

## **NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING**

**Betreft: - Ontwerp van decreet betreffende basisbereikbaarheid  
- Definitieve goedkeuring**

### **1. INHOUDELIJK**

1.1. Situering, samenvatting van de inhoud van de nieuwe regelgeving en artikelsgewijze toelichting

In deze kan verwezen worden naar de nota's Vlaamse Regering zoals goedgekeurd op 20 juli 2018 (VR 2018 2007 DOC.0864/1BIS) en op 26 oktober 2018 (VR 2018 2610 DOC.1203/1BIS).

1.2. Samenvatting van het advies van de Raad van State en het gevolg dat eraan gegeven wordt

De Raad van State verleende haar advies over het voorontwerp van decreet betreffende basisbereikbaarheid op 10 december 2018 (advies 64.577/3).

Aangaande de bevoegdheid, verwijst de Raad van State naar haar advies 51.178/3 van 24 april 2012 over het voorontwerp dat tot het decreet van 21 december 2012 'tot compensatie van de openbare dienstverplichting tot het vervoer van personen met een handicap of een ernstig beperkte mobiliteit' heeft geleid. Hierin was de Raad van State, afdeling Wetgeving, van oordeel dat het ontworpen decreet een gewestaangelegenheid, in plaats van een gemeenschapsaangelegenheid, regelde.

Bij de totstandkoming van het decreet van 21 december 2012 werd er geoordeeld dat deze redenering niet kon worden gevolgd. Het decreet behoort wel degelijk tot de gemeenschapsbevoegdheid inzake het beleid voor mindervaliden bedoeld in artikel 5, §1, II, 4°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980. Bijgevolg wordt er van uit gegaan dat ook het voorliggende wijzigingsdecreet een gemeenschapsaangelegenheid regelt.

De Raad van State benadrukte dat in een normatieve tekst uitsluitend rechtsregels thuishoren, ook al houden zij verband met de "missie", de "doelstellingen" of andere algemene principes van het beleid.

Er werd getracht in de artikelen 3-5 van het ontwerp te herformuleren, zodat hun normatieve inhoud beter tot uitdrukking komt.

In het voorontwerp worden open en vage begrippen gebruikt, die niet worden gedefinieerd of die

enkel nader worden omschreven in de memorie van toelichting.

Er werden enkele definities toegevoegd.

Het juridisch statuut van de vervoerregioraad, de juridische waarde van bepaalde handelingen van de vervoerregioraad en van de (regionale) mobiliteitsplannen is onduidelijk en op tegenstrijdige wijze geregeld in het ontwerp van decreet.

Het statuut van de vervoerregioraad en de aard van haar handelingen werd verduidelijkt. De vervoerregioraad is het forum waar verschillende bestuurslagen samenwerken en overleg plegen over zaken ivm mobiliteit. Vooreerst is het een “overlegorgaan”, multidisciplinair en beleidsdomeinoverschrijdend samengesteld. De vervoerregioraad beschikt niet over enige rechtspersoonlijkheid, maar bepaalt in onderlinge samenwerking en consensus. De rechtsbescherming blijft gegarandeerd, aangezien jurisdictioneel aanvechtbare beslissingen niet op niveau van de vervoerregioraad genomen worden.

Wat betreft de mobiliteitsplannen en de verbindendheid, werd in de memorie van toelichting verduidelijkt dat met richtinggevend wordt bedoeld bindend voor de overheden maar niet voor de inwoner. In die zin zijn de plannen dus niet “verordenend”, maar wel richtinggevend (bindend) voor de onderliggende besturen.

Zowel in de tekst van het voorontwerp als in de memorie van toelichting wordt herhaaldelijk een band gelegd tussen het mobiliteitsbeleid en de ruimtelijke ordening. De vraag rijst of in het licht hiervan in sommige gevallen mobiliteitsplannen niet zouden kunnen worden beschouwd als “plannen en programma’s” in de zin van artikel 2, a), 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’, waarvoor overeenkomstig artikel 3, lid 1, van die richtlijn een milieubeoordeling moet worden uitgevoerd voor zover ze aanzienlijke milieueffecten kunnen hebben. Volgens het tweede lid, a), van die bepaling geldt die verplichting voor alle plannen en programma’s die voorbereid worden met betrekking tot, onder meer, het vervoer en “die het kader vormen voor de toekenning van toekomstige vergunningen voor de in bijlagen I en II bij Richtlijn 85/337/EEG [lees: Richtlijn 2011/92/EU] genoemde projecten”.

In de tekst van het ontwerp van decreet, werd nu expliciet opgenomen dat de mobiliteitsplannen zelf (1) geen beoordelingsgrond vormen voor vergunningen; (2) geen criteria en modaliteiten bevatten die bij de toekenning van vergunningen in acht moeten worden genomen.

In artikel 2, 5°, van het voorontwerp wordt bepaald dat in het aan te nemen decreet onder ‘exploitatievoorwaarden’ wordt verstaan: “eisen waaraan de uitvoering van de vervoerdiensten moeten voldoen en die betrekking kunnen hebben op onder meer: exploitatieamplitude, frequenties, aanleg en onderhoud van de infrastructuur, informatieverlening aan de haltes en in de voertuigen, de vereisten voor de voertuigen en het personeel, de rechten en plichten van de exploitant van een vervoerdienst;” Uit het voorontwerp van decreet ‘houdende diverse bepalingen over het mobiliteitsbeleid, de openbare werken en het vervoer en het verkeersveiligheidsbeleid en VVM De Lijn’, waarover de Raad van State op 8 november 2018 advies 64.292/3 heeft gegeven, vloeit evenwel voort dat de exploitatievoorwaarden eveneens de overtredingen bevatten die overeenkomstig het ontworpen artikel 44ter, § 1, van het decreet van 31 juli 1990 ‘betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoermaatschappij - De Lijn’ met een administratieve geldboete kunnen worden bestraft, evenals de administratieve geldboetes zelf.

De onderlinge afstemming werd ondertussen bewerkstelligd. Artikel 5 tot wijziging van artikel 1bis van het Oprichtingsdecreet van De Lijn krijgt een nieuw 5°, nl. een definitie van reisvoorwaarden die niets meer inhoudt dan een kruisverwijzing naar het Decreet Basisbereikbaarheid. In de versie die werd voorgelegd aan de Raad van State was er echter nog sprake van inbreuken op de exploitatievoorwaarden.

Naar luid van artikel 39, eerste lid, van het voorontwerp kan de Vlaamse Regering onder meer de reisvoorwaarden en de exploitatievoorwaarden nader bepalen. Die bevoegdheid doet geen afbreuk aan de bevoegdheid van de exploitanten van het kernnet en het aanvullend net, en de Mobiliteitscentrale om zelf algemene reisvoorwaarden vast te stellen, aanvullend aan het toepasselijke regelgevende kader. Naar luid van artikel 2, 17°, van het voorontwerp moet in het aan te nemen decreet onder 'reisvoorwaarden' worden verstaan: "bepalingen die betrekking hebben op onder meer de rechten en plichten van de reizigers en derden". De machtiging aan de exploitanten van het kernnet en het aanvullend net en aan de mobiliteitscentrale om zelf "algemene reisvoorwaarden vast te stellen, aanvullend aan het toepasselijke regelgevend kader", kan worden aanvaard voor zover die algemene reisvoorwaarden worden opgevat als de voorwaarden van het (toetredings)contract dat die exploitanten en de Mobiliteitscentrale sluiten met hun gebruikers.

De bepaling werd in die zin aangevuld.

De Raad van State verwijst naar haar vraag of de woorden "voor iedereen toegankelijk" in artikel 2, 7°, van het voorontwerp een synoniem zijn voor "openbaar" in artikel 2, 4°, of voor "publiek" in artikel 2, 15°. De Raad van State formuleert evenwel geen concrete aanbeveling.

Het antwoord dat werd gegeven op de vraag, werd verwerkt in de memorie van toelichting bij artikel 2.

Artikel 2, 14°, tweede zin, van het voorontwerp houdt een rechtsregel in die niet thuishoort in een definitie.

De bepaling werd opgenomen in artikel 5, § 1, derde lid, van het voorontwerp.

Gelet op de doelstellingen vermeld in de artikelen 4 en 5 van het voorontwerp, strekt het tot aanbeveling om in het opschrift van afdeling 1 van hoofdstuk 2 te schrijven "Missie en doelstellingen".

Deze suggestie werd meegenomen.

In artikel 3, eerste lid, van het voorontwerp wordt bepaald dat het mobiliteitsbeleid is gericht op het garanderen van de bereikbaarheid van onze samenleving. De Raad van State stelt vast dat het niet de bereikbaarheid van de samenleving als dusdanig is die wordt geviseerd, maar wel de bereikbaarheid van bepaalde elementen of referentiepunten in die samenleving.

Er wordt voor geopteerd deze bepaling te behouden. De bereikbaarheid handelt over meer dan enkel de bereikbaarheid van bepaalde attractiepolen.

Naar luid van artikel 4, eerste lid, 3°, van het voorontwerp wordt bij het uitbouwen van een multimodaal vervoersysteem "zoveel als mogelijk" uitgegaan van het STOP-principe. Een "principe" geeft geen aanleiding tot een resultaatsverbintenis. De woorden "zoveel als mogelijk" zijn dan ook overbodig en kunnen worden geschrapt.

Omwiller van de duidelijkheid wordt geopteerd de zin ongewijzigd te laten. In de memorie werd opgenomen dat er voor wat betreft de principes geen sprake van enige resultaatsverbintenis en er door de rechterlijke macht dus enkel een marginale toetsing zal kunnen plaatsvinden als er een geschil aanhangig wordt gemaakt.

In artikel 4, tweede lid, van het voorontwerp wordt verwezen naar “het Europees klimaatakkoord”. Gevraagd wat hier concreet mee wordt bedoeld.

Er wordt in de bepaling verwezen naar Europees Klimaat- en Energiepakket 2021-2030, zoals aangenomen door de Europese Raad op 23 en 24 oktober 2014.

De Raad van State stelde de vraag of het derde lid van artikel 5, § 1, van het voorontwerp zowel op het eerste als het tweede lid van die bepaling betrekking heeft.

Inderdaad, vermits dit niet duidelijk blijkt uit het woord “hiertoe”, werd in het voormelde derde lid verwezen naar de twee voorgaande leden.

Naar luid van artikel 5, § 2, tweede lid, van het voorontwerp worden de vervoerknooppunten die van belang zijn op het niveau van de vervoerregio bepaald in “het regionaal mobiliteitsplan vermeld in Hoofdstuk 3, Afdeling, 2, Onderafdeling 2”. De gemachtigde was het ermee eens dat die bepaling beter zelf in de voormelde onderafdeling kan worden ondergebracht. Dat kan met name gebeuren in artikel 19 van het voorontwerp, waarin reeds de inhoud van het regionaal mobiliteitsplan wordt geregeld.

Dit werd zo geïntegreerd in het ontwerp.

In artikel 6, § 2, van het voorontwerp wordt bepaald dat de Vlaamse Regering “op vraag van de vervoerregio’s” de territoriale afbakening van de vervoerregio’s kan herschikken. Dit impliceert evenwel dat een vervoerregio een dergelijke herschikking kan verhinderen door zelf geen initiatief in die zin te nemen, terwijl een nieuwe schikking nochtans in het algemeen belang kan zijn.

De mogelijkheid van een herschikking wordt beter niet louter afhankelijk gemaakt van een vraag van de vervoerregio’s. De eigen initiatiefmogelijkheid wordt daarom expliciet voorzien in het ontwerp.

Naar luid van artikel 7, § 2, eerste lid, 4°, van het voorontwerp is de vervoerregioraad ten minste samengesteld uit een vertegenwoordiger van de interne exploitant van het kernnet en het aanvullend net. Uit artikel 34, § 2, van het voorontwerp vloeit evenwel voort dat als de VVM De Lijn niet voldoet aan de benchmark, de Vlaamse Regering aan de hand van openbare aanbestedingen een exploitant of exploitanten zal aanduiden. Teneinde met die mogelijkheid rekening te houden, schrijve men in artikel 7, § 2, 4°, van het voorontwerp “exploitanten” (in plaats van “exploitant”). Bovendien moet, in het geval er meerdere exploitanten worden aangeduid die actief zijn in een vervoerregio, worden geregeld of elke exploitant over een vertegenwoordiger beschikt, dan wel of er slechts één vertegenwoordiger is voor alle exploitanten.

Vooralsnog wordt omwille van de duidelijkheid enkel de vertegenwoordiger van de interne exploitant opgenomen. Als VVM DE Lijn niet voldoet aan de benchmark zal dit artikel desgevallend worden aangepast.

De definities waarin artikel 7, § 2, tweede lid, van het voorontwerp voorziet, kunnen beter worden opgenomen in artikel 2. Dat is alleszins het geval voor de definitie van het begrip “departement Mobiliteit en Openbare Werken”, vermits dat begrip niet alleen in artikel 7, maar ook in andere bepalingen van het voorontwerp wordt gebruikt.

De definities werden opgenomen in artikel 2 van het ontwerp.

Naar luid van artikel 7, § 2, derde lid, van het voorontwerp neemt het departement Mobiliteit en Openbare Werken “de regierol” op zich. Gevraagd of hiermee wordt verwezen naar de “mobiliteitsregie” in de artikelen 2, 14°, 5, § 1, derde lid, en 8, tweede lid;

Hier gaat het om de trekkersrol die het departement MOW op zich neemt als voorzitter van de vervoerregio, desgevallend samen met een vertegenwoordiger voorgedragen door de gemeenten. Daarnaast neemt het departement de mobiliteitsregie op en kan zij in ondersteuning voorzien. In artikel 7, § 2, derde lid, van het voorontwerp werd dit verduidelijkt.

In artikel 8, vierde lid, van het voorontwerp wordt voorzien in een definitie van het begrip “fietsnelweg”. De tweede en derde zin van die bepaling houden evenwel rechtsregels in die niet in een definitie thuis horen. Die bepalingen moeten dan ook worden weggelaten of worden verplaatst naar een afzonderlijk artikel waarin fietsnelwegen nader zouden worden geregeld.

De zinnen werden geschrapt, nu het geen normatieve bepalingen betreffen. In de memorie werd dienaangaande wel een passage opgenomen.

In artikel 9, tweede lid, wordt de Vlaamse Regering gemachtigd om regels te bepalen voor “het overlegtraject vermeld in het eerste lid”. Het eerste lid van die bepaling voorziet weliswaar in overleg tussen de vervoerregioraden, maar niet in een “traject”.

De bepaling werd aangepast naar “het overleg vermeld in het eerste lid”.

In artikel 10 van het voorontwerp wordt bepaald dat de provinciale en gemeentelijke beslissingen en reglementen niet van die aard zijn dat het regionaal mobiliteitsplan niet kan worden uitgevoerd of dat de effectiviteit van andere mobiliteitsinvesteringen vermindert. Indien de mobiliteitsplannen geen verordenend karakter hebben, zoals in artikel 13, § 1, eerste lid, van het voorontwerp wordt bepaald, dan is artikel 10 van het voorontwerp onbegrijpelijk. Indien het daarentegen toch de bedoeling zou zijn aan die plannen een reglementair karakter te geven, dan is de tekst van artikel 10 veel te vaag en te rechtsonzeker. Niet alleen is onduidelijk wanneer provinciale en gemeentelijke reglementen “van die aard” zouden zijn dat het regionaal gemeentelijk mobiliteitsplan niet kan worden uitgevoerd, er wordt ook niet geregeld welke instantie vaststelt dat dit het geval is en welke rechtsgevolgen daaraan worden verbonden.

Het artikel wordt behouden. De provincies en gemeenten zullen in hun beslissingen moeten motiveren waarom deze niet strijdig zijn met het regionaal mobiliteitsplan of dat de effectiviteit van mobiliteitsinvesteringen verminderen. Het principe wordt verder toegelicht bij de bespreking van artikel 20.

In artikel 11, § 2, tweede lid, tweede zin, van het voorontwerp wordt bepaald dat het mobiliteitsplan een “tijdshorizon” van tien jaar heeft, en dat het een “doorkijkperiode” van dertig jaar kan omvatten. In de memorie van toelichting wordt hieromtrent gesteld dat een doorkijkperiode verplicht is, maar dat ook een kortere periode dan dertig jaar kan worden vooropgesteld.

In het licht hiervan werd in artikel 11, § 2, tweede lid, tweede zin, geschreven dat het mobiliteitsplan een tijdshorizon heeft van tien jaar, en “een doorkijkperiode van minimum tien en maximum dertig jaar”.

Uit artikel 12, § 3, tweede lid, van het voorontwerp vloeit voort dat bij het opstellen van de mobiliteitsplannen rekening moet worden gehouden met de bevoegdheidsbepalende regels, vermeld in artikel 2 van het decreet van 22 december 2017 ‘over het lokaal bestuur’, de budgettaire ruimte van de betrokken gewestelijke entiteiten en andere regelgeving die relevant is voor het thema in kwestie. De gemachtigde bevestigde dat de bevoegdheidsbepalingen en regelgeving

waaraan wordt gerefereerd in die bepaling, moeten worden “nageleefd” en dat er niet louter mee rekening moet worden gehouden.

De tekst van het voorontwerp werd in die zin aangepast: er wordt rekening gehouden met de budgettaire ruimte van de betrokken gewestelijke entiteiten, terwijl de regelgeving moet worden nageleefd.

In artikel 13, § 2, tweede lid, van het voorontwerp wordt bepaald dat de beslissing over een afwijking van het mobiliteitsplan wordt gemotiveerd. In de memorie van toelichting wordt hieromtrent gesteld dat “[d]e beslissing die de overheid neemt over de afwijking (...) aan een bijzondere motiveringsplicht [wordt] onderworpen”. Dat blijkt evenwel niet uit de tekst van het voorontwerp.

Het artikel 13, §2 maakt het mogelijk af te wijken van het mobiliteitsplan, evenwel dient dit gemotiveerd te worden.

In artikel 14, § 2, van het voorontwerp wordt de Vlaamse Regering gemachtigd om te beslissen over de netwerken van structurerend belang op het niveau van het Vlaamse Gewest. De gemachtigde gaf hieromtrent de volgende toelichting: “Bij de opmaak van de mobiliteitsplannen op verschillende niveaus, moet het duidelijk zijn op welk schaalniveau voor welk netwerk de beleidsvisie wordt uitgeschreven. In dit artikel werd daarom opgenomen dat de Vlaamse Regering beslist over de netwerken die van structurerend belang zijn op niveau van het Vlaamse Gewest. Voorbeelden hiervan zijn het primaire en hoofdwegenet, het FietsSnelWegen-netwerk en het kernnet inzake openbaar vervoer.”

De Raad van State formuleert evenwel geen aanbeveling. De voorbeelden die werden gegeven, werden wel ter verduidelijking opgenomen in de memorie.

Naar luid van artikel 15, § 2, tweede lid, wordt het vaststellingsbesluit bij uittreksel bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad. Aangezien artikel 15, § 2, tweede lid, eerste zin, van het voorontwerp herneemt wat reeds voortvloeit uit artikel 84, 1°, tweede lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 ‘tot hervorming der instellingen’, naar luid waarvan besluiten van de Vlaamse Regering die geen belang hebben voor de algemeenheid van de burgers bij uittreksel mogen worden bekendgemaakt of het voorwerp mogen zijn van een gewone vermelding in het Belgisch Staatsblad. Hiertoe is de decreetgever evenwel niet bevoegd.

Artikel 15, § 2, tweede lid, eerste zin, van het voorontwerp werd weggelaten.

Naar luid van artikel 17, eerste lid, van het voorontwerp worden de bepalingen van de bestaande regionale mobiliteitsplannen, de provinciale en gemeentelijke ruimtelijke beleidsplannen en de lokale mobiliteitsplannen die strijdig zijn met de bepalingen van het Mobiliteitsplan Vlaanderen, van rechtswege opgeheven door de definitieve vaststelling van dat laatste plan. De provincie, de vervoerregio en de gemeente wijzigen, binnen de termijn die de Vlaamse Regering bepaalt, de voormelde plannen om ze in overeenstemming te brengen met het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Een dergelijke regeling leidt evenwel tot grote rechtsonzekerheid. Zolang de provincie, de vervoerregio of de gemeente hun respectieve plannen niet in overeenstemming brengen met het Mobiliteitsplan Vlaanderen, zal onduidelijk zijn welke onderdelen van die plannen alsnog rechtsgeldig zijn, dan wel opgeheven zijn. Dat is des te meer het geval nu het gehanteerde criterium zeer algemeen van aard is, en nergens wordt geregeld welke instantie de strijdigheid zal vaststellen.

Artikel 17, eerste lid, van het voorontwerp werd herwerkt. Bij de vaststelling van het Mobiliteitsplan Vlaanderen, melden de provincies, de vervoerregio’s en de gemeenten aan de Vlaamse Regering, binnen de door haar bepaalde termijn, alle potentiële strijdigheden van de bepalingen van de bestaande regionale mobiliteitsplannen, de provinciale en gemeentelijke ruimtelijke beleidsplannen en lokale mobiliteitsplannen met het Mobiliteitsplan Vlaanderen.

Vervolgens dienen de wijzigingen binnen een welbepaalde termijn te worden aangebracht.

Naar luid van artikel 18, § 1, van het voorontwerp neemt de vervoerregioraad het initiatief om een regionaal mobiliteitsplan op te maken “en kan de Vlaamse Regering verzoeken daarvoor de nodige maatregelen te nemen”. Het is niet volledig duidelijk welke maatregelen van de Vlaamse Regering hiermee worden bedoeld.

De bepaling werd geschrapt. De bedoeling van de bepaling was dat de Vlaamse Regering daarvoor desgevallend een studiebureau aanstelt en daarvoor de nodige budgetten vrijmaakt. Deze mogelijkheid wordt toegevoegd in art. 7.

Naar luid van artikel 18, § 3, tweede lid, wordt het ontwerp van het regionaal mobiliteitsplan ter goedkeuring voorgelegd aan de gemeenteraden van de vervoerregio. In het derde lid van die bepaling wordt evenwel gewag gemaakt van een gebrek aan consensus binnen de vervoerregioraad en het vierde lid heeft het over het vaststellingsbesluit. Gevraagd wie het mobiliteitsplan uiteindelijk vaststelt, en derhalve het vaststellingsbesluit neemt, heeft de gemachtigde het volgende geantwoord: “De vervoerregioraad. Ingeval geen consensus kan bereikt worden handelt dit over de beslissing van de Vlaamse Regering inzake het aanvullend net en het vervoer op maat.” Enkel dat laatste wordt uitdrukkelijk in artikel 18, § 3, derde lid, van het voorontwerp geregeld. Duidelijkheidshalve zou eveneens moeten worden bepaald dat, na de goedkeuring ervan door de gemeenteraden van de vervoerregio, de vervoerregioraad het regionaal mobiliteitsplan (bij consensus) definitief vaststelt.

Het regionaal mobiliteitsplan wordt goedgekeurd door de respectievelijke gemeenteraden.

De escalatieprocedure is enkel voor de vaststelling van het aanvullend net en het vervoer op maat.

Uit artikel 18, § 3, derde lid, van het voorontwerp vloeit voort dat bij gebrek aan consensus (over het regionaal mobiliteitsplan) binnen de vervoerregioraad, de Vlaamse Regering beslist over minstens het aanvullend net en het vervoer op maat. In artikel 8, tweede lid, 3°, van het voorontwerp wordt evenwel bepaald dat de vervoerregioraad als taak heeft om “[b]innen de krijtlijnen van het goedgekeurde regionaal mobiliteitsplan” het aanvullend net en het vervoer op maat te bepalen. Zodoende wordt gesuggereerd dat het aanvullend net en het vervoer op maat worden bepaald nadat het regionaal mobiliteitsplan werd vastgesteld.

Artikel 8 werd verduidelijkt, in die zin dat het woord “goedgekeurde” werd geschrapt. Er is – in tegenstelling tot wat de Raad van State aangeeft – geen probleem met de sequentie. Immers, planproces is een cyclisch proces, waarbij niet enkel de eerste opmaak wordt gevat, doch ook de herziening. Dit werd verduidelijkt in het decreet bij artikel 18.

Punt 2 heeft echter wel degelijk betrekking op het mobiliteitsplan, aangezien het de bedoeling is dat de projecten worden uitgevoerd zoals bepaald in het mobiliteitsplan en de hoofdlijnen bekijken van het GIP zodat de doelstellingen van het mobiliteitsplan worden gewaarborgd. Dit was ook al op die manier opgenomen in de memorie van toelichting bij artikel 8.

In artikel 18, § 3, vierde lid, van het voorontwerp wordt bepaald dat het vaststellingsbesluit bij uittreksel wordt bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad en dat het in werking treedt op de datum die de Vlaamse Regering bepaalt. De gemachtigde liet evenwel weten dat dit laatste enkel geldt in het geval dat de Vlaamse Regering overeenkomstig artikel 18, § 3, derde lid, van het voorontwerp beslist over het aanvullend net en het vervoer op maat. De tekst van het voorontwerp moet in die zin worden aangepast.

De paragraaf werd aangepast.

In artikel 21, § 2, derde lid, van het voorontwerp wordt bepaald dat het lokaal mobiliteitsplan onttrokken is aan het toepassingsgebied van het decreet van 15 juli 2011 'houdende vaststelling van de algemene regels waaronder in de Vlaamse Gemeenschap en het Vlaamse Gewest periodieke plan- en rapporteringsverplichtingen aan lokale besturen kunnen worden opgelegd'. Een dergelijke regeling leidt er evenwel toe dat om het precieze toepassingsgebied van het decreet van 15 juli 2011 te kennen, dat decreet moet worden samen gelezen met de voormelde bepaling, hetgeen de transparantie van de regelgeving niet ten goede komt. Een dergelijke regeling moet dan ook veeleer in het decreet van 15 juli 2011 zelf worden ondergebracht.

Met het oog op transparantie, wordt de bepaling in dit ontwerp van decreet geschrapt.

Naar luid van artikel 24, § 1, derde lid, vraagt de gemachtigde dienst bij "de bevoegde instanties, zoals de federale politie, de instantie die belast is met de inschrijving van de voertuigen en de lokale besturen", de vereiste digitale gegevens op. Vermits de ontworpen regeling voor de vermelde federale overheidsdiensten geen verplichting inhoudt om de gevraagde gegevens ook daadwerkelijk te verschaffen, is ze bestaanbaar met de bevoegdheidsverdelende regels.

Hoewel de Raad van State geen strijdigheid vaststelt, werd wel een verduidelijking opgenomen in de memorie.

In artikel 24, § 2, derde lid, van het voorontwerp wordt bepaald dat bij de vaststelling of de herziening van de mobiliteitsplannen en bij het opstellen van de voortgangsrapporten rekening wordt gehouden met de resultaten van de mobiliteitsmonitoring. Die bepaling kan beter worden ingevoegd na artikel 24, § 1, eerste lid, van het voorontwerp, waar de mobiliteitsmonitoring wordt geregeld.

De suggestie van de Raad van State werd meegenomen.

In artikel 25 van het voorontwerp wordt de Vlaamse Regering gemachtigd om de projectmethodologie te bepalen waarmee de door haar aangewezen projecten worden ontworpen, uitgewerkt, geanalyseerd en geëvalueerd door de initiatiefnemer, alsook de wijze van rapportering door de initiatiefnemer. Een dergelijke onduidelijke machtiging kan niet worden aanvaard. Hetzelfde geldt voor de machtiging aan de Vlaamse Regering in artikel 30 van het voorontwerp om de projecten aan te wijzen waarvoor een samenwerkingsovereenkomst moet worden gesloten tussen de betrokken actoren.

In het artikel 27 wordt een machtiging toegevoegd om de beleidsplannen en projecten, vermeld in dit artikel te bepalen.

In artikel 26, § 1, wordt bepaald dat een projectstuurgroep wordt ingesteld op initiatief van een of meer gemeenten of op initiatief van een vertegenwoordiger van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken. Naar luid van artikel 26, § 2, 1°, van het voorontwerp is de projectstuurgroep ten minste samengesteld uit de initiatiefnemer "als die niet de hoedanigheid, vermeld in punt 2° tot en met 4°, heeft". In de punten 2 en 3 waarnaar aldus wordt verwezen, wordt evenwel gewag gemaakt van de gemeente en het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (lees: het departement Mobiliteit en Openbare Werken). Gelet op hetgeen in artikel 26, § 1, van het voorontwerp wordt bepaald, rijst dan ook de vraag hoe de initiatiefnemer niet de hoedanigheid van vertegenwoordiger van de gemeente of van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken kan hebben.

De tekst van artikel 26 van het voorontwerp werd als volgt aangepast teneinde dit te verduidelijken: er wordt door een of meer gemeenten, door van een vertegenwoordiger van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken of door een andere initiatiefnemer een projectstuurgroep ingesteld.



In artikel 26, § 1, van het voorontwerp wordt gewag gemaakt van een “mobiliteitsgerateerd lokaal beleidsplan”. Volgens de gemachtigde wordt hiermee bijvoorbeeld “een parkeerplan, een logistiek plan, een trage wegenplan, een klimaatsbeleidplan waarin mobiliteitsgerelateerde doelstellingen in zijn opgenomen” bedoeld, en zouden die plannen in een besluit van de Vlaamse Regering kunnen worden aangewezen. Het strekt inderdaad tot aanbeveling dat, indien dit niet in het voorontwerp zelf wordt verduidelijkt, de Vlaamse Regering wordt gemachtigd om de plannen in kwestie op te sommen.

Een dergelijke machtiging wordt voorzien.

In de memorie van toelichting wordt (bij artikel 25 van het voorontwerp) gesteld dat de Vlaamse Regering “nadere regels [kan] uitwerken betreffende de procedure volgens dewelke de projectstuurgroep of vervoerregioraad de begeleiding uitvoert”. In artikel 27 van het voorontwerp komt evenwel geen machtiging in die zin voor.

De desbetreffende bepaling werd in die zin aangevuld.

Vermits de gemachtigde bevestigde dat de opsomming in artikel 30, tweede lid, 1° tot 4°, van het voorontwerp niet limitatief is, schrijve men in de inleidende zin van die bepaling dat de Vlaamse Regering de minimuminhoud van de samenwerkingsovereenkomst regelt, “waaronder: ...”.

De desbetreffende bepaling werd in die zin aangevuld.

In artikel 34, § 1, tweede en derde lid, en § 2, eerste lid, van het voorontwerp wordt gewag gemaakt van een (verplichte) benchmark. Gevraagd wordt om dit begrip nader te verduidelijken in het voorontwerp zelf.

In het voorontwerp werd de term “verplicht” geschrapt. Zoals gesteld in het derde lid van de eerste paragraaf, zal de Vlaamse Regering de regels voor het vastleggen van de benchmark bepalen.

Naar luid van artikel 38 van het voorontwerp werken de exploitanten van het kernnet en het aanvullend net en de Mobiliteitscentrale, in afwijking van artikel 1 van de wet van 30 december 1975 ‘betreffende de goederen, buiten particuliere eigendommen gevonden of op de openbare weg geplaatst ter uitvoering van vonnissen tot uitzetting’, een eigen beleid uit voor verloren voorwerpen. Met de ontworpen regeling wordt vooral beoogd de exploitanten van het kernnet en het aanvullend net en de Mobiliteitscentrale te ontslaan van de verplichting om verloren voorwerpen af te geven aan het gemeentebestuur. Het is dan ook raadzaam dat uitdrukkelijk in te schrijven in artikel 38 van het voorontwerp, veeleer dan de exploitanten van het kernnet en het aanvullend net en de Mobiliteitscentrale te machtigen hieromtrent een eigen beleid te voeren. Als wordt bepaald dat de exploitanten en de Mobiliteitscentrale, in afwijking van artikel 1 van de wet van 30 december 1975, verloren voorwerpen niet moeten afgeven aan het gemeentebestuur, kunnen zij ook zonder een dergelijke machtiging een beleid dienaangaande bepalen. Daarbij zullen zij dan wel het eigendomsrecht in acht moeten nemen, en bijvoorbeeld in een redelijke termijn moeten voorzien waarbinnen die voorwerpen kunnen worden teruggevraagd.

De bepaling werd in die zin aangepast. In de memorie werd een toelichting opgenomen, geïnspireerd op de bewoordingen in het advies van de Raad van State.

In artikel 42, derde lid, van het voorontwerp schrijve men “mobipunten en carpoolparkings” (in plaats van “mobipunten, inclusief carpoolparkings”). Uit de voorafgaande leden blijkt immers dat carpoolparkings onderscheiden zijn van mobipunten.

De desbetreffende bepaling werd in die zin gewijzigd.

Uit artikel 48, § 2, tweede lid, van het voorontwerp vloeit voort dat als een wegbeheerder wegwerkzaamheden uitvoert langs een traject van geregeld vervoer of met een impact op een traject van geregeld vervoer, die ook na afloop van de werkzaamheden een negatief effect kunnen hebben op de rijtijden van de exploitant, voorafgaand overleg wordt gepleegd met de exploitanten van het kernnet en het aanvullend net en de Mobiliteitscentrale en daarover binnen de projectstuurgroep een onderling akkoord wordt bereikt.

Ofschoon uit artikel 27, 2°, van het voorontwerp blijkt dat de projectstuurgroep verantwoordelijk is voor “projecten”, staat niet vast dat alle wegwerkzaamheden langs een traject van geregeld vervoer of met een impact op een traject van geregeld vervoer als dergelijke projecten kunnen worden beschouwd.

De desbetreffende bepaling werd in die zin gewijzigd.

Artikel 57 van het voorontwerp strekt tot wijziging van artikel 44bis van het decreet van 31 juli 1990, zoals gewijzigd (lees: vervangen) bij het bestuursdecreet, dat werd aangenomen door het Vlaams Parlement op 5 december 2018. Daarbij worden na de woorden “na onderhandeling” de woorden “een openbare dienstencontract en” ingevoegd. In de door het Vlaams Parlement aangenomen tekst komen in het ontworpen artikel 44bis van het decreet van 31 juli 1990 de woorden “na onderhandeling” evenwel niet voor.

Artikel 57 werd aangepast zodat dit nu aansluit bij de bewoordingen van het aangenomen Bestuursdecreet.

In het ontworpen artikel 16, § 1, van het decreet van 20 april 2001 ‘betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg’ wordt de Vlaamse Regering gemachtigd om vergunningen uit te reiken voor het uitoefenen van geregeld vervoer dat niet wordt aangeboden door de interne operator (lees: exploitant). Volgens de gemachtigde geldt deze mogelijkheid voor alle vormen van geregeld vervoer, en derhalve niet alleen voor de exploitatie van het aanvullend kern- en aanvullend net dat, overeenkomstig artikel 34, § 1, vierde lid, van het voorontwerp, door de VVM De Lijn aan derden wordt toevertrouwd.

Dergelijke vergunningsplicht ligt in lijn met Verordening 1370/2007.

Openbaredienstverplichtingen waarbij maximumtarieven worden vastgesteld voor alle of bepaalde categorieën passagiers, kunnen ook worden onderworpen aan algemene regels.

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

Op dit vlak zijn er geen wijzigingen ten opzichte van de nota’s waaraan de Vlaamse Regering op 20 juli 2018 (VR 2018 2007 DOC.0864) en op 26 oktober 2018 (VR 2018 2610 DOC.1203) haar principiële goedkeuring verleende.

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

Op dit vlak zijn er geen wijzigingen ten opzichte van de nota’s waaraan de Vlaamse Regering op 20 juli 2018 (VR 2018 2007 DOC.0864) en op 26 oktober 2018 (VR 2018 2610 DOC.1203) haar principiële goedkeuring verleende.

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

Op dit vlak zijn er geen wijzigingen ten opzichte van de nota's waaraan de Vlaamse Regering op 20 juli 2018 (VR 2018 2007 DOC.0864) en op 26 oktober 2018 (VR 2018 2610 DOC.1203) haar principiële goedkeuring verleende.

#### **5. KWALITEIT VAN DE REGELGEVING**

Op dit vlak zijn er geen wijzigingen ten opzichte van de nota's waaraan de Vlaamse Regering op 20 juli 2018 (VR 2018 2007 DOC.0864) en op 26 oktober 2018 (VR 2018 2610 DOC.1203) haar principiële goedkeuring verleende.

#### **6. VOORSTEL VAN BESLISSING**

De Vlaamse Regering beslist:

1° haar definitieve goedkeuring te hechten aan het bijgaande ontwerp van decreet betreffende de basisbereikbaarheid en aan de bijhorende memorie van toelichting;

2° de Vlaamse minister, bevoegd voor het mobiliteitsbeleid, de openbare werken en het vervoer te gelasten voornoemd ontwerp van decreet in naam van de Vlaamse Regering, in te dienen bij het Vlaams Parlement.

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

Ben Weyts

Bijlagen:

- het definitief goed te keuren ontwerp van decreet
- de memorie van toelichting
- het advies van de Raad van State (advies 64.577/3 van 10 december 2018)