



Advies

*Voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot opmaak van het
Mobiliteitsplan Vlaanderen en betreffende de Gewestelijke
Planningscommissie*

Inhoud

Krachtlijnen van het advies	3
1. Inleiding.....	4
2. Inhoud van het ontwerpbesluit.....	4
3. Advies.....	5
3.1. Timing voor nieuw Mobiliteitsplan Vlaanderen.....	5
3.2. Rol van de MORA in het participatietraject.....	5
3.3. Afstemming met andere planningsprocessen	6
3.4. Het Openbaar Onderzoek	7

Krachtlijnen van het advies

Met het voorliggend Besluit zet de Vlaamse Regering een stap naar de realisatie van het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Het uitblijven van andere uitvoeringsbesluiten m.b.t. de sneltoets en de beleidsmonitoring en het ontbreken van een concrete timing maakt de Mobiliteitsraad echter ongerust. De Mobiliteitsraad vraagt de Vlaamse Regering om bij de definitieve goedkeuring van het besluit een planningstabel bij te voegen met een realistisch inschatting van de timing van het verdere verloop van de opstelling van het Mobiliteitsplan.

De Mobiliteitsraad is tevreden dat de nota aan de Vlaamse Regering aangeeft dat de MORA, SARO en Minaraad op geregelde tijdstippen om tussentijds advies gevraagd zullen worden. De Mobiliteitsraad vraagt echter transparantie over de voortgang van het planningsproces en wenst de informatieverstrekking hierover te formaliseren in het Informatieprotocol tussen Strategische Adviesraad en Beleidsraad.

De multidisciplinaire samenstelling van de gewestelijke planningscommissie is een goede aanzet voor de afstemming met andere beleidsdomeinen. De Mobiliteitsraad wenst echter dat de afstemming tussen de verschillende planningsprocessen als expliciete opdracht aan de gewestelijke planningscommissie wordt meegegeven.

Voor het Openbaar Onderzoek worden er naast het tijdspad en de communicatie geen andere modaliteiten uitgewerkt. De Mobiliteitsraad gaat er van uit dat hierover met de Vlaamse Regering voorafgaandelijk afspraken worden gemaakt.

1. Inleiding

De Mobiliteitsraad ontving op 15 juni 2010 een adviesvraag over het "Voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot opmaak van het Mobiliteitsplan Vlaanderen en betreffende de Gewestelijke Planningscommissie".

Het voorgelegde ontwerpbesluit geeft uitvoering aan de artikelen 9 t.e.m. 14 van het decreet van 20 maart 2009 (mobiliteitsdecreet) dat de opmaak van een Mobiliteitsplan Vlaanderen regelt. Deze artikelen voorzien dat de Vlaamse Regering een participatietraject vastlegt een planningscommissie aanstelt, alsook de nadere regels voorziet voor de samenstelling, werking en opdracht van deze commissie.

2. Inhoud van het ontwerpbesluit

Het voorliggend ontwerpbesluit geeft een concrete invulling van het participatietraject en legt de samenstelling van de gewestelijke planningscommissie vast.

Het participatietraject

Het participatietraject bestaat uit twee fases :

De eerste fase bestaat uit een publieke consultatie die betrekking heeft op de probleemformulering en de keuze van mogelijke oplossingsrichtingen. Het doel van deze publieke consultatie is om kennis te verwerven over de diversiteit aan overtuigingen, opvattingen, waarderingen (gewicht) en gezichtspunten die leven bij de brede bevolking.

In de tweede fase wordt het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen onderworpen aan een openbaar onderzoek. Hierbij zal de aandacht vooral gaan naar het voorstel van actieplan voor de korte termijn (10jaar).

De gewestelijke planningscommissie

Voor de samenstelling van de gewestelijke planningscommissie wordt voorgesteld om zowel de leidinggevende ambtenaren van het beleidsdomein MOW als de leidinggevende ambtenaren uit de voor het mobiliteitsbeleid relevante beleidsdomeinen (ruimtelijke ordening, milieu en natuur, financiën) op te nemen. De Secretaris-generaal van het departement MOW wordt als voorzitter aangeduid.

Verder geeft het besluit het ambtelijke coördinatieteam de verantwoordelijkheid voor de organisatie en communicatie van het hele participatietraject (publieke consultatie en openbaar onderzoek). Het ambtelijk coördinatieteam wordt eveneens belast met de evaluatie van de participatie en moet daartoe een evaluatierapport opstellen.

Voor de bevraging wordt hoofdzakelijk gekozen voor een elektronische consultatie, maar is er ook een mogelijkheid om schriftelijk te reageren.

De begeleidende nota aan de Vlaamse Regering geeft aan dat zowel de MORA als de andere strategische adviesraden (Minaraad en SARO) om een tussentijds advies gevraagd zullen worden.

3. Advies

3.1. Timing voor nieuw Mobiliteitsplan Vlaanderen

Met het decreet Mobiliteitsbeleid van 20 maart 2009 is de vorige regering ingegaan op de behoefte om te komen tot een duidelijk kaderscheppend plan. Al in zijn advies van 23 oktober 2009 en in het advies op het programmadecreet van 30 april 2010 heeft de Mobiliteitsraad aangedrongen dat de minister van Mobiliteit en Openbare Werken spoedig werk zou maken van dit besluit en duidelijke lijnen voor het voorbereidende proces uittekent. De MORA stelt vast dat er nu effectief werk gemaakt wordt van het ontwerpbesluit, te meer de planningscommissie al geruime tijd actief was.

De Mobiliteitsraad toonde zich in zijn advies van 23 oktober 2009 tevens begripvol voor het feit dat de in het Mobiliteitsdecreet opgelegde deadline niet gehaald zou worden, op voorwaarde dat dit de kwaliteit van het plan en de betrokkenheid van het middenveld en het Vlaams Parlement ten goede zou komen.

Tot op heden heeft de Mobiliteitsraad geen zicht op de stand van zaken van de voorbereidende werkzaamheden. Maar het uitblijven van de uitvoeringsbesluiten m.b.t. de sneltoets en de beleidsmonitoring en het ontbreken van een concrete timing maakt de Mobiliteitsraad ongerust.

De Mobiliteitsraad vraagt de Vlaamse Regering om bij de definitieve goedkeuring van het besluit een planningstabel bij te voegen met een realistisch inschatting van de timing van het verdere verloop van de opstelling van het Mobiliteitsplan.

3.2. Rol van de MORA in het participatietraject

Eén van de belangrijkste conclusies van de commissie Berx, commissie Sauwens en het advies van de SERV over betere regelgeving is dat een vroegtijdige betrokkenheid en continue feedback van stakeholders cruciaal is. Dit geldt zeker voor een strategisch kader zoals het Mobiliteitsplan Vlaanderen.

Het Mobiliteitsplan Vlaanderen zal daarom een document moeten zijn dat een gedragen visie voorstelt voor een transitie naar duurzame mobiliteit. Op basis van de strategische lijnen die gekozen worden, zullen nadien beslissingen moeten genomen worden over de concrete (strategische) infrastructuurprojecten, de organisatie van het geregeld en ongeregeld vervoer,... De stakeholders moeten zich betrokken voelen met het maatschappelijk project van het strategisch plan als men daadwerkelijk tot realisaties wil komen.

De Mobiliteitsraad is tevreden dat de nota aan de Vlaamse Regering aangeeft dat hij op geregelde tijdstippen om tussentijds advies gevraagd zal worden ook al had de Vlaamse Regering deze betrokkenheid beter in het Besluit verankerd.

Om aan te kunnen geven waar in het planningsproces het georganiseerde middenveld best zijn visie geeft over gemaakte strategische keuzes, maatschappelijke uitdagingen, of naar voor geschoven oplossingsrichtingen is er continu zicht nodig op de voortgang van dit planningsproces.

De Mobiliteitsraad neemt akte dat deze betrokkenheid niet gerealiseerd werd door een waarnemend mandaat in de gewestelijke planningscommissie, zoals gevraagd in ons advies van 23 oktober 2009.

Daarom stelt de Mobiliteitsraad voor om de informatiedoorstroming over het verdere procesverloop te formaliseren in het Informatieprotocol tussen Strategische Adviesraad en Beleidsraad dat moet opgesteld worden gelet op het decreet van 18 juli 2003 en waarvan op 1 maart een voorstel aan de minister werd overgemaakt.

3.3. Afstemming met andere planningsprocessen

In zijn advies van 23 oktober 2009 heeft de Mobiliteitsraad eveneens een aanbeveling geformuleerd om met spoed de nodige stappen te zetten tot afstemming met andere planningsprocessen.

De Mobiliteitsraad vindt de multidisciplinaire samenstelling van de gewestelijke planningscommissie een goede aanzet.

De Mobiliteitsraad dringt er op aan dat als expliciete opdracht aan de gewestelijke planningscommissie wordt meegegeven dat afstemming gezocht wordt met andere beleidsdomeinen en tussen de verschillende planningsprocessen zoals de Mobiliteitsvisie 2020 van De Lijn, Masterplan Binnenvaart, Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, Mina 4.

Het is uiteraard ook belangrijk om afstemming te voorzien met Europese, federale of regio-overschrijdende planprocessen, zoals het Europees Witboek Transport, de TEN-netwerken, het Investeringsplan van de NMBS-groep of het Iris2-plan.

3.4. Het Openbaar Onderzoek

De Vlaamse Regering gaat niet verder in op de decretale opdracht om het openbaar onderzoek af te stemmen op de procedure van het openbaar onderzoek van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen of het gewestelijk milieubeleidsplan.

De Mobiliteitsraad stelt bovendien vast dat er naast het vastleggen van het tijdsplan en de communicatie van het openbaar onderzoek geen andere modaliteiten worden uitgewerkt.

Artikel 13 §3 van het Mobiliteitsdecreet stelt : “De MORA bundelt en coördineert alle adviezen, opmerkingen en bezwaren en, in voorkomend geval, de resultaten van de publieke consultatie, vermeld in artikel 12, en brengt op basis daarvan een gemotiveerd advies uit.”

De mobiliteitsraad wijst er op dat de Vlaamse Regering de eindverantwoordelijkheid draagt voor het voeren van het openbaar onderzoek.

De Mobiliteitsraad kan op dit ogenblik niet inschatten wat de werkelijke impact van dit artikel op zijn werking zal zijn, maar stelt uitdrukkelijk dat dit een opdracht is die buiten het decreet valt waarop de dotatie voor de werking van de MORA werd vastgelegd. Ook in zijn advies van 24 oktober 2008 over het ontwerp van Mobiliteitsdecreet werd hier naar verwezen.

De Mobiliteitsraad gaat er van uit dat hierover met de Vlaamse Regering voorafgaandelijk afspraken worden gemaakt.