



DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN
DE VLAAMSE MINISTER VAN JUSTITIE EN HANDHAVING, OMGEVING, ENERGIE EN TOERISME

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: Ontwerpbesluit van de Vlaamse Regering betreffende de regionale mobiliteitsplannen met integratie van de milieueffectrapportage

Samenvatting

Door middel van het voorliggende besluit wordt er uitvoering gegeven aan artikel 18, §4, artikel 19, vierde lid en artikel 31, §2, vierde lid. van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid. Er worden nadere regels vastgesteld tot bepaling van de procedure en inhoud betreffende de regionale mobiliteitsplannen.

Omdat wordt gekozen voor een geïntegreerd planningsproces waarbij de plan-milieueffectrapportage deel zal uitmaken van het planproces wordt door middel van het voorliggend besluit ook uitvoering gegeven aan artikel 4.2.4, §1 van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid. Het besluit voorziet dan ook in de gedeeltelijke omzetting van richtlijn 2001/42/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2001 betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's.

1. SITUERING

A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

Dit dossier heeft betrekking op de beleidsvelden algemeen mobiliteitsbeleid, het gemeenschappelijk vervoer, weginfrastructuur en het wegenbeleid, de waterinfrastructuur en het waterbeleid, regionale luchthavens, omgeving en natuur.

B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

Het ontwerp van besluit is aangepast aan het Taal- en Wetgevingstechnisch advies 2020/248.

Het advies van de Inspectie van Financiën d.d.29 juni 2020 is gunstig en het begrotingsakkoord is verleend op 13.07.2020.

Dit besluit verweeft de regels omtrent de totstandkoming van mobiliteitsplannen die gekend waren op basis van het decreet Mobiliteitsbeleid en die nu wat betreft de regionale

mobiliteitsplannen gekend zijn op basis van de Omzendbrief MOW 2019/01 betreffende de opstart en werking van de vervoerregio's, met de principes uit het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid (DABM) inzake de milieueffectrapportage voor plannen. In die zin wordt dit besluit niet van strategisch belang geacht.

2. INHOUD

ALGEMENE TOELICHTING

Dit besluit geeft uitvoering aan artikel 18, §4, artikel 19, vierde lid en artikel 31, §2, vierde lid. van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid. Er worden nadere regels vastgesteld tot bepaling van de procedure en inhoud betreffende de regionale mobiliteitsplannen. Er wordt voor gekozen om overeenkomstig artikel 4.2.4, §1 van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid (hierna DABM genoemd) de milieueffectrapportage voor regionale mobiliteitsplannen te integreren in de opmaakprocedure ervan. Bij het in werking treden van dit besluit is dit automatisch van toepassing op de processen tot opmaak van het regionaal mobiliteitsplan die dan reeds werden aangevat in de vervoerregio's.

Inhoud van de regionale mobiliteitsplannen

Het regionaal mobiliteitsplan legt de globale mobiliteitsvisie voor een langere termijn vast voor de vervoerregio, en dat voor alle vervoersmodi. Dat plan doet onder andere uitspraken over de belangrijke mobiliteitsuitdagingen van de regio, tekent het openbaar vervoersnetwerk uit en stelt maatregelen voor de verbetering van de doorstroming, de verkeersveiligheid en het fietsbeleid voor.

De inhoudelijke invulling van het regionaal mobiliteitsplan zal specifiek voor elke vervoerregio een antwoord geven op de doelstellingen opgenomen in artikel 4 van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid voortbouwend op een door de Vlaamse Regering vastgestelde Vlaamse Mobiliteitsvisie en invulling gevend aan de taken opgenomen in artikel 8 van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid. Een regionaal mobiliteitsplan kan aldus zeer uiteenlopende topics bevatten m.b.t. mobiliteit, verkeersveiligheid, doorstroming, personenvervoer, logistiek, maar brengt ook elementen aan vanuit ruimtelijke ordening, klimaat- en milieudoelstellingen, enz. om te komen tot één geïntegreerd en coherent plan. Belangrijk hierbij is dat mobiliteit globaal, multimodaal en synchromodaal bekeken wordt. Onder andere het wegennet, het netwerk van openbaar personenvervoer, het fietsnetwerk en het logistiek netwerk met onderlinge koppeling in vervoersknooppunten worden hierin meegenomen.

Wat de inhoudelijke opbouw van de plannen betreft, wordt ervoor geopteerd om aan te sluiten bij de gefaseerde opbouw zoals voorgesteld in de Europese richtlijnen voor 'Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP)'. De plannen vormen een belangrijk instrument in de uitrol van de Urban Mobility Package 2013¹ en zullen zoals blijkt uit de lopende evaluatie nog aan belang winnen in het Europees beleid, bijv. door ze mogelijk als voorwaarde op te nemen bij het ter beschikking stellen van fondsen. Het SUMP-concept is tot stand gekomen vanuit een brede uitwisseling tussen belanghebbenden en planningsexperts in de hele Europese Unie en is in Vlaanderen bekend via de jarenlang gehanteerde methodiek voor de gemeentelijke mobiliteitsplannen. In februari 2020 werden de herziene richtlijnen voor het ontwikkelen en implementeren van een plan voor duurzame stedelijke mobiliteit gepubliceerd.

¹ Zie [Together towards competitive and resource-efficient urban mobility \[COM\(2013\) 913\]](#).

Gezamenlijke verantwoordelijkheid

Voor de uitvoering van het regionale mobiliteitsplan zullen zowel gewestelijke als gemeentelijke bevoegdheden worden aangesproken. Zij zijn samen in de context van de vervoerregioraad die initiatief neemt tot de opmaak of herziening van een regionaal mobiliteitsplan (zie artikel 18 van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid) belast met het voorbereiden, opmaken, opvolgen en evalueren van het plan (zie artikel 8 van hetzelfde decreet). De realisatie van het plan zal ook om een meer intense samenwerking vragen tussen publieke en private partijen, enerzijds, en met tal van andere maatschappelijke actoren en burgers, anderzijds. Voor zover deze actoren nog niet vertegenwoordigd zijn in de vervoerregioraad, zal deze samenwerking worden uitgetekend in een participatietraject bij de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan. In voorkomend geval, moet ervoor gezorgd worden dat het participatietraject samen met de planaspecten ook de nodige participatie over de milieueffectrapportage omvat. De procedure die in het besluit wordt uitgeschreven moet er toe leiden dat de decretale verplichting tot de opmaak van een regionaal mobiliteitsplan voor elke vervoerregio wordt vervuld, rekening houdend met de taken en verantwoordelijkheden die voor alle betrokken actoren en organen zijn weggelegd, met de bepalingen inzake participatie en met de inzet van de eigen verantwoordelijkheden die moeten bijdragen tot de uitvoering van het regionaal mobiliteitsplan.

Voor de regionale mobiliteitsplannen wordt de planningsdynamiek dus samengebracht op een tussenniveau tussen het Vlaamse niveau en de lokale besturen. Dat gebeurt via het orgaan van de vervoerregioraden waarin zowel Vlaamse als lokale instanties zijn vertegenwoordigd. De vervoerregioraad is een samenwerkingsverband tussen de bestaande bestuursniveaus waarbinnen wordt samengewerkt tot een gezamenlijke visie, maar waarvoor de verantwoordelijkheid op zich wordt verdeeld over en gedragen door de bestaande structuren. Minstens de lokale overheden en Vlaamse overheid nemen aan dit overleg deel en verbinden zichzelf door de onderlinge afspraken die in de vervoerregioraad gemaakt worden. Daarom wordt voorzien in een formele bekrachtiging van deze afspraken op beide bestuurlijke niveaus. Nadat de vervoerregioraad de gemeenschappelijke visie in consensus vaststelt, volgt de goedkeuring op Vlaams niveau waarna het regionaal mobiliteitsplan in werking treedt ten opzichte van de actoren vermeld in artikel 13§1 van het Decreet Basisbereikbaarheid. De beslissingen over de gemeentelijke acties en verantwoordelijkheden worden voor elke gemeente waarop deze betrekking hebben afzonderlijk goedgekeurd door de respectievelijke gemeenteraden. De gemeenten zijn in de vervoerregioraad vertegenwoordigd door een uitvoerend mandataris (schep en of burgemeester) waarvan wordt verwacht dat deze vanuit de gemeente over het nodige mandaat beschikt teneinde standpunt in te nemen binnen de vervoerregioraad. Er wordt daarenboven verwacht dat de uitvoerend mandataris voldoende terugkoppelt naar de gemeenteraad tijdens het proces tot opmaak van het regionaal mobiliteitsplan.

Plan-MER-plicht

Omwille van rechtszekerheid² wordt rekening gehouden met de mogelijkheid dat bij de opmaak van een regionaal mobiliteitsplan een plan-milieueffectrapportage moet worden uitgevoerd. De regionale mobiliteitsplannen kunnen immers onder het toepassingsgebied van de verplichte milieueffectrapportage vallen. Of voor een regionaal mobiliteitsplan een plan-milieueffectrapportage moet worden uitgevoerd, is sterk afhankelijk van de inhoud van het regionale mobiliteitsplan en dit zal dan ook plan per plan moeten worden onderzocht conform het DABM.

² Zie opmerkingen 6.1 t.e.m. 6.4 van het advies van de Raad van State nr. 64.577/3 van 10 december 2018 op het voorontwerp van decreet betreffende de basisbereikbaarheid.

Het zou bijvoorbeeld kunnen dat bepaalde maatregelen die worden opgenomen in het actieplan van die aard zijn dat ze aanzienlijke gevolgen kunnen hebben voor het milieu. Daarnaast zouden bepaalde keuzes rond de uitvoering van projecten op bindende wijze kunnen gekoppeld worden aan de keuzes die zijn vastgelegd in het regionaal mobiliteitsplan. Ook kan het zijn dat op voorhand niet kan worden uitgesloten dat de maatregelen omschreven in het regionaal mobiliteitsplan geen significante gevolgen kunnen hebben voor bepaalde SBZ-gebieden zodat een passende beoordeling dient te worden opgemaakt.

Daarnaast kan het ook gewenst zijn om, zonder dat hiertoe een verplichting bestaat, een MER op te maken voor een regionaal mobiliteitsplan. Het MER kan informatie geven over de milieueffecten van verschillende alternatieven en in navolgende plannen of projecten kan verder gesteund worden op de uitgevoerde milieueffectrapportage die aan alle formele vereisten voldoet.

Artikel 4.2.4, §1 van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid laat toe om in een besluit dat voor de opmaak van een plan of programma van toepassing is, te bepalen op welke wijze het onderzoek tot milieueffectrapportage of het plan-MER in de opmaakprocedure van dit plan of programma geïntegreerd wordt. Van die mogelijkheid wordt gebruik gemaakt in dit besluit: de procedurele aspecten inzake de eventuele milieueffectrapportage worden geregeld in dit besluit. Deze keuze wordt gemaakt omwille van de hierboven geschetste specificiteit van de (opmaak van) regionale mobiliteitsplannen. Het betreft namelijk een plan dat ontstaat via een gezamenlijke verantwoordelijkheid met zowel Vlaamse als gemeentelijke bevoegdheden, met een specifieke rol voor de vervoerregioraad waarin verschillende actoren vertegenwoordigd zijn. Er wordt een intense samenwerking tussen private en publieke partijen beoogd en er wordt een participatietraject uitgetekend op maat van het plan. Het inpassen van de verplichtingen inzake milieueffectrapportage zoals geregeld in het DABM in dit proces zou bijzonder veel aandacht vergen. Vele stappen van het planproces voor de mobiliteitsplannen hebben een vergelijkbare finaliteit als deze voor de milieueffectrapportage. Er is een voortdurende afstemming vereist. Ook voor de doorwerking van de resultaten van het plan-MER zijn voor een regionaal mobiliteitsplan verschillende partijen betrokken. De gezamenlijke verantwoordelijkheid en de unieke samenwerking in de vervoerregioraad vragen een specifieke aanpak. Om het werken op dit tussenniveau te faciliteren, om procedurefouten te vermijden en om een maximale doorwerking van de milieueffectrapportage te bekomen, wordt ervoor gekozen voor deze plannen gebruik te maken van de mogelijkheid die het DABM biedt om in de opmaakprocedure van het regionaal mobiliteitsplan zelf de milieueffectrapportage te integreren en deze geïntegreerde procedure wettelijk vast te leggen. Deze legistische aanpak laat bovendien toe om de nodige procedurele aspecten volledig af te stemmen op de opmaakprocedure van het regionaal mobiliteitsplan, zoveel mogelijk op maat van het plan. De Europese richtlijn 2001/42/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2001 betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's gaat uit van het basisprincipe dat milieueffectbeoordeling een belangrijk instrument is voor de integratie van milieuoverwegingen in de voorbereiding en goedkeuring van bepaalde plannen en programma's die aanzienlijke milieueffecten kunnen hebben, omdat zij garandeert dat reeds tijdens de voorbereiding en vóór de vaststelling van die plannen en programma's met de effecten van de uitvoering daarvan rekening wordt gehouden. De procedurele afstemming kan aldus leiden tot een optimale doorwerking van de planmilieueffectrapportage in het regionaal mobiliteitsplan zodat milieuoverwegingen worden geïntegreerd in het plan en ongewenste milieueffecten die zich zouden kunnen stellen tijdens de uitvoering van het plan kunnen worden voorkomen in plaats van op dat moment te moeten voorzien in herstel.

Voor wat betreft de lokale mobiliteitsplannen wordt er in dit besluit geen proces vastgelegd zodat, indien deze plannen onder het toepassingsgebied van de milieueffectrapportage zouden vallen, de bepalingen van titel IV, hoofdstuk II uit het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid van toepassing zijn. De opmaak van een lokaal

mobiliteitsplan is facultatief en berust op de vrijwillige keuze van de desbetreffende gemeente(n), zodat er ook bewust voor wordt gekozen hiervoor geen opgelegde procedure uit te werken.

B. TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN

Artikel 1.

Met dit artikel wordt duidelijk gemaakt dat voor wat de procedurele aspecten van de milieueffectbeoordeling over regionale mobiliteitsplannen betreft dit besluit het hoofdstuk II van titel IV van het DABM vervangt als maatregel waardoor richtlijn 2001/42/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2001 betreffende de beoordeling van de gevolgen van het milieu voor bepaalde plannen en programma's in nationaal recht wordt omgezet. Meer bepaald voorziet dit besluit in de omzetting van artikel 3, lid 6 en lid 7, artikel 4, lid 1, artikel 5, lid 1 en lid 4 en de artikelen 6 tot en met 9 van richtlijn 2001/42/EG.

Artikel 2.

Dit artikel bevat definities die gelden voor de toepassing van dit besluit.

De plan-m.e.r.-screening is wat in het DABM het onderzoek tot milieueffectrapportage wordt genoemd. De term plan-m.e.r.-screening is intussen de gebruikelijke term hiervoor in de praktijk, daarom werd ervoor geopteerd in dit besluit deze term te gebruiken.

Artikel 3.

Paragraaf 1 bepaalt dat binnen de vervoerregioraad het departement Mobiliteit en Openbare Werken de verantwoordelijkheid krijgt om een deskundige aan te duiden die de vervoerregioraad zal bijstaan in het ontwerpproces van het regionaal mobiliteitsplan. De keuze voor het departement vloeit voort uit de regierol die hem decretaal is toegewezen. De aanstelling van een deskundige moet garanderen dat in voldoende begeleiding wordt voorzien in de inhoudelijke en procesmatige opmaak van het plan, waarbij het departement de eigen kennis en expertise inzet om er over te waken dat dit op voldoende kwalitatieve wijze gebeurt. Dit is een andere deskundige dan de erkende MER-coördinator die eveneens door het departement wordt aangesteld (zie art. 4).

Paragraaf 2 geeft de oplijsting van de chronologische stappen die zullen worden doorlopen in het planproces. In het vervolg van het besluit zal dieper worden ingegaan op de procedurele aspecten gekoppeld aan deze stappen.

In een eerste stap gebeurt de inhoudsafbakening van het regionaal mobiliteitsplan. Zoals in de algemene toelichting beschreven dient het plan te worden opgemaakt op maat van de vervoerregio. Het plan moet bepalen hoe de afstemming op de regionale vervoersvraag zal worden bewaakt, op basis van de reële en potentiële vervoersstromen. Dat betekent dat een regionaal mobiliteitsplan niet noodzakelijk alles omvattend moet zijn. Belangrijk hierbij is dat mobiliteit globaal wordt bekeken en dat verder wordt ingegaan op de mobiliteitsuitdagingen die specifiek voor de eigen vervoerregio gelden. De afbakening van de vervoerregio's maakt dat deze ook sterk variëren in ruimtelijke omvang, zeer divers zijn qua interne ruimtelijke structuur en samenhang. Dat zal ook een impact hebben op de keuze van topics relevant op de vervoerregio als geheel en de gewenste diepgang en detailleringsgraad. De inhoudsafbakening is gekoppeld aan de omgevingsanalyse zoals vooropgesteld in artikel 19 van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid. Aangezien het decreet bepaalt dat ook bij een eventuele gehele of gedeeltelijke herziening van het plan dezelfde procedure wordt gevolgd, is de inhoudsafbakening ook van belang om in een volgend planproces duidelijk af te bakenen op welke inhoud in het

herzieningsproces zal worden gefocust. Tenslotte zal de inhoudsafbakening bepalend zijn voor de nadere invulling van het participatietraject en ook voor het antwoord op de vraag of voor het plan plan-MER-plicht geldt (zie artikels 4 en 6).

Bij de start van het planproces wordt aan het participatietraject vormgegeven. Aan de hand van de inhoudsafbakening van het regionaal mobiliteitsplan en desgevallend aan de hand van de mogelijke milieueffecten, kan een inschatting worden gemaakt van welke actoren dienen te worden betrokken en op die manier kan de tijdige betrokkenheid in de loop van het proces worden gegarandeerd. Ook tijdens het planproces wordt er verder over gewaakt dat het participatietraject blijvend wordt aangepast met het oog op een zo breed mogelijke kwalitatieve, inclusieve, gewenste betrokkenheid. De vervoerregio bepaalt de aanpak van de participatie omtrent het regionaal mobiliteitsplan en de milieueffectrapportage rekening houdend met de eigenheid van de vervoerregio en met de minimumvereisten hierover in het besluit. Nadere bepalingen in verband met het participatietraject worden nog uitgewerkt in artikel 5 van dit besluit. Daarbij wordt de nodige flexibiliteit gegeven aan elk participatietraject om op een moderne en inclusieve wijze aan effectieve en kwalitatieve participatie te doen waarbij enkel het minimale kader door onderhavig besluit wordt vastgelegd. Binnen elk participatietraject dienen de Europese en internationale wettelijke normen en aanbevelingen rond participatie te worden meegenomen (richtlijn 2001/42/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2001 betreffende de beoordeling van de gevolgen van het milieu voor bepaalde plannen en programma's, Verdrag van Aarhus,...). De manier waarop dit gebeurt betreft maatwerk dat zal worden afgestemd op de eigenheid van elke vervoerregio en op de relevante actoren en bestaande structuren die verschillen per vervoerregio.

De uiteindelijke opmaak van het plan zal op een gefaseerde wijze plaatsvinden. De drie fases worden nader gedefinieerd en komen overeen met stappen 1 t.e.m. 7 van de Europese SUMP-cyclus. Het belang van de gefaseerde aanpak is dat er op basis van doelgerichte analyses op de gepaste momenten keuzes worden gemaakt zodat stelselmatig aan een goed onderbouwde visie kan worden gewerkt. De resultaten van elke fase leggen de kiem voor de volgende en worden finaal geïntegreerd in het voorlopig ontwerp van regionaal mobiliteitsplan.

De laatste 2 stappen worden doorlopen in functie van de uiteindelijke vaststelling en goedkeuring van het regionaal mobiliteitsplan zoals nader uitgewerkt in de artikels 6 t.e.m. 9 van dit besluit.

De chronologie van de verschillende stappen sluit niet uit dat voorgaande stappen hernomen kunnen worden wanneer dat noodzakelijk is voor het planproces. Bijvoorbeeld in de lopende planprocessen kan dit aangewezen zijn. De tekst van het besluit is zo opgesteld dat, indien nodig, in het opmaakproces een aantal stappen kunnen worden teruggekeerd en bepaalde onderdelen van het opmaakproces kunnen worden hernomen. De bedoeling hiervan is om een maximale flexibiliteit te bieden in het opmaakproces en flexibel te kunnen inspelen op elementen die anders tot een blokkering van het proces zouden kunnen leiden.

Artikel 4.

Dit artikel zegt dat het besluit een uitvoering is van artikel 4.2.4 § 1 van het DABM en dat voor een regionaal mobiliteitsplan waarvoor een verplichting tot milieueffectrapportage is vastgesteld, een procedure inzake milieueffectrapportage zoals opgenomen in dit besluit geldt in plaats van de procedure inzake milieueffectrapportage zoals opgenomen in hoofdstuk II van titel IV van het DABM. Conform artikel 4.2.4 § 1, 1^o van het DABM heeft dit besluit niet tot doel af te wijken van de bepalingen van hoofdstuk II van titel IV van het DABM die betrekking hebben op het vaststellen van de verplichting tot milieueffectrapportage. De verplichting tot milieueffectrapportage voor een specifiek regionaal mobiliteitsplan wordt vastgesteld met toetsing aan artikel 4.2.3 van het DABM. De toetsing zal uitwijzen dat ofwel een plan-MER moet worden opgemaakt, ofwel een plan-m.e.r.-screening of verzoek tot MER-ontheffing moet worden opgemaakt, ofwel dat er geen verplichting tot milieueffectrapportage bestaat. Wanneer het regionaal mobiliteitsplan onder de

plan-m.e.r.-plicht valt op basis van een toetsing aan artikel 4.2.3 van het DABM, is uitsluitend dit besluit van toepassing in plaats van de procedurele bepalingen van hoofdstuk II van titel IV van het DABM.. Artikel 4.2.8, §1bis van het DABM bevat de inhoud van een plan-MER. Artikel 4.2.9. van het DABM bevat bepalingen over de erkende MER-coördinator die instaat voor de begeleiding van de opmaak van een plan-MER.

De vermelde artikels bevatten, zoals ze geformuleerd zijn in het DABM, zowel inhoudelijke als procedurele aspecten. Wanneer naar deze artikels wordt verwezen in dit besluit zijn enkel de inhoudelijke aspecten van toepassing. Bepalingen inzake procedures en termijnen zijn niet van toepassing en moeten bij lezing worden vervangen door de procedurele aspecten zoals deze specifiek voor de regionale mobiliteitsplannen vastgelegd zijn in dit besluit.

In paragraaf 2 wordt verduidelijkt dat voor informatie, die verplicht deel moet uitmaken van het plan-MER, in het plan-MER kan verwezen worden naar het regionaal mobiliteitsplan als die informatie daarin reeds op herkenbare manier is opgenomen.

Naar analogie met het feit dat het departement ook de deskundige voor de opmaak van het plan aanstelt, gebeurt de aanstelling van de erkende MER-coördinator eveneens door het departement Mobiliteit en Openbare Werken. Het departement kan daarbij waken over de onafhankelijkheid van de MER-coördinator.

Artikel 5.

In dit artikel worden een aantal minimale bepalingen vastgelegd met betrekking tot het participatietraject bij de opmaak van de mobiliteitsplannen. De bedoeling is de participatie op een meer doordachte, strategische manier te organiseren en beter te sturen, waarbij wordt gestreefd naar een meer interactieve vorm van inspraak of betrokkenheid van de relevante actoren en het publiek bij het mobiliteitsbeleid. Zoals in artikel 2 aangegeven, wordt verwacht dat het participatietraject voorafgaandelijk aan de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan wordt opgesteld zodat het reeds kan starten bij de opstelling van het ontwerp van mobiliteitsplan en niet pas vanaf het ogenblik dat het ontwerp voorlopig is vastgesteld.

Het is aangewezen om te vertrekken vanuit een stakeholdersanalyse waarbij de vervoerregioraad bepaalt aan de hand van welke criteria de te betrekken actoren worden geselecteerd, rekening houdend met bestaande (burger-)initiatieven, overlegstructuren, raden, enz. Afhankelijk van de grootte van de regio, de ligging van de regio, de regionale organisatie van het middenveld, enz. kan de aanpak verschillen. Dat wordt idealiter bekeken in relatie tot hoe de structurele participatie reeds in de vervoerregio wordt georganiseerd. Ook de wijze waarop het publiek wordt betrokken, naast de verplichte minimale betrokkenheid zoals geregeld in het besluit, moet worden bepaald. Tijdens het planproces wordt er verder over gewaakt dat het participatietraject blijvend wordt aangepast met het oog op een zo breed mogelijke kwalitatieve, inclusieve, gewenste betrokkenheid. Daarom is bepaald dat het participatietraject in de loop van het proces kan worden aangepast. Het participatietraject en de eventuele aanpassingen worden bekendgemaakt op de website van de vervoerregioraad. Op die manier is het steeds duidelijk hoe de participatie verloopt.

Gelet op het geïntegreerd planningsproces zal, in voorkomend geval, de participatie zowel betrekking hebben op het plan zelf als op de milieueffectrapportage. Om aan de vereisten hierover op basis van internationale verplichtingen te voldoen, wordt de minimaal noodzakelijke participatie in het besluit geregeld. Deze verplichte participatie maakt noodzakelijk deel uit van het participatietraject. In paragraaf 2 en paragraaf 3 wordt bepaald welke minimale actoren vanuit de milieueffectrapportage moeten worden betrokken of hoe zij worden aangewezen. De administratie bevoegd voor milieueffectrapportage en de gemeenten die behoren tot de vervoerregio zullen in elk geval vanuit de milieueffectrapportage minimaal moeten worden

betrokken. Naast de in §3 vermelde actoren, zal de administratie bevoegd voor milieueffectrapportage adviesinstanties aanduiden die eveneens geraadpleegd moeten worden. Er werd voor gekozen om hiervoor geen lijst op te nemen in het besluit aangezien deze voortdurend aan wijzigingen onderhevig is. Daarenboven zal ook de reikwijdte van de milieueffecten bepalen of dat er ook gemeenten die niet tot de vervoerregio behoren of provincies in deze lijst worden opgenomen. Dit is bijvoorbeeld het geval voor gemeenten of provincies die (deels) buiten de vervoerregio liggen maar op wiens grondgebied toch milieueffecten te verwachten zijn. In hoofdstuk 4 wordt verder bepaald hoe deze betrokkenheid moet gebeuren om te voldoen aan de verplichtingen inzake milieueffectrapportage. Dit neemt niet weg dat er moet worden naar gestreefd om deze actoren op de meest efficiënte wijze in het gehele participatietraject te betrekken.

Artikel 6.

Artikel 6 beschrijft de procedure voorafgaand aan de vaststelling van het voorlopig ontwerp van regionaal mobiliteitsplan.

De procedure bestaat erin dat bij de afronding van elke fase in het planproces binnen de vervoerregioraad wordt afgetoetst of er instemming bestaat over het bekomen resultaat en de formele stap kan worden gezet naar de volgende fase. Het resultaat van fase 1 zal een inzicht brengen in de toekomstige mobiliteitsvraag, mogelijke oplossingsrichtingen en mogelijke alternatieven.

Het artikel gaat in op de procedure voor de drie mogelijkheden die van toepassing kunnen zijn in het geval van milieueffectrapportage: plan-MER (paragraaf 2), plan-m.e.r.-screening (paragraaf 3) of een MER-ontheffing (paragraaf 4).

In het geval een plan-MER moet worden opgesteld, dient conform artikel 4.2.9, §1 en 2, van het DABM een erkende MER-coördinator te worden aangesteld. In dit besluit wordt opgenomen dat deze aanstelling gebeurt door het departement Mobiliteit en Openbare Werken. De erkende MER-coördinator stemt het plan-MER, waaronder het detailniveau daarvan, af op de mate van gedetailleerdheid van het plan en op de fase van het planningsproces waarin het plan zich bevindt.

Artikel 6 neemt enkel de strikt noodzakelijk afstemmingsmomenten op waarop de administratie bevoegd voor milieueffectrapportage en adviesinstanties moeten worden geraadpleegd (artikel 5, lid 4 van richtlijn 2001/42/EG). Er wordt niet gespecificeerd wie precies de adviezen opvraagt omdat dit afhankelijk van het proces per vervoerregio anders kan en mag zijn. Het is eveneens mogelijk dat de administratie bevoegd voor de milieueffectrapportage verzocht wordt om de adviezen te vragen.

Omwille van procedurele duidelijkheid en eenvoud, wordt ervoor gekozen om de bepalingen inzake ontheffing voor regionale mobiliteitsplannen af te stemmen op deze van de plan-m.e.r.-screening voor regionale mobiliteitsplannen. Zowel over de plan-m.e.r.-screening als over de ontheffing wordt minstens advies gevraagd aan de in het besluit vermelde adviserende instanties. Er wordt niet vastgelegd op welk specifiek moment in de procedure deze adviesinstanties moeten geraadpleegd worden en de betreffende documenten overgemaakt moeten worden aan de administratie bevoegd voor milieueffectrapportage. Het enige dat hierover wordt bepaald is dat de administratie bevoegd voor milieueffectrapportage in staat moet worden gesteld om uiterlijk voor de vaststelling van het voorlopig ontwerp te beslissen of de plan-m.e.r.-screening/ontheffing voldoet of alsnog een plan-MER nodig is.

De termijn van adviesverlening (paragraaf 5) en de bekendmaking (paragraaf 6) zijn op de drie mogelijkheden van milieueffectrapportage van toepassing. De bekendmaking en ter inzage legging gebeuren door de administratie bevoegd voor de milieueffectrapportage.

Artikel 7.

Artikel 7 beschrijft de procedure van de vaststelling en goedkeuring van het voorlopig ontwerp van regionaal mobiliteitsplan en het openbaar onderzoek en raadpleging die hier op volgen.

Het is dit voorlopig ontwerp dat, in voorkomend geval samen met de nodige documenten in het kader van de milieueffectrapportage, wordt onderworpen aan een openbaar onderzoek en aan een adviesvraag bij de gemeenteraden van de betreffende vervoerregio en bij de adviesinstanties aangewezen in het kader van de milieueffectrapportage. Wanneer aanzienlijke milieueffecten te verwachten zijn op het grondgebied van andere gewesten of landen, of wanneer die gewesten of landen daarom verzoeken, worden het voorlopig ontwerp en de documenten in het kader van de milieueffectrapportage voor advies bezorgd aan de actoren in die gewesten of landen. Het openbaar onderzoek garandeert, bovenop het vooropgesteld participatietraject, dat voldaan wordt aan artikel 6 en 7 van richtlijn 2001/42/EG en aan het verdrag van Aarhus in het kader waarvan verwacht wordt dat elke individuele burger voldoende kans krijgt kennis te nemen van het plan en zich erover uit te spreken. Een formele adviesvraag aan de gemeenteraden moet er toe bijdragen dat er zo volledig mogelijk draagvlak wordt gecreëerd bij de gemeenten voor het plan. Indien gewenst kunnen gemeenten hiermee nog amendementen voorstellen die later in de vaststelling van het ontwerp van het regionaal mobiliteitsplan kunnen worden meegenomen.

Paragraaf 4 bepaalt nader de organisatie van het openbaar onderzoek in de gemeenten van de betreffende vervoerregio en desgevallend de gemeenten die eerder conform artikel 5§3 werden aangeduid aangezien het ontwerp van regionaal mobiliteitsplan volgens het ontwerp van plan-MER aanzienlijke milieueffecten kan hebben op hun grondgebied. Voor de aankondiging van het openbaar onderzoek zal er per gemeente moeten voldaan zijn aan 1° en 2°. Voor wat betreft 3°, 4° en 5° kunnen afspraken worden gemaakt om dit voor meerdere gemeenten samen te doen. Het is mogelijk dat de digitale indiening van de reacties via een centraal punt (bijv. mailadres, webplatform) gebeurt, maar het moet steeds mogelijk zijn dat in elke gemeente zelf een fysieke reactie kan worden afgegeven.

Paragraaf 5 geeft de adviesinstanties en actoren een termijn van 90 dagen om een advies in te dienen. Deze termijn is ruim genoeg om indien gewenst voor hun eigen grondgebied een openbaar onderzoek te organiseren. Gelet op het feit dat deze adviesinstanties en actoren reeds zeer vroeg verplicht in het proces worden betrokken in geval van milieueffectrapportage, hebben zij een eigen verantwoordelijkheid om hierop te anticiperen. De organisatie van deze eventuele openbare onderzoeken wordt niet in dit besluit geregeld. De instanties nemen hiertoe zelf de nodige initiatieven en beslissingen.

Artikel 8.

Artikel 8 beschrijft de aanpassingen naar aanleiding van het openbaar onderzoek en de raadplegingen, de vaststelling van het ontwerp van regionaal mobiliteitsplan en bekendmaking van het ontwerp van regionaal mobiliteitsplan met, in voorkomend geval de documenten inzake de milieueffectrapportage. Artikel 8 voorziet tevens in de omzetting van artikel 8 van richtlijn 2001/42/EG.

Na analyse van de resultaten van de adviesvragen en het openbaar onderzoek wordt het ontwerp van regionaal mobiliteitsplan en de bijhorende milieueffectenrapportage zo nodig aangepast. De

omvang en aard van de aanpassingen naar aanleiding van het openbaar onderzoek en raadplegingen bepaalt of deze mogelijk zijn zonder dat er opnieuw een openbaar onderzoek of raadplegingen moeten worden uitgevoerd.

In het geval de aanpassingen een wijziging in de plan-m.e.r.-screening of het verzoek tot m.e.r.-onthefing tot gevolg hebben, zal door de administratie bevoegd voor de milieueffectrapportage opnieuw moeten worden beoordeeld of de opmaak van een plan-MER vereist is. Deze beslissing vervangt de eerdere beslissing hieromtrent.

In het geval van een plan-MER wordt deze voor een kwaliteitstoets voorgelegd aan de administratie bevoegd voor de milieueffectrapportage voorafgaand aan de definitieve vaststelling van het regionaal mobiliteitsplan door de vervoerregioraad. Deze stap vormt het sluitstuk van het geïntegreerd planproces waarbij de milieueffectrapportage maximaal heeft kunnen bijdragen in de definitieve vormgeving van het regionaal mobiliteitsplan.

Het ontwerp van regionaal mobiliteitsplan kan een overzicht geven van de acties en maatregelen die noodzakelijk zijn voor de uitvoering van het plan. Deze kunnen zowel betrekking hebben op verantwoordelijkheden gelegen bij Vlaamse instanties als bij lokale besturen. Daarom wordt bij de vaststelling van het ontwerp van regionaal mobiliteitsplan een lijst opgemaakt van de door de gemeenten te nemen beslissingen.

De gemeenten zijn via hun vertegenwoordiging in de vervoerregioraad gedurende het ganse planproces betrokken bij de opmaak van het planproces. De formele goedkeuring voor de beslissingen te nemen op lokaal niveau zullen gebeuren door de respectievelijke gemeenteraden na de definitieve goedkeuring van het regionaal mobiliteitsplan (artikel 9).

Artikel 9.

Artikel 9 regelt de definitieve goedkeuring van het regionaal mobiliteitsplan. Overeenkomstig artikel 18 van het Decreet Basisbereikbaarheid, zoals gewijzigd door het Verzameldecreet, gebeurt de goedkeuring door de Vlaamse Regering. Door middel van dit artikel van het besluit wordt deze bevoegdheid doorgedelegeerd naar de Vlaamse minister bevoegd voor mobiliteit en openbare werken. De Vlaamse minister deelt de goedgekeurde mobiliteitsplannen ter kennis mee aan de Vlaamse Regering zodat de implicaties ervan kunnen worden ingeschat.

(-)

De te nemen gemeentelijke beslissingen treden in werking na de respectievelijke beslissingen in de betrokken gemeenteraden. Dit besluit neemt hierover geen verdere bepalingen op daar het Decreet Lokaal Bestuur de gemeentelijke bevoegdheden en beslissingen hieromtrent regelt.

De finale goedkeuring van het regionaal mobiliteitsplan op Vlaams niveau draagt er toe bij dat het plan een éénduidig formeel statuut krijgt voor alle belanghebbenden. Het is duidelijk vanaf welke datum het plan definitief is aangenomen en vanaf wanneer de juridische gevolgen effect hebben, naar analogie van gelijkaardige vaststellingsmechanismen in ruimtelijke processen.

De initiatiefnemer van een project ter uitvoering van het plan weet duidelijk op welk plan het project zich kan beroepen om het project te verantwoorden. Ook de subsidiëring van projecten in uitvoering van het mobiliteitsplan zoals voorzien in artikel 29 van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid blijft gekoppeld aan het goedgekeurd regionaal mobiliteitsplan.

Paragraaf 3 bepaalt nader hoe het goedgekeurd regionaal mobiliteitsplan verder dient te worden bekendgemaakt, met specifiek aandacht voor de verplichtingen inzake de milieueffectrapportage (artikel 9 van richtlijn 2001/42/EG).

Artikel 10.

Aangezien dit besluit gedeeltelijk rechtsgrond vindt in het decreet Basisbereikbaarheid, zoals dat gewijzigd wordt door het decreet houdende diverse bepalingen over het gemeenschappelijk vervoer, het algemeen mobiliteitsbeleid, de weginfrastructuur en het wegenbeleid, en de waterinfrastructuur en het waterbeleid, mag dit besluit pas in werking treden op de datum dat het wijzigingsdecreet in werking treedt.

Artikel 11.

Dit artikel behoeft geen verdere duiding.

3. BESTUURLIJKE IMPACT

BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

Het voorliggende voorontwerp van besluit heeft geen bijkomende weerslag op de begroting van de Vlaamse overheid aangezien het besluit geen bijkomende verplichtingen definieert dan deze die reeds decretaal zijn toegewezen. De kosten voor het aanstellen van de MER-coördinatoren voor de 15 regionale mobiliteitsplannen en de eventuele bijkomende onderzoeken in het kader van het opstellen van de plan-MERs worden in dezelfde grootteorde per eenheid geraamd als de kosten van de opmaak van de plan-MERs voor de provinciale beleidsplannen. De globale raming voor de 15 regio's wordt op 1,5 M Euro ingeschat (het betreft hier een eerste basisraming op basis van vergelijkbare studies). Deze impact kan worden opgevangen op begrotingsartikel MBO 1ME023 1211

De goedkeuring van het regionaal mobiliteitsplan kan, zoals ook opgenomen in het begrotingsakkoord van 13.07.2020 geen budgettaire engagements van de Vlaamse Gemeenschap betekenen.

IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

Dit besluit heeft geen weerslag op personeelsinzet.

IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

Dit besluit heeft geen impact op de lokale en provinciale besturen. Op basis van ons voorstel van wijzigingsdecreet betekent dit dat de Vlaamse Regering het regionaal mobiliteitsplan goedkeurt.

4. VERDER TRAJECT

Na het advies van de Raad van State, zal het ontwerpbesluit aan de Vlaamse Regering worden voorgelegd voor definitieve goedkeuring.

5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

1° haar principiële goedkeuring te geven aan het bijgaande ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering betreffende de regionale mobiliteitsplannen;

2° de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken en de Vlaamse minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme te gelasten over het voormelde voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering het advies van de Raad van State in te winnen, met het verzoek het advies mee te delen binnen een termijn van dertig dagen, met toepassing van artikel 84, §1, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State.

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

De Vlaamse minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme

Zuhal DEMIR

Bijlagen:

- het principieel goed te keuren ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering
- het advies van de Inspectie van Financiën d.d. 29.06.2020
- het begrotingsakkoord dd. 13.07.2020