 2 en 3 behoeven geen commentaar.

Paragrafen 4 en 5 nemen de bestaande tekst van artikel 9 paragraaf 4 en 7 over.

Paragraaf 6 werd toegevoegd teneinde de continuïteit van de werking van de Algemene Mobiliteitsraad en commissies ten allen tijde te garanderen.

**Artikel 19.**

Deze bepaling behoeft geen commentaar.

**Artikel 20.**

Het nieuwe artikel 13/1 herhaalt het bestaande artikel 13. Verder wordt de wederkerigheid ingebracht in het kader van de evolutie naar een open en interactieve beleidsvoering. Het is logisch dat ook de leidend ambtenaren de MORA kunnen vragen om toelichtingen te verschaffen over de door de MORA verstrekte adviezen.

Paragraaf 3 is het gevolg van het uitgangspunt in het bestuursdecreet dat beleidsgerichte advisering moet kunnen plaatsvinden op een moment waar het beleid nog in een ontwikkelingsfase verkeert. De MORA moet ook kunnen dienen als een klankbord voor de toetsing van onuitgewerkte ideeën, of zich een beeld vormen van de door het beleidsdomein opgestelde onderzoeksagenda. Het bestuursdecreet voorziet dat de MORA een werkprogramma opstelt. Een goede communicatie van de MORA met het managementcomité van het departement is essentieel om zijn adviesopdracht naar behoren te vervullen.

**Artikel 21.**

Deze bepaling behoeft geen commentaar

**Artikel 22.**

Deze bepaling behoeft geen commentaar

**Artikel 23.**

Deze bepaling behoeft geen commentaar

**Artikel 12.**

In artikel 17 en 18 van het decreet van 7 mei 2004 inzake de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen wordt de oprichting bij de SERV van de Vlaamse Havencommissie en Vlaamse Luchthavencommissie geregeld. De opdrachten van



deze adviesraden worden bij de inwerkingtreding van dit decreet overgenomen door de Algemene Mobiliteitsraad en zijn commissies.

**Artikel 13.**

In het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van zeehavens wordt artikel 24 opgeheven.

Artikel 24 verwijst naar de werking van de Vlaamse Havencommissie en de advisering over het Vlaams Havenbeleid. Aangezien het havenbeleid deel uitmaakt van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken worden deze advieswerkzaamheden waargenomen door de Mobiliteitsraad.

**Artikel 14.**

In het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van zeehavens wordt artikel 30, §3, opgeheven. Deze paragraaf verwijst naar het advies van de VHC met betrekking tot de financiële tegemoetkomingen verstrekt aan de havenbedrijven. Gezien de gewijzigde structuren wordt hierover geen advies meer verwacht.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Geert BOURGOIS

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn,

Ben WEYTS