

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN  
DIERENWELZIJN

## **NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING**

**Betreft:**

- **Ontwerp van besluit tot bepaling van de nadere regels betreffende de projectmethodologie en de projectstuurgroep**
- **Tweede principiële goedkeuring moo. spoedeisende adviesvraag Raad van State**

### **1. INHOUDELIJK**

#### **1.1. Situering**

Met het voorliggende ontwerp van besluit worden de nadere regels bepaald betreffende de projectmethodologie die zal worden gehanteerd voor de opmaak en evaluatie van projecten in uitvoering van het mobiliteitsbeleid en basisbereikbaarheid, en betreffende de organisatorische omkadering die daarbij wordt voorzien, in uitvoering van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid.

Op 10 mei 2019 hechte de Vlaamse Regering haar principiële goedkeuring aan het ontwerp van besluit. Zie VR 2019 1005.0667. Op 13 mei 2019 diende de Vlaamse minister, bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn een adviesvraag in bij de Mobiliteitsraad Vlaanderen (MORA). Het advies werd bekomen op 6 juni 2019.

De MORA adviseert om ook op vervoersregionaal niveau te voorzien in extern en onafhankelijk kwaliteitsadvies. Het decreet definieert de vervoersregioraden en de projectstuurgroep als de instanties die uitvoering geven aan basisbereikbaarheid. Er is geen machtiging gegeven aan de Vlaamse Regering om nog een bijkomende, onafhankelijke instantie te bepalen. Bovendien wordt de kwaliteitsbewaking op het niveau van de vervoerregio opgevolgd door de decretaal verankerde verantwoordelijkheden van de vervoerregioraad en de rol van de voorzitters van de vervoerregio als bemiddelaar bij knelpunten.

De MORA adviseert onder de noemer van 'transparantie' een aantal bijkomende verplichtingen ten aanzien van gemeenten die in de feiten nog verder gaan dan de taakstelling die kaderde binnen de Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC): verplichte publicatie van documenten en verplichte voorlegging van documenten aan de lokale adviesraden. Hier wordt voorbijgegaan aan het gegeven dat de gemeente zelf niet altijd de initiatiefnemer is van de projectstuurgroep. Voor zover de openbare documenten als openbaar dienen te worden beschouwd, gelden de regels in het kader van openbaarheid van bestuur en dient de initiatiefnemer zelf in te staan voor het ter beschikking stellen van de documenten. Daarnaast dient de vertegenwoordiger van de gemeente in de projectstuurgroep zelf een afweging te maken hoe en in welke mate hij/zij de gemeentelijke insteek bundelt en weergeeft in de projectstuurgroep. Er is duidelijk voor geopteerd om procedures te vereenvoudigen en als dusdanig in te zetten op een resultaat en niet meer op

formele processen en structuren. Net zoals bij de GBC ligt de finaliteit van de PSG op het verwerven van een draagvlak voor een kwalitatief plan of project dat – in geval van infrastructuur – finaal de toets van een omgevingsvergunning kan doorstaan. Het BVR laat toe de samenstelling project per project af te stemmen op de noden, maar geeft toch een duidelijke richting aan.

Wat de suggestie voor het aanstellen van een stakeholdersmanager betreft, verwijzen we naar de omzendbrief MOW 2019/01 – De opstart en werking van de vervoerregio's die op 10 mei 2019 aan de Vlaamse Regering werd voorgelegd. De suggestie werd in hoofdstuk 4b 'participatie in de vervoerregio' opgenomen.

De MORA adviseert een aantal bijkomende bepalingen op te nemen inzake de betrokkenheid van de provincies in de PSG. Het ontwerp van besluit sluit de voorgestelde betrokkenheid op geen enkele manier uit, zodat er geen noodzaak is om wijzigingen in die zin aan te brengen. De voorbeelden zullen worden meegenomen in de communicatie en infosessies over de PSG.

Tenslotte beveelt de MORA in bijlage bij het advies 2 technische opmerkingen aan bij artikel 5. De argumentatie bij opmerking 1, gelijkschakeling van de uitzondering 'op gemotiveerd verzoek van een of meer leden van de vervoerregioraad' voor alle type projecten, kan worden gevolgd en het artikel wordt dan ook in die zin aangepast.

Ook de argumentatie bij opmerking 2, is het criterium 'reizigerskilometer' wel realistisch toepasbaar, kan worden bijgetreden. Maar in plaats van 'voertuigkilometer' te hanteren, wordt gekozen voor het criterium 'plaatskilometer' omdat het aantal plaatsen voor reizigers sterk kan variëren naar gelang het type voertuig (de lange Albatros-tram, de standaardbus, de OV-taxi, enz...). Het criterium 'plaatskilometer' wordt door de verschillende exploitanten van openbaar personenvervoer gehanteerd in het kader van onderlinge samenwerkingsovereenkomsten, zoals het "Samenwerkingsakkoord van 17 juni 1991 tussen het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, in verband met grensoverschrijdend openbaar vervoer tussen het Vlaams Gewest en het Waals Gewest" (BS 31 oktober 1991).

## **2. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP DE BEGROTING VAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAP**

Zie VR 2019 1005.0667. Aangezien het louter om technische opmerkingen gaat, heeft het voorliggende ontwerp van besluit geen weerslag op de begroting van de Vlaamse overheid.

## **3. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP DE LOKALE BESTUREN**

Zie VR 2019 1005.0667. Het voorliggende ontwerp van besluit heeft geen bijkomende weerslag op de werkingsuitgaven of personeel van de lokale besturen omdat niet wordt ingegaan op het advies van de MORA dat een weerslag heeft op dit vlak.

## **4. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP HET PERSONEELSBESTAND EN DE PERSONEELSBUDGETTEN**

Zie VR 2019 1005.0667.

## **5. VOORSTEL VAN BESLISSING**

De Vlaamse Regering beslist:

1° haar principiële goedkeuring te hechten aan het bijgaande ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot bepaling van de nadere regels betreffende de projectmethodologie voor basisbereikbaarheid en de projectmethodologie;

2° de Vlaamse minister, bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn te gelasten over voornoemd ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering het advies in te winnen van de Raad van State, met verzoek het advies mee te delen binnen een termijn van vijf werkdagen, met toepassing van artikel 84, §1, eerste lid, 3° van de gecoördineerde wetten op de Raad van State. De spoedeisendheid wordt gemotiveerd door de inwerkingtreding van het Decreet Basisbereikbaarheid op 22 juni 2019, waardoor de bestaande projectwerking via GBC ophoudt te bestaan.

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

Ben Weyts

Bijlagen:

- het principiële ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering
- het advies van de Mobiliteitsraad (MORA) dd. 6 juni 2019