



## Advies

# Ontwerp BVR projectmethodologie en - stuurgroep basisbereikbaarheid

Brussel, 6 juni 2019

uuuu

Adviesvraag: Adviesaanvraag over ontwerp van BVR tot bepaling van de nadere regels betreffende de projectmethodologie en de projectstuurgroep

Adviesvrager: Ben Weyts - Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn

Ontvangst adviesvraag: 13 mei 2019

Adviestermijn: 30 dagen

Goedkeuring raad: 24 mei 2019

Contactpersoon: Koen De Meyer - [kdmeyer@serv.be](mailto:kdmeyer@serv.be)

# Inhoud

## Inhoud 3

Inleiding .....	4
1 <b>Situering</b> .....	4
2 <b>Inhoud ontwerpbesluit</b> .....	4
<b>Advies 5</b>	
3 <b>Nood aan externe kwaliteitscontrole</b> .....	5
4 <b>Garandeer participatie en transparantie</b> .....	5
5 <b>Betrokkenheid provincies</b> .....	6
<b>Bijlage – Technische opmerkingen</b> .....	7

# Inleiding

## 1 Situering

Op vrijdag 10 mei 2019 keurde de Vlaamse Regering het 'ontwerpbesluit tot bepaling van de nadere regels over de projectmethodologie en de projectstuurgroep in het kader van basisbereikbaarheid' goed. De MORA is op maandag 13 mei 2019 gevraagd om een advies te geven over dit ontwerpbesluit. De adviestermijn bedraagt 30 dagen.

Dit ontwerpbesluit is de eerste concretisering van het decreet basisbereikbaarheid van 26 april 2019. Veel zaken moeten binnenkort nog uitgewerkt worden in andere besluiten. Dit maakt het moeilijk om vandaag een volledig beeld te krijgen van hoe basisbereikbaarheid zal worden vormgegeven in de praktijk. Dit besluit bepaalt bijvoorbeeld de regels over de projectmethodologie en projectstuurgroep maar stelt niet vast welke projecten onder 'flankerende maatregelen' of 'niet-infrastructuurgebonden projecten' vallen. Dit zal worden uitgewerkt in een ander besluit met betrekking tot de financiering van projecten. Om een grondig maatschappelijk debat te kunnen voeren over de verdere concretisering van basisbereikbaarheid, zal het belangrijk zijn dat in de toekomst een aantal besluiten samen voor advies worden voorgelegd aan de MORA.

De MORA wil het departement MOW bedanken voor de verduidelijking van een aantal technische artikels van het ontwerpbesluit. In dit advies focust de MORA bijgevolg op de grote strategische elementen die ook aan bod kwamen op de klankbordgroepen en studiedag basisbereikbaarheid die de MORA mee organiseerde.

## 2 Inhoud ontwerpbesluit

Het ontwerp BVR geeft uitvoering aan de artikels 25 tot en met 28 van het decreet basisbereikbaarheid van 26 april 2019. Het decreet basisbereikbaarheid bepaalt dat de vorige overlegstructuur van de (Inter) Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC) en Regionale Mobiliteitscommissie (RMC) wordt verlaten voor een projectstuurgroep (PSG) die minimaal bestaat uit de initiatiefnemer, een vertegenwoordiger van de betrokken gemeente(n), een vertegenwoordiger van het beleidsdomein MOW en een vertegenwoordiger van de betrokken weg- of waterwegbeheerder. De piste van externe kwaliteitsadviseurs wordt verlaten voor interne kwaliteitszorg binnen de projectstuurgroep. De projectstuurgroep is verantwoordelijk voor projecten en voor de begeleiding van het lokaal mobiliteitsplan of andere mobiliteitsgerelateerde lokale beleidsplannen.

De aanpak met een onderzoeksfase, een ontwerpfase en evaluatiefase in de projectmethodologie wordt behouden. Vanuit zijn regierol zal het departement MOW er over waken dat de projecten en plannen aansluiten bij de beleidsvoornemens van de regionale mobiliteitsplannen en het beleid op regionaal niveau. Input uit de projectstuurgroepen kan de beleidsvoorbereiding ondersteunen.

## Advies

### 3 Nood aan externe kwaliteitscontrole

Het decreet basisbereikbaarheid bepaalt dat de projectstuurgroep (PSG) instaat voor de inherente kwaliteitszorg van de projecten en plannen die zij begeleidt. De nota bij het BVR duidt dat binnen de PSG de expertise vanuit verschillende partners wordt gevraagd en ingebracht in het ontwerp- en denkproces. De PSG doet een inhoudelijke check ten aanzien van relevante regelgeving, richtlijnen en vademeca. Deze richtlijnen worden opgesteld door specialisten van de Vlaamse overheid, samen met externe specialisten en partners. Binnen het beleidsdomein MOW wordt een kwaliteitskamer opgericht die ondersteuning biedt aan projectleiders. Deze kwaliteitskamer is samengesteld uit de expertise van verschillende entiteiten zoals AWW, De Lijn, De Vlaamse Waterweg enz.

Enkel voorzien in inherente kwaliteitszorg binnen de PSG brengt mogelijk een aantal risico's met zich mee die kunnen vermeden worden als er aanvullend ook externe kwaliteitscontrole is. De combinatie van inherente kwaliteitszorg en onafhankelijke, externe kwaliteitscontrole biedt volgens de MORA de beste garanties om, los van politieke druk, projectvoorstellen kritisch te benaderen, alternatieven grondig te onderzoeken en tot de meest kwalitatieve projecten te komen.

De inherente kwaliteitszorg binnen de projectstuurgroep en de kwaliteitskamer binnen het beleidsdomein MOW bieden volgens de MORA onvoldoende onafhankelijke garanties voor kwalitatieve projecten en plannen. Daarom adviseert de MORA om ook op vervoersregionaal niveau te voorzien in extern en onafhankelijk kwaliteitsadvies.

### 4 Garandeer participatie en transparantie

Het decreet basisbereikbaarheid stelt in artikel 31, §3 dat 'In voorkomend geval colleges van burgemeester en schepenen samen het participatietraject kunnen vaststellen. Als daartoe wordt besloten in het kader van participatie, kunnen de vergaderingen van de projectstuurgroep worden opengesteld voor vertegenwoordigers van het maatschappelijk middenveld en de bevolking. De Vlaamse Regering kan de minimale regels bepalen voor het participatietraject.'

De MORA stelt vast dat dit ontwerpbesluit geen minimale regels bevat over participatie en transparantie bij de PSG. De betrokkenheid van bevolking, gebruikers, middenveld enz. bij de PSG is met dit ontwerpbesluit niet gegarandeerd.

De MORA adviseert om in het besluit op te nemen dat, in het kader van transparantie, de start-, project- en evaluatienota en de verslagen van de PSG verplicht worden gepubliceerd op de website van de betrokken gemeente(n). Dit moet tijdig gebeuren zodat organisaties die nog geen deel uitmaken van de PSG hun expertise kunnen meegeven en kunnen motiveren waarom zij moeten worden uitgenodigd voor het vervolgetraject binnen de PSG. De MORA vraagt om bovenstaande documenten ook telkens voor advies voor te leggen aan de lokale adviesraden.

De MORA pleitte in zijn advies op het ontwerpdecreet basisbereikbaarheid om per vervoerregio een stakeholdermanager aan te stellen die op maat van een specifieke vervoerregio alle relevante stakeholders en het maatschappelijk middenveld betreft bij de beleidsvoorbereiding en evaluatie van basisbereikbaarheid in de regio. Deze stakeholdermanager kan ook een rol spelen in het

participatieproces bij andere relevante beleidsdomeinen zoals ruimtelijke ordening en wonen. Op de klankbordgroepen en studiedag basisbereikbaarheid stelde de MORA vast dat vele actoren dit idee genegen zijn. De MORA vraagt om hiervoor de basis te voorzien in de uit te werken besluiten. Het moet een taak zijn van de stakeholdermanager om voor elke projectstuurgroep van de vervoerregio na te gaan of alle relevante stakeholders zijn betrokken bij de totstandkoming van een project of plan.

## 5 Betrokkenheid provincies

Het decreet basisbereikbaarheid bepaalt dat de PSG minimaal bestaat uit de initiatiefnemer, een vertegenwoordiger van de betrokken gemeente(n), een vertegenwoordiger van het beleidsdomein MOW en een vertegenwoordiger van de betrokken weg- of waterwegbeheerder. De provincies maken geen deel uit van de minimale samenstelling.

Het ontwerpbesluit stelt dat er enkel een rol is weggelegd in de PSG voor de provincies, in het geval het gaat om een fietsfondsproject. Voor andere projecten worden de provincies betrokken volgens de goodwill van de initiatiefnemer van de PSG.

De provincies hebben vandaag veel expertise opgebouwd rond fietsbeleid die ook van pas komt bij niet fietsfonds gerelateerde projecten. Daarnaast zijn zij ook een belangrijke actor in het beleid rond woon-werkverkeer en trage wegen. De MORA vraagt dat de provincies minimaal worden betrokken in de PSG als bovengenoemde thema's worden behandeld. Het moet een taak zijn van de stakeholdermanager om aan te geven of de aanwezigheid van de provincies ook is aangewezen bij andere projecten en plannen.

## Bijlage – Technische opmerkingen

In dit hoofdstuk vraagt de MORA om een aantal artikels in het ontwerpbesluit aan te passen:

### Artikel 5

#### Opmerking 1

Artikel 4 §2, derde alinea, 3° en artikel 6 §2 3° bepalen respectievelijk dat de infrastructuurgebonden en niet-infrastructuurgebonden projecten die onder de uitzonderingen vallen toch naar de PSG moeten 'op gemotiveerd verzoek van een of meer leden van de vervoerregioraad'. Deze uitzondering laat toe dat ongeacht de uitzonderingen op een verplichte PSG, men steeds een voorlegging kan vragen als dat nuttig wordt geacht.

De MORA vraagt om ook in artikel 5 op te nemen dat projecten voor de wijziging van het aanbod van het openbaar personenvervoer die onder de drie geformuleerde uitzonderingen vallen toch naar de projectstuurgroep moeten 'op gemotiveerd verzoek van een of meer leden van de vervoerregioraad'.

#### Opmerking 2

Artikel 5 stelt dat de projectmethodologie enkel van toepassing is op projecten die het aanbod van het openbaar personenvervoer wijzigen indien 'het aanbod op de lijn met meer dan 10% van de reizigerskilometers op deze lijn wordt aangepast. Met reizigerskilometers wordt bedoeld het aantal gereden kilometers vermenigvuldigd met het aantal reizigers'.

De MORA stelt vast dat deze formulering niet eenduidig is en verschillende interpretaties toelaat:

- Wordt er bedoeld dat er meer of minder reizigerskilometers gereden worden en artikel 5 geldig is als dit verschil groter is dan 10%?
- Of bedoelt men dat trajectaanpassingen die geen extra kilometers veroorzaken, maar wel een andere route volgen, ook als een aanpassing dient beschouwd te worden?
- Moet er gekeken worden naar de actuele reizigerscijfers of dient er een inschatting gemaakt te worden van de aantallen na de aanpassing? Dit laatste is niet evident om met dergelijke marges in te schatten.

De MORA vraagt zich af of het criterium 'reizigerskilometer' wel realistisch toepasbaar is. Een wijziging van het aanbod wordt normaal uitgedrukt in voertuigkilometer waarbij het type voertuig (bus, tram, enz...) het mogelijk aantal geïmpacteerde reizigers bepaalt (aantal beschikbare plaatsen). Dit kan een werkelijke wijziging in reizigerskilometer tot gevolg hebben. Het is echter moeilijk om al op voorhand in te schatten of te simuleren hoeveel geïmpacteerde reizigers er zullen zijn omdat je dan al perfect moet kunnen inschatten hoe elke reiziger op de aanbodwijziging zal reageren. Deze onduidelijkheid maakt het voor de operatoren niet makkelijk om in te schatten of de betreffende uitzondering van toepassing is.

De MORA vraagt om het besluit te wijzigen zodat de projectmethodologie enkel van toepassing is op projecten die het aanbod van het openbaar personenvervoer wijzigen indien 'het aanbod op de lijn met meer dan 10% van de voertuigkilometers per lijn wordt aangepast.'