

Het voorliggende ontwerp van decreet betreffende de basisbereikbaarheid actualiseert de huidige regelgeving inzake het mobiliteitsbeleid en het openbaar personenvervoer over de weg, zoals vervat in het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid en het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg.

Het voorliggende ontwerp van decreet beoogt een impactvolle implementatie van basisbereikbaarheid, waarbij het vraaggestuurd aspect, de gelaagde structuur en een globale mobiliteitsvisie kenmerkend zijn. Basisbereikbaarheid gaat hand in hand met een duurzaam ruimtelijk kader door middel van een geïntegreerde aanpak van vervoer, infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen, op het gebied van zowel planvorming, financiering als exploitatie.

## MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

### **A. Algemene toelichting**

#### 1. Samenvatting

Het voorliggende ontwerp van decreet betreffende de basisbereikbaarheid beoogt de huidige regelgeving inzake mobiliteitsbeleid en openbaar personenvervoer over de weg te actualiseren en te moderniseren.

Meer bepaald wijzigt het de artikelen 2, 16 en 63 van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg, artikelen 2, 6, 9, 11 en 12 van het decreet van 21 december 2012 tot compensatie van de openbaredienstverplichting tot het vervoer van personen met een handicap of een ernstig beperkte mobiliteit en artikelen 1bis, 3, 10, 38, 42, 44bis en Hoofdstuk V van het decreet van 31 juli 1990 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoermaatschappij - De Lijn.

Het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid wordt opgeheven, alsook de artikelen 4-7, artikelen 8-14 en artikelen 18-18 sexies van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en artikel 24, §1, en 26 eerste lid van het decreet van 31 juli 1990 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoermaatschappij - De Lijn.

#### 2. Probleemstelling

Een sterk openbaar personenvervoer vormt een belangrijke schakel binnen de gehele mobiliteit en bevordert de bereikbaarheid en de sociaal-economische ontwikkeling van een regio. Een sterk openbaar personenvervoer biedt een antwoord op een vervoersvraag d.m.v. collectief transport en kan in grote mate bijdragen in de opbouw van een gewenste, logische en ruimtelijk optimaal renderende ordening van een regio.

De noden van de reiziger en verlader werden bij de uitbouw van infrastructuur en het aanbod van openbaar vervoer in het verleden te veel uit het oog verloren. De sturing beperkte zich tot de formulering van eenzijdige ambities, gericht op één modus.

Het mobiliteitsbeleid werd tot op vandaag onvoldoende vanuit de samenhang tussen de verschillende modi bekeken. Basismobiliteit is het principe uit het huidige decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg dat een basisaanbod aan openbaar personenvervoer voorschrijft. Het geeft recht op een gegarandeerd aanbod aan openbaar personenvervoer. Bij de uitwerking van

basismobiliteit werden de ambities eenzijdig geprojecteerd op het openbaar personenvervoer – en daarenboven op één operator, De Lijn – om aan alle vervoersvragen tegemoet te komen zonder rekening te houden met de voordelen die combimobiliteit, het overstappen tussen verschillende vervoersmodi, biedt.

De vaststelling is dat verschillende vervoersmodi elkaar onvoldoende aanvullen en nog te vaak opereren als elkaars concurrent. Ondanks de hoge investeringsmiddelen en dure inzet op geregeld vervoer is de bereikbaarheid in Vlaanderen ontoereikend. Dit zowel aan de bovenzijde van het netwerk, met name de lange afstandsverbindingen voor grote mobiliteitsstromen tussen steden en regio's als aan de onderzijde, de fijnmazige bediening op maat.

Door de uitbouw van het vervoersnet conform de richtlijnen basismobiliteit kon te weinig rekening gehouden worden met het treinnet en trad het uitgebreide, en soms weinig efficiënte busaanbod in rechtstreekse concurrentie met verplaatsingen die bijvoorbeeld met de fiets (kunnen) gebeuren. Deze weinig geïntegreerde aanpak wordt tot op heden bestendigd door het gegeven dat in hoofdzaak unimodale investeringsprogramma's worden opgesteld.

De filosofie van basismobiliteit (aanbodgestuurd) vormt daarenboven een rem op een efficiënt, vraaggestuurd openbaar personenvervoer. De strikte regels van basismobiliteit maken de kosten voor het openbaar personenvervoeraanbod zeer hoog. Tegelijk wordt vastgesteld dat er onvoldoende antwoord geboden wordt op de reële vraag, we onvoldoende in staat zijn een efficiënte combimobiliteit te bewerkstelligen en het onmogelijk is de belangrijkste vervoerstromen te versterken, net daar waar openbaar personenvervoer de grootste mobiliteits- en dus economische terugverdieneffecten realiseert. Tevens is er weinig flexibiliteit om dunne vervoerstromen in buitengebied op een meer kostenefficiënte manier in te vullen. Het blind inzetten van geregeld vervoer om dunne vervoerstromen op te vangen heeft er, door zijn hoge kostprijs, mee toe geleid dat te weinig kon worden ingezet op een sterk bovenliggend net met voldoende capaciteit. Basismobiliteit holde zo de mogelijkheid uit om grondig werk te maken van een hiërarchisch gelaagd netwerk en effectief een *modal shift* in personenmobiliteit te bewerkstelligen.

Ondanks de (dure) inzet van geregeld vervoer voor specifieke vervoersvragen ontwikkelden zich daarnaast verschillende aanvullende systemen die zich richtten tot een specifieke vervoersvraag: zo worden in de marge van het Pendelfonds shuttlediensten gefinancierd om werknemers naar moeilijk te bereiken industriezones te brengen en werd er de voorbije jaren veel werk geleverd in de domeinen van het auto- en fietsdelen. Deze verschillende systemen worden vandaag niet geïntegreerd. Dit verhindert een optimale inzet van materieel, middelen en personeel.

Tot slot bestaat er een onvoldoende koppeling tussen de visieontwikkeling inzake mobiliteit, de infrastructuurinvesteringen en -onderhoud, de kwaliteit van dienstverlening en exploitatie, de ruimtelijke inrichting en het vervoer in het algemeen. Ook bij beslissingen van andere beleidsdomeinen wordt nog te weinig de impact op mobiliteit in kaart gebracht. De ruimtelijke organisatie in Vlaanderen wordt gekarakteriseerd door een verspreid bebouwingspatroon en een hoge graad van lintbebouwing. Woonkernen en economische functies zijn van elkaar gescheiden, ook sociale of openbare functies worden nog al te vaak excentrisch ingeplant. De ontsluiting is nu vaak het laatste vraagstuk dat bij realisatie van een nieuwe ontwikkeling moet opgelost worden.

### 3. Doelstelling en politieke context

Het mobiliteitsbeleid moet erop gericht zijn de bereikbaarheid te garanderen voor een bruisende, actieve en welvarende samenleving. Iedereen moet zich kunnen ontplooiën, werken, naar school gaan, spelen, winkelen en ontspannen. Onze ondernemers, handelaars of dienstverleners moeten anderen en zichzelf efficiënt kunnen bevoorraden

van producten of diensten. Bezoekers of toeristen moeten vlot hun weg vinden naar onze cultuursteden, horeca en evenementen.

Het mobiliteitsbeleid beantwoordt ook de vraag hoe Vlaanderen zijn positie in Europa versterkt als logistieke draaischijf omwille van onze ligging. Het mobiliteitsbeleid kijkt over de bestuurlijke grenzen van gemeenten en beleidsdomeinen en gaat een sterke wisseling aan met ruimtelijk beleid.

Het mobiliteitsbeleid voert het Europees Klimaat- en Energiepakket 2021-2030 uit en stelt concrete maatregelen en doelstellingen voor om de vergroening en verduurzaming in de mobiliteit te realiseren.

Op 18 december 2015 keurde de Vlaamse Regering de conceptnota "Met basisbereikbaarheid naar een efficiënt en aantrekkelijk vervoersmodel in Vlaanderen dat optimaal tegemoetkomt aan de globale en lokale vervoersvraag" goed [VR 2015 1812 DOC.1446]. Met deze beslissing werd het concept basisbereikbaarheid nader geconcretiseerd.

De vervoerregio's rond Mechelen, Aalst en de Westhoek werden in de conceptnota van 18 december 2015 naar voor geschoven als proefprojecten. Vervolgens werd ook de vervoerregio Antwerpen als proefproject opgestart.

Op 29 juni 2016 werd door het Vlaams Parlement het decreet houdende de invoering van een regelluw kader in functie van de proefprojecten Basisbereikbaarheid aangenomen (B.S. 04/08/2016). Hiermee worden concreet een aantal aspecten van het personenvervoer over de weg, het geregeld vervoer door De Lijn, het mobiliteitsbeleid, overlegfora, e.d. buiten werking gesteld en kunnen nieuwe, flexibele organisatiestructuren worden uitgetest.

De Vlaamse Regering wees op 20 januari 2017 vervolgens de vervoerregio Aalst, de vervoerregio Mechelen en de vervoerregio Westhoek aan om de regelluwe zone in te voeren [VR 2017 2001 DOC.0042]. In navolging van het 'Toekomstverbond voor Bereikbaarheid en Leefbaarheid' – dat op 15 maart 2017 werd afgesloten tussen de Vlaamse overheid, de stad Antwerpen en de burgerbewegingen – nam de Vlaamse Regering op 8 september 2017 een besluit voor de invoering van de regelluwe zone in het vierde proefproject voor de vervoerregio Antwerpen [VR 2017 0809 DOC.0870].

Omdat de looptijd van het voormelde decreet houdende de invoering van een regelluw kader beperkt is tot 31 maart 2018 en om de aangeduide proefregio's de kans te geven de innovatieve vervoersoplossingen binnen het vervoer op maat verder te concretiseren en uit te rollen, werd het noodzakelijk geacht om de regelluwe zone in de tijd te verlengen. Om dat te bewerkstelligen werd de datum waarop het decreet buiten werking treedt, met één jaar opgeschoven. Dit wijzigingsdecreet werd op 14 maart 2018 door het Vlaams Parlement aangenomen en op 23 maart 2018 door de Vlaamse Regering afgekondigd.

De conceptnota van de Vlaamse Regering van 27 oktober 2017 betreffende de stand van zaken inzake Basisbereikbaarheid [VR 2017 2710 DOC.1072/1BIS], stelde dat de oefening echter globaal moest worden aangepakt en dat de volgende decreten zouden worden geconsolideerd:

- Decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg;
- Decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid;
- Decreet van 21 december 2012 tot compensatie van de openbardienstverplichting tot het vervoer van personen met een handicap of een ernstig beperkte mobiliteit;

- Decreet van 31 juli 1990 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoermaatschappij - De Lijn.

Hoewel er in de vervoerregio's Aalst, Mechelen en Westhoek in eerste instantie wordt gewerkt aan de opmaak van een vervoersplan inzake openbaar personenvervoer worden momenteel de voorbereidingen getroffen voor de opmaak van mobiliteitsplannen met een holistische visie, waarbij infrastructuur en alle vormen van mobiliteit mee worden bekeken (zoals goederenvervoer).

Het is in Vlaanderen tevens de bedoeling om de uitvoering van het mobiliteitsplan op een geïntegreerde manier aan te pakken (zowel infrastructuur als mobiliteit). De vervoerregio Antwerpen kende vanaf het begin deze aanpak en kan hierdoor als inspiratiebron dienen voor de andere regio's.

Vanuit de voormelde holistische benadering werd er onder meer voor geopteerd om het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid – dat de krijtlijnen vastlegt voor het Vlaamse mobiliteitsbeleid waarbij wordt gestreefd naar een integrale aanpak van de mobiliteitsproblemen op alle beleidsniveaus – te evalueren en geactualiseerd te integreren in het voorliggende ontwerp van decreet.

Het huidige decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid wordt dan ook volledig opgeheven, met het oog op de consistentie van de regelgeving, het vermijden van eventuele lacunes ten gevolge van niet-parallelle wijzigingen aan de verschillende decreten en administratieve vereenvoudiging doordat verwijzingen en herhalingen kunnen worden vermeden. Aan de andere drie decreten, worden door voorliggende ontwerp van decreet de noodzakelijke wijzigingen aangebracht, teneinde de basisbereikbaarheid volledig te implementeren.

#### 4. Omschrijving van de regeling en de motieven

##### 4.1. Initiële uitgangspunten

4.1.1. Het kunnen bereiken van de belangrijke maatschappelijke en economische locaties vormt een belangrijk uitgangspunt van het mobiliteitsbeleid.

Hierbij wordt niet vertrokken vanuit het aanbod maar vanuit de effectieve vervoersvraag. Door een optimale en gerichte inzet van middelen wordt een performanter vervoersysteem uitgebouwd. Een systeem dat beter en efficiënter de bereikbaarheid vergroot en daardoor de reiziger en verlader overtuigt tot het gebruik van meer (duurzame) vervoerswijzen.

Dit zal gerealiseerd worden door een samenspel en integratie van initiatieven uit verschillende beleidsdomeinen en verschillende actoren, maar ook louter binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken is ruimte voor optimalisatie.

4.1.2. Voor een betere bereikbaarheid moet er geïnvesteerd worden in het toekomstbestendig maken van de verschillende netwerken. Stabiele investeringen in het onderhoud en gerichte investeringen in de uitbouw van capaciteit en service van de verschillende netwerken zijn noodzakelijk. We zorgen ervoor dat deze netwerken inspelen op toekomstige uitdagingen zoals de ontwikkeling van autonome en geconnecteerde vervoersmiddelen, de omschakeling naar milieuvriendelijke voer- en vaartuigen, enz. De investeringen zijn gericht op de grootste maatschappelijke en economische *return*.

Vanuit onze ambitie om de basisbereikbaarheid in Vlaanderen te garanderen is het belangrijk dat de netwerken over de nodige capaciteit beschikken om de voorziene groei te kunnen opvangen. Ze dienen bovendien ook voldoende betrouwbaar te zijn om tot kwalitatieve serviceniveaus te komen die nodig zijn voor het aanbieden van basisbereikbaarheid.

4.1.3. Om tot robuuste en veilige vervoersnetwerken te komen zorgen we ervoor dat de verschillende netwerken hiërarchisch gestructureerd en gecategoriseerd zijn. Hierbij staat de uitwerking van een sterk, globaal en primair kernnetwerk over verschillende modi heen centraal. Door middel van gerichte en elkaar versterkende investeringen wordt dit kernnetwerk verder geoptimaliseerd waar nodig. Een afstemming op de specifieke regionale en lokale vraag wordt ontwikkeld binnen vervoerregio's bestaande uit meerdere gemeenten, op basis van de reële en potentiële vervoersstromen. Het instrument hiertoe is het regionale mobiliteitsplan.

4.1.4. Het openbaar personenvervoersnet in het bijzonder wordt samengesteld uit het treinnet, het kernnet, het aanvullend net en het vervoer op maat, die elk hun rol binnen de hiërarchie opnemen en optimaal op elkaar zijn afgestemd.

Een aanbod van stads- en streekvervoer staat niet langer op zichzelf maar maakt aldus deel uit van het globale mobiliteitsnetwerk, waarbij vanuit de idee van combimobiliteit, voor- en natrajecten met fiets, auto en andere vervoersmodi worden gefaciliteerd.

Een goede afstemming binnen een transparant opgebouwd, gelaagd vervoersnet is dan ook cruciaal. Hierbij staat de uitwerking van een sterk, globaal kernnet over verschillende modi heen centraal.

4.1.5. Voor zowel een goede combimobiliteit en synchromodaliteit als voor een efficiënte organisatie van de logistiek, zijn goed verknoopte modale netwerken nodig. Hierdoor nemen de keuzemogelijkheden voor de reizigers en ondernemingen/verladers toe om zich op een duurzame manier te verplaatsen of goederen te vervoeren en beter gebruik maken van de beschikbare vervoerscapaciteit. Een sterk geïntegreerd vervoerssysteem maakt het robuust. Zelfs bij verstoring zijn er alternatieven voor reizigers en gebruikers van deze netwerken.

Om tot een multimodaal geïntegreerd vervoerssysteem te komen, bouwen we een hiërarchisch netwerk van knooppunten uit die multimodaal ontsloten zijn en waar gebruikers kunnen schakelen tussen de verschillende modi. Hiervoor is ook een goede uitwisseling van gegevens noodzakelijk. Een sterkere verknoping van verschillende netwerken impliceert immers een naadloze data uitwisseling tussen de verschillende modi en het aanbieden van gepersonaliseerde mobiliteitsoplossingen. In de logistiek vereenvoudigen technologische ontwikkelingen de informatiestromen en vergemakkelijken de samenwerking tussen de ketenspelers. Daardoor verkrijgen we een echte synchromodaliteit met een prominentere rol voor de binnenvaart en het spoorvervoer in het vervoer van goederen.

Dit vervoerssysteem maakt deel uit van de ruimtelijke ruggengraat welke als uitgangspunt genomen wordt in het Vlaams ruimtelijk beleid. Locaties met een relatief hoge knooppuntwaarde zijn de plaats om zoveel mogelijk bijkomende activiteit op te vangen. Knooppuntwaarde en voorzieningenniveau (beide al dan niet in min of meerdere mate aanwezig) op niveau van de kern bepalen mogelijkheden voor gemengde ontwikkeling van wonen, werken en voorzieningen. Deze samenhangende ontwikkeling heeft als doel de multimodale toegankelijkheid en nabijheid van werkplekken en voorzieningen te bevorderen en zo de ruimtelijke voorwaarden te scheppen voor mobiliteitsbeheersing en basisbereikbaarheid, emissiereductie en logistieke en energie-efficiëntie.

(Openbaar)vervoerknooppunten moeten goed en veilig bereikbaar zijn, met bijzondere aandacht voor de toegankelijkheid voor personen met een mobiliteitsbeperking. Deze knooppunten en Park & Rides zijn uitgerust met voldoende en veilige fietsenstallingen, voldoende parkeerplaatsen en met aandacht voor laadmogelijkheden voor elektrische fietsen, bromfietsen en auto's. Deelfietsen of deelauto's kunnen het voor- en natransport verbeteren. Het vervoer op maat maakt eveneens deel uit van het mobiliteitsnetwerk.

4.1.6. Het wordt mogelijk gemaakt om alle initiatieven voor collectief aangeboden vervoer of vervoer op maat te capteren en de exploitatievoorwaarden ervan te vereenvoudigen.

Een efficiëntere inzet van de huidige middelen dient bereikt te worden door een gecoördineerde aanpak van alle vervoersinitiatieven en uitvoerders. De vrijheid voor deze initiatieven en de uitvoerder wordt verruimd, zonder de aansluitbaarheid van verschillende initiatieven op elkaar uit het oog te verliezen.

4.1.7. Het verdwijnen van de schotten tussen de verschillende modi, maar ook tussen publiek, gedeeld en privaat transport zal de mobiliteit zoals we die vandaag kennen grondig wijzigen. Het vraagt ook om een meer intense samenwerking tussen publieke en private partijen, enerzijds, en met tal van andere maatschappelijke actoren en burgers, anderzijds. Ook op deze nieuwe vormen van samenwerken bereiden we ons voor, zowel op Vlaams niveau als binnen de vervoersregio's.

4.1.8. Binnen de vervoerregio's, bestaande uit meerdere gemeenten en entiteiten van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken, wordt de afstemming op de regionale vervoersvraag bewaakt, op basis van de reële en potentiële vervoersstromen.

De vervoerregio staat in voor de *bottom-up* bewaking, sturing en evaluatie van de basisbereikbaarheid van de regio. De vervoerregio geniet grote(re) vrijheid om de basisbereikbaarheid aanvullend op en ter versterking van het *top-down* vastgelegde kernnet te regisseren. De vervoerregioraad is een overlegorgaan, multidisciplinair en beleidsdomeinoverschrijdend samengesteld, binnen de vervoerregio.

Door middel van adviezen vanuit de vervoerregio kan toegewerkt worden naar een geïntegreerd investeringsprogramma agentschap Wegen en Verkeer/De Lijn en andere uitvoerende agentschappen en dit zowel op lokaal als globaal niveau. Dit laat toe te komen tot een mobiliteitsstructuur die functioneel (lokaal) georganiseerd is en centraal (globaal) aangestuurd wordt.

4.1.9 De kwaliteitsbegeleiding in concrete dossiers hoort niet thuis op een vervoerregioraad. Hiertoe wordt gewerkt met een projectstuurgroep. De initiatiefnemer van het project in kwestie (hetzij een entiteit van het beleidsdomein MOW, zoals De Lijn, AWV of De Vlaamse Waterweg, hetzij een gemeente) betreft de projectstuurgroep op de geschikte ogenblikken. Afhankelijk van het type project kan dit een meer of minder intensief proces zijn. In de projectstuurgroep zelf zal telkens een minimale samenstelling gehanteerd worden, die verder op maat van het project uitgebreid kan worden met overige stakeholders.

De initiatiefnemer neemt bijgevolg de verantwoordelijkheid op om het project uit te werken en via de projectstuurgroep de kwaliteit en het draagvlak te versterken voor het project. De terugkoppeling naar de vervoerregioraad wordt verzorgd door de initiatiefnemer zelf.

4.2. De implementatie van basisbereikbaarheid in het openbaar vervoer

4.2.1. Naar een gelaagd vervoersnet

Vlaanderen gaat voluit voor een gelaagd vervoersnet om de doelstelling van basisbereikbaarheid optimaal te kunnen realiseren.

Elk vervoersnet is hiërarchisch gestructureerd en ingedeeld in verschillende complementaire vervoerslagen. De Vlaamse Regering beslist over de netwerken die van strategisch belang zijn op niveau van het Vlaamse Gewest. Een voorbeeld hiervan is het fietssnelwegen-netwerk.

Het hiërarchisch gestructureerd openbaar personenvervoersnet bestaat uit het treinnet, het kernnet, het aanvullend net en het vervoer op maat, die elk hun rol binnen de hiërarchie opnemen en optimaal op elkaar zijn afgestemd.

De exploitatie van de openbaar personenvervoerdiensten dient steeds conform de bepalingen van de Verordening (EG) nr. 1370/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg te verlopen. Deze verordening beoogt een meer gecontroleerde mededinging en laat de mogelijkheid open van een volledig gedereguleerde markt. Daarnaast biedt de verordening tevens een regelgevend kader waarin de overheid aan bepaalde exploitanten exclusieve rechten kan toekennen. Dit voorliggende ontwerp van decreet bevat bijgevolg noodzakelijkerwijze bepalingen die *future proof* zijn, met het oog op de potentiële toekomstige liberalisering van de openbare personenvervoerdiensten.

Voor wat betreft het kernnet en aanvullend net werd De Lijn met ingang van 1 juli 2017 minstens tot 31 december 2020 als interne exploitant in Vlaanderen aangeduid, wat overeenkomstig artikel 7, lid 2 van Verordening 1370/2007 werd bekendgemaakt in het Publicatieblad van de Europese Unie. Dit deel van het net zal aangevuld en dus versterkt worden door lokale (al dan niet private) initiatieven voor het vervoer op maat. Dit houdt in dat De Lijn, zelfs als interne exploitant, niet langer een absoluut monopolie binnen het geregeld personenvervoer bekleedt. Zelfs wanneer De Lijn als interne exploitant wordt aangewezen om bepaalde activiteiten uit te voeren (cfr. artikel 3 van Decreet van 31 juli 1990 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoermaatschappij - De Lijn), kunnen andere exploitanten eveneens dergelijke activiteiten uitvoeren indien De Lijn niet zou overgaan tot de eigenlijke exploitatie ervan.

#### 4.2.2. Overkoepelende mobiliteitsregie

Om te komen tot een aanbod van openbaar personenvervoer dat niet op zichzelf staat maar deel uitmaakt van het totale mobiliteitsnetwerk, is nood aan een overkoepelende, mobiliteitsregie, onafhankelijk aan de modus. De strategische regie is en blijft dan ook in handen van de Vlaamse overheid, onder bevoegdheid van de minister voor Mobiliteit. De (overkoepelende) beleidsfunctie komt in de eerste plaats het modusneutrale departement Mobiliteit en Openbare Werken toe.

De tactische regiefunctie wordt ingevuld door het departement Mobiliteit en Openbare Werken, de exploitant van het kernnet/aanvullend net of de vervoerregioraad, al naargelang de vervoerslaag.

De operationele regiefunctie voor het vervoer op maat wordt als volgt georganiseerd:

- Het plannen, boeken en betalen van ritten wordt mogelijk gemaakt door een Mobiliteitscentrale. Hierbij worden vervoersoplossingen aangeboden aan zowel open gebruikers als doelgroepen en dit voor alle exploitanten.
- De Mobiliteitscentrale zorgt voor het aanbod aan vervoer op maat. Eenvoudige exploitatievoorwaarden maken het mogelijk dat initiatieven voor collectief aangeboden vervoer of vervoer op maat worden gecapteerd. Door een gecoördineerde aanpak van alle vervoersinitiatieven en uitvoerders wordt een efficiëntere inzet van de huidige middelen bereikt. De vrijheid voor deze initiatieven en de uitvoerder wordt verruimd, zonder de aansluitbaarheid van verschillende initiatieven op elkaar uit het oog te verliezen.

#### 4.2.3. De rol van de vervoerregio's in de globale mobiliteitsvisie

##### 4.2.3.1. De indeling in vervoerregio's

De indeling in vervoerregio's gebeurde op basis van de geschatte ruimtelijke interacties tussen gemeenten en vervoerskernen. De indeling in vervoersgebieden zoals gedefinieerd

in het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg, wordt aangepast.

Verschillende stakeholders wezen er namelijk op dat deze indeling niet overeenkomt met ruimtelijke interacties, intergemeentelijke samenwerkingsverbanden en vervoerstromen. Bovendien is deze indeling buiten de interne werking van De Lijn nauwelijks gekend en dus ook maar beperkt gebruikt. Daarom is er door middel van een reeks workshops gezocht naar een andere indeling die meer aansluit bij de geschatte ruimtelijke interacties tussen gemeenten en vervoerskernen en kon men komen tot het voorstel van een nieuwe indeling op basis van 15 vervoerregio's.

Deze 15 vervoerregio's worden opgesomd in het voorliggende ontwerp van decreet.

#### 4.2.3.2. De vervoerregioraad

De vervoerregioraad bewaakt, stuurt en evalueert de realisatie van basisbereikbaarheid binnen de vervoerregio. De invulling van de raden combineert de expertise aan de kant van de modusonafhankelijk mobiliteitsregie (departement MOW), vanuit de operationele exploitatie (De Lijn, AWV, NMBS, Infrabel, Mobiliteitscentrale, enz.) en vanuit de vertegenwoordiging van de lokale besturen. Ook andere entiteiten worden betrokken, bijvoorbeeld de provincies, het departement Omgeving, ....

Waar al een goede intergemeentelijke samenwerking bestaat, wordt de vervoerregiowerking ingepast en wordt de opgebouwde kennis meegenomen. Het is niet de bedoeling om goede samenwerkingen op te breken.

De interne structuur van de vervoerregioraden kan eveneens nog afgestemd worden op de specifieke noden en kenmerken van elke vervoerregio, teneinde tot een optimale werking te komen.

Het departement Mobiliteit en Openbare Werken neemt de regierol op. Elke vervoerregio wordt bijgestaan door een mobiliteitsbegeleider die het modusneutrale departement Mobiliteit en Openbare Werken vertegenwoordigt. Deze mobiliteitsbegeleider koppelt terug met het centrale niveau.

De spelregels voor de bestuurlijke dialoog in de schoot van de vervoerregioraad en tussen de vervoerregioraad en het Vlaams beleidsniveau, worden vastgelegd in het voorliggende ontwerp van decreet. De vervoerregioraad zal het *top-down* uitgewerkte kernnet op Vlaams niveau bespreken en adviseren. De uitrol van het aanvullend net en het vervoer op maat zal door de vervoerregioraad bepaald worden.

De vervoerregioraad staat in voor de opstelling van een mobiliteitsplan voor de vervoerregio, dat elementen m.b.t. mobiliteit, verkeersveiligheid, doorstroming, personenvervoer, logistiek, maar ook elementen vanuit ruimtelijke ordening, enz. samenbrengt in één geïntegreerd en coherent plan. Belangrijk hierbij is dat mobiliteit globaal bekeken wordt. Onder andere het wegennet, het netwerk van openbaar personenvervoer, het fietsnetwerk en het logistiek netwerk worden hierin meegenomen.

Het regionaal mobiliteitsplan omvat naast een globale visie over het gewenste mobiliteitsnetwerk ook een concreet actieplan. Het plan wordt onder meer ook aangevuld met maatregelen op vlak van combimobiliteit (bv. deelfietsen) en de noodzakelijke flankerende maatregelen daartoe (bv. parkeerbeleid).

Kortom, de vervoerregioraad wordt door de hierboven toegelichte werkwijze (mee) verantwoordelijk gesteld voor de organisatie en kostenefficiënte invulling van basisbereikbaarheid. Het is geenszins de betrachting een nieuwe bestuurslaag in het leven te roepen of het Vlaamse bestuursmodel onnodig te verzwaren, maar wel te komen tot flexibele organen die inspelen op regionale mobiliteitsuitdagingen en vervoersvragen, en



via een globale netwerkbenadering een optimale bereikbaarheid van belangrijke maatschappelijke functies garanderen.

In de bepalingen van het voorliggende ontwerp van decreet, worden de evaluaties van de vier proefregio's (vervoerregio's Aalst, Mechelen, Westhoek en Antwerpen) en de daaruit voortvloeiende beleidsaanbevelingen meegenomen.

#### 4.3. Regiecentrale vervoer op maat

De inzet van de voertuigen wordt aangestuurd door een mobiliteitscentrale, een orgaan dat informatie verschaft over alle openbaarvervoerdiensten, de vervoersvragen en mobiliteitsmogelijkheden van de gebruiker analyseert, desgevallend doorverwijst, vervoeraanvragen voor ritten verzamelt, efficiënt plant en vervolgens uitzet bij één of meerdere vervoerders of vervoerdiensten of via collectieve beschikbaar gestelde verplaatsingsmiddelen.

Er bestaat een strikte scheiding tussen de regie – planning en dispatching – door de Mobiliteitscentrale enerzijds en de uitvoering (vervoerders en vervoerdiensten) anderzijds. De opdrachtnemer van de Mobiliteitscentrale heeft dus geen directe of indirecte banden met de vervoerders.

Het is de Vlaamse Regering die de werking van de Mobiliteitscentrale zal bepalen, waarbij zal worden gewaakt over de continuïteit van de werking.

#### 5. Uitvoeringsbesluit

Naar analogie met het besluit van de Vlaamse Regering van 13 december 2002 betreffende de Basismobiliteit in het Vlaamse Gewest, het besluit van de Vlaamse Regering van 14 mei 2004 betreffende de exploitatie en de tarieven van de VVM en het besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2013 tot bepaling van de nadere regels betreffende de organisatorische omkadering, de financiering en de samenwerking voor het mobiliteitsbeleid, zal het ontwerp van decreet eveneens uitvoering krijgen door middel van één of meerdere uitvoeringsbesluiten van de Vlaamse Regering.

Meer bepaald zal dit meer – doch niet uitsluitend – de uittekening van de vervoersnetten, de samenstelling en werking van de vervoerregioraden (m.i.v. participatie), de procedures voor het opstellen en inhoud van de mobiliteitsplannen, de subsidiëring van het mobiliteitsbeleid, het infrastructuurbeleid en flankerende maatregelen, het tarievenbeleid voor het openbaar personenvervoer, het aanduiden van de exploitanten en de taken en de werking van de Mobiliteitscentrale en de concrete werking van de projectstuurgroep kunnen betreffen.

#### 6. Bespreking Adviezen MORA, VVSG, Vlaamse Jeugdraad en SARO

Naast de Mobiliteitsraad Vlaanderen (MORA) en de Vereniging Voor Steden en Gemeenten (VVSG) brachten ook de Vlaamse Jeugdraad en de SARO een advies uit over het ontwerp van decreet betreffende de basisbereikbaarheid.

In navolging van deze adviezen werden decretale wijzigingen doorgevoerd aan de artikelen 29, 42 en 69. Waar nodig werd de tekst in voorliggende Memorie van Toelichting verder verduidelijkt.

#### Advies MORA van 19 september 2018

##### **Beleidsproces**

Veel van de toekomstige uit te werken uitvoeringsbesluiten zijn van strategische aard, waarbij nog enkele belangrijke politieke keuzes moeten worden gemaakt. De MORA vraagt dat er meer maatschappelijk debat wordt georganiseerd over de volgende

uitvoeringsbesluiten: de uittekening van de vervoersnetten, de samenstelling en werking van de vervoerregioraden en de projectstuurgroep, het participatieproces, de klachtenbehandeling, de procedures van de mobiliteitsplannen, de subsidiëring van het flankerend, mobiliteits- en infrastructuurbeleid, het tariefbeleid van het openbaar vervoer, de aanduiding van de exploitanten en de taken en werking van de mobiliteitscentrale. De MORA vraagt tevens om om advies gevraagd te worden over bovenstaande uitvoeringsbesluiten.

Het is inderdaad zo dat er belangrijke keuzes moeten worden gemaakt in de uit te werken uitvoeringsbesluiten. Het beleidsdomein MOW is zich aan het organiseren zodanig dat deze informatiesessies en het maatschappelijk debat kan georganiseerd worden. Er zal een sterke terugkoppeling zijn met een klankbordgroep, die zal bestaan uit de MORA en vertegenwoordigers van andere belangrijke segmenten van de maatschappij. Daarnaast zullen ook de uitvoeringsbesluiten bij dit decreet voorgelegd worden aan de MORA.

### **Integrale aanpak**

Om de afstemming van het Mobiliteitsplan Vlaanderen en het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen te waarborgen, stelt de MORA stelt om de principes uit de strategische visie BRV zoals knooppuntwaarde, voorzieningenniveau en een hiërarchisering van knooppunten voor personenvervoer en goederenvervoer op te nemen in het decreet.

De belangrijkste principes vervat in het BRV zullen overgenomen worden in voorliggende Memorie van toelichting.

De MORA adviseert om de opmaak van lokale mobiliteitsplannen te ondersteunen met subsidies en mobiliteitsbegeleiders.

Het al dan niet opmaken van een gemeentelijk mobiliteitsplan behoort in de toekomst tot de gemeentelijke autonomie, en zal dus niet worden gesubsidieerd. Gemeentelijke mobiliteitsbegeleiders van het departement Mobiliteit en Openbare Werken blijven ook nog in een ondersteuning voorzien aan de gemeenten, naast hun taak om de vervoerregioraden te regisseren en/of ondersteunen.

De MORA vindt dat de relevante spooroperator, de relevante spoorwegbeheerder en de provincies een decretaal vastgelegde plaats moeten krijgen in de vervoerregioraden.

Vlaanderen kan de federale spooractoren niet wettelijk verplichten om in een Vlaams opgerichte vervoerregioraad te zetelen, maar het is aangewezen. Het is aan de vervoerregio om aanvullende leden te vragen deel te nemen. De vervoerregio beslist dus zelf of de relevante spooroperator, de relevante spoorwegbeheerder deel zal uitmaken van de vervoerregioraad. Hetzelfde geldt ten aanzien van de betrokkenheid van de provincies.

### **Missie**

De MORA vindt de doelstellingen voor het mobiliteitsbeleid te operationeel. Om tot een inclusief en toegankelijk mobiliteitssysteem te komen, vraagt de Raad om voor het mobiliteitsbeleid en basisbereikbaarheid ook maatschappelijke doelstellingen op te nemen in het decreet.

Het feit dat het Vlaamse mobiliteitssysteem inclusief en toegankelijk moet zijn zit reeds vervat in de missie, opgenomen in artikel 3 van het ontwerp van decreet.

Verder vraagt de MORA dat basisbereikbaarheid vertrekt van de nood van een inwoner van Vlaanderen aan de bereikbaarheid van basisfuncties om volwaardig te kunnen deelnemen aan het maatschappelijke leven en dus basisfuncties economische, publieke en commerciële functies en sociaal-culturele functies op te nemen in het decreet.

Met een meer vraaggestuurd mobiliteitssysteem willen de bereikbaarheid van belangrijke attractiepolen of basisfuncties structureel verbeteren. Attractiepolen kunnen daarbij zowel betrekking hebben op zones van tewerkstelling, onderwijs, handel, sport, cultuur, recreatie, gezondheidszorg als op mobiliteitsknooppunten.

De MORA vraagt dat er in het behoeftenonderzoek in de vervoerregio's aandacht gaat naar de bereikbaarheidsnoden van alle gebruikers, ongeacht leeftijd, sociaaleconomische status, een woonplaats in een stedelijke of landelijke omgeving en toegankelijkheidsbeperkingen.

Doordat we het vervoerssysteem meer vraaggestuurd maken, zit dit element nu reeds impliciet in het decreet vervat.

### **Stakeholdermanager**

Uit de evaluatie van de proefprojecten bleek dat de organisatie van lokale participatie moeilijk en vervoersregio-specifiek is. Daarom adviseert de MORA om in elke vervoerregio een stakeholdermanager aan te stellen

De participatie bij de opmaak van de regionale mobiliteitsplannen is een verbeterpunt dat we moeten meenemen bij de opmaak van de definitieve mobiliteitsplannen. Dit is tevens geconcludeerd in het evaluatierapport van de proefprojecten. Het uitwerken van een participatietraject is een luik van de opdracht voor de begeleidende studiebureaus. De aanstelling van een stakeholdermanager in de schoot van de vervoerregio kan in een aantal gevallen opportuun zijn.

### **Regierollen**

De MORA vraagt om de tactische en operationele regierol uit te werken in het decreet. Deze rechtsgrond is belangrijk opdat actoren bij de start van de vervoerregiowerking kunnen starten met een volledige taakomschrijving. In de uitvoeringsbesluiten moet dan concreet worden verduidelijkt welke speler welke taken zal uitvoeren.

Er wordt voor geopteerd om de verschillende regierollen te definiëren op het niveau van de uitvoeringsbesluiten. Daarnaast is het gangbaar om een takenpakket te omschrijven in eventueel op te maken oprichtingsdecreten.

Voor de MORA is het noodzakelijk dat de Vlaamse Regering service levels bepaalt voor het vervoer op maat en dat er een strategische visie wordt ontwikkeld over de rol van MaaS-operatoren en de Mobiliteitscentrale in het vervoer op maat. De MORA vraagt om een onafhankelijke MaaS-regulator op te richten.

De aanduiding van het departement MOW als MAAS-regulator behoort tot de mogelijkheden. In navolging van bijkomend studiewerk hierover wordt een verdere concretisering voorzien op het niveau uitvoeringsbesluit.

### **Financiering**

Voor de MORA is het belangrijk dat er voldoende middelen worden vrijgemaakt om per vervoerregio een kwalitatief kernnet, aanvullend net en vervoer op maat te kunnen realiseren.

Binnen de begrotingsopmaak 2019 zijn de middelen in functie van de prestatiebegroting onder een nieuwe structuur ondergebracht. Hieruit blijkt dat voor het begrotingsprogramma 'basisbereikbaarheid' zo'n 1,4 miljard euro voorzien is. Het begrotingsprogramma basisbereikbaarheid is daarmee het grootste programma binnen de begroting van Mobiliteit en Openbare Werken. Dit laat toe om naast voldoende exploitatiemiddelen ook versneld te investeren in infrastructuur en rollend materieel. Zo worden er extra budgetten vrijgemaakt voor de vergroening van het rollend materieel en het uitbouwen van volwaardige mobipunten.

Het toekomstig gelaagd openbaar vervoersnet (KN, AN en VoM) wordt georganiseerd binnen deze huidige beschikbare enveloppe. Mede door synergiewinsten en een optimale gelaagdheid van het toekomstige net kan een meer kwalitatief aanbod worden gerealiseerd. Specifiek met het oog op de opstart van proefprojecten vervoer op maat en maximale ondersteuning van de vervoerregio's bij de opmaak van de mobiliteitsplannen werd voor 2018 en 2019 bijkomende financiële ruimte gecreëerd.

De MORA ondersteunt de ambitie om basisbereikbaarheid op een maatschappelijk-efficiënte manier te bewerkstelligen maar vindt het belangrijk dat de betaalbaarheid van het vervoersaanbod voor de gebruiker wordt gegarandeerd.

De betaalbaarheid van de gebruiker moet inderdaad gegarandeerd worden. We houden het systeem van sociale tarieven aan. Anderzijds bewaken we de kostendekkingsgraad die niet te laag mag zijn.

Om de concretisering van basisbereikbaarheid te doen slagen moet er binnen en over de grenzen van de vervoerregio's worden ingezet op transparantie en eenduidigheid in tariefstructuren en tariefvoorwaarden en één uniek vervoersbewijs voor het volledige vervoerssysteem.

Er moet inderdaad ingezet worden op de transparantie en eenduidigheid in tariefstructuren en tariefvoorwaarden. Er wordt gewerkt naar één vervoersbewijs voor het volledige vervoerssysteem.

Het feit dat het ontwerpdecreet bepaalt dat de vervoerregioraad de tarieven bepaalt voor het vervoer op maat, staat maximale tarief- en ticketintegratie in de weg. Daarom vraagt de MORA dat de Vlaamse Regering het tarief- en ticketbeleid coördineert en bepaalt voor alle netten.

De Vlaamse Regering kan het tarief- en ticketbeleid coördineren voor het kernnet en aanvullend net, en het kader bepalen voor alle netten. Dit wil zeggen dat de vervoerregio's de gebruikers voor sommige vervoersvormen wel kunnen ondersteunen door middel een derdebetalerssysteem (dit gebeurt nu bijvoorbeeld ook met de deelfiets Blue-bike, of met een Buzzypas-abonnement).

Advies VVSG van 19 september 2018

## **Algemeen**

Net zoals de MORA vraagt ook de VVSG om nauw betrokken te worden bij verdere opmaak regelgeving en richtlijnen.

Zie antwoord hierboven.

Gevraagd wordt om de resultaten van de het vervoersconcept basisbereikbaarheid te onderwerpen aan een periodieke evaluatie.

We verwijzen naar art. 11 §3 waar het principe van een cyclisch planproces is ingeschreven dat voorziet in een 'monitoring van het doelbereik en uitvoering' en 'tussentijdse evaluaties'.

### **Vervoerregio(raad)**

T.a.v. de samenstelling en werking van de vervoerregioraden meent de VVSG dat er nog veel onduidelijkheden zijn. Zo dient gewaakt te worden over een betere samenhang met de regio-indeling in andere beleidsdomeinen. Het departement Omgeving en intercommunales zouden moeten toetreden tot de vervoerregiowerking. De taakstelling en de werkwijze van de projectstuurgroep dient verder verduidelijkt.

De redenering ten aanzien van de opname van de provincies, NMBS en Infrabel kan eveneens doorgetrokken worden naar een vertegenwoordiger uit het beleidsdomein Omgeving en een eventuele betrokkenheid van intercommunales. Hun toetreding wordt best op maat van de vervoerregio geregeld (cfr. huishoudelijk reglement).

De voorgestelde samenstelling van de vervoerregio's garandeert dat de regio's vanuit een mobiliteitslogica werden samengevoegd. Bestaande intergemeentelijke samenwerkingsverbanden en de ruimtelijke samenhang hebben de indeling nadien verder verfijnd. Inspraak werd bovendien maximaal gegarandeerd waardoor een hersamenstelling van de regio's op dit moment niet aan de orde is.

De verschillende procedures en rollen van de voorziene overlegorganen worden nog nader uitgewerkt bij de opmaak van de uitvoeringsbesluiten.

### **Infrastructuurbeleid**

De VVSG wijst op het belang van een goede afstemming tussen het concept 'combipunten' en de zogenaamde 'mobipunten' die nu her en der in het straatbeeld verschijnen.

Opdat de verwarring ten aanzien van het gebruik van een dubbele terminologie niet te groot zou zijn, wordt voorgesteld om in dit voorontwerp van decreet de term 'combipunt' te vervangen door de term 'mobipunt'.

### **Mobiliteitsplannen**

De opmaak van lopende gemeentelijke mobiliteitsplannen en -projecten moeten kunnen verder gezet worden aan de huidige randvoorwaarden. Voorzie daarom een aantal overgangsbepalingen.

Een overgangsbepaling werd in het decreet opgenomen.

Ten aanzien van de Voortgangsrapportage en mobiliteitsmonitoring vraagt de VVSG om de monitoringscriteria niet enkel te beperken tot parameter van het openbaar vervoer en ook aandacht te besteden aan o.a. vervoersarmoede wordt meegenomen.

Dit wordt nog verder uitgewerkt bij de opmaak van de uitvoeringsbesluiten.

## **Projecten**

De VVSG wijst er in haar advies op dat de decretale basis voor het verstrekken van fietsfondssubsidies aan de provincie niet meer aanwezig is waardoor de verdere uitbouw van lokale fietspaden op het BFF in het gedrang komt. Ook de subsidiebasis ten aanzien van lokale besturen voor doorstromingsmaatregelen ontbreekt.

Een decretale basis werd opnieuw toegevoegd in artikel 29.

## **Financiering OV**

Voorzie voldoende middelen om een performant OV-netwerk uit te bouwen. Breng tevens het vervoersaanbod uit verschillende beleidsdomeinen samen opdat het zo optimaal mogelijk kan ingezet worden. Projecten Vervoer op Maat zouden in de beginfase moeten kunnen rekenen op een tijdelijke, degressieve subsidie.

Binnen de begrotingsopmaak 2019 zijn de middelen in functie van de prestatiebegroting onder een nieuwe structuur ondergebracht. Hieruit blijkt dat voor het begrotingsprogramma 'basisbereikbaarheid' zo'n 1,4 miljard euro voorzien is. Het begrotingsprogramma basisbereikbaarheid is daarmee het grootste programma binnen de begroting van Mobiliteit en Openbare Werken. Dit laat toe om naast voldoende exploitatiemiddelen ook versneld te investeren in infrastructuur en rollend materieel. Zo worden er extra budgetten vrijgemaakt voor de vergroening van het rollend materieel en het uitbouwen van volwaardige mobipunten.

Het toekomstig gelaagd openbaar vervoersnet (KN, AN en VoM) wordt georganiseerd binnen deze huidige beschikbare enveloppe. Mede door synergiekosten en een optimale gelaagdheid van het toekomstige net kan een meer kwalitatief aanbod worden gerealiseerd. Specifiek met het oog op de opstart van proefprojecten vervoer op maat en maximale ondersteuning van de vervoerregio's bij de opmaak van de mobiliteitsplannen werd voor 2018 en 2019 bijkomende financiële ruimte gecreëerd.

### Advies Vlaamse Jeugdraad van 5 september 2018

De Vlaamse Jeugdraad schuift in haar advies 15 principes naar voor die reeds in meer of mindere mate overeenkomen met de principes van het decreet, zij het dat hier uitdrukkelijk de rol en betekenis van en voor kinderen en jongeren wordt naar voor gebracht.

Inhoudelijk zijn de aandachtspunten niet allemaal te capteren op het Vlaamse/decretale niveau, maar kunnen zij relevant zijn op het regionale of lokale niveau of bij de uitvoering van projecten.

Kinderen en jongeren vormen één van de specifieke doelgroepen die een bepaald aandeel hebben in de globale vervoersvraag. In navolging van dit advies zal ook

de Vlaamse Jeugdraad expliciet opgenomen worden in bovenvermelde klankbordgroep.

#### Advies SARO van 26 september 2018

De SARO onderstreept het belang van de onderlinge samenhang van het ruimtelijk beleid en het mobiliteitsbeleid, wat ook effectief met het decreet wordt beoogd. Niettemin vraagt de SARO om de bepalingen in art. 17 en 20 m.b.t. het schrappen van tegenstrijdige bepalingen in lagere plannen te schrappen.

Het is net om de samenhang te kunnen bewerkstelligen dat de vermelde artikelen werden opgenomen. Idealiter start het beleidsplanningsproces met de plannen op het hoogste niveau en geven de onderliggende plannen verder uitvoering zodat de onderlinge samenhang horizontaal en verticaal inherent meegenomen wordt in het proces.

#### Advies Raad van State 64.577/3 van 10 december 2018

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

De Raad van State stelt concreet de volgende aanpassingen voor aan het ontwerpdecreet:

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 voervoerregioraad beschikt niet over enige rechtspersoonlijkheid, maar bepaalt in onderlinge samenwerking en consensus. De rechtsbescherming blijft gegarandeerd, aangezien juridictioneel 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 geïmplementeerd, 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.

Omwille 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 "fiets snelweg". 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 fiets snelwegen 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 hoofdwegennet, 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.

## **B. Toelichting bij de artikelen**

### **Hoofdstuk 1. Algemene bepalingen**

#### **Artikel 1**

Het voorliggende ontwerp van decreet, betreft zowel een gewest- als gemeenschapsbevoegdheid.

Eenzijds regelt de inhoud van dit ontwerp van decreet aspecten van het mobiliteitsbeleid die onder de bevoegdheid van de gewesten vallen. Op grond van artikel 6, §1, X, eerste lid, 8°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 (BWHI) behoren de ontworpen bepalingen inzake het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer, met inbegrip van de bijzondere vormen van geregeld vervoer, de taxidiensten en de diensten voor het verhuren



van wagens met bestuurder (vormen van ongeregeld vervoer) tot de gewestelijke bevoegdheid.

Het vervoer op maat bijvoorbeeld kan eveneens zowel bijzondere vormen van geregeld vervoer betreffen (doelgroepenvervoer) als ongeregeld vervoer in de zin van voormeld artikel.

Anderzijds wijzigt dit ontwerp van decreet tevens 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. Bij het ontwerp van dat decreet maakte de Raad van State reeds de opmerking dat – hoewel de materie als gemeenschapsbevoegdheid werd aangemerkt – het ontwerp *in se* betrekking had op het vervoer van een bepaalde categorie van personen. Er worden namelijk geen rechten toegekend of verplichtingen opgelegd aan de personen met een handicap of een ernstig beperkte mobiliteit, maar wel aan de personen of organisaties die voor hen een vervoer organiseren. Er wordt in het bijzonder niet voorzien in een tegemoetkoming aan de personen die behoren tot de doelgroep, maar in een compensatie voor de vervoerders.

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.

## **Artikel 2**

In deze bepaling wordt een reeks begrippen gedefinieerd die in het ontwerp van decreet worden gebruikt.

Met een groot verplaatsingsgenererend vermogen, zoals vermeld in de definitie van attractiepool in 3° wordt bedoeld dat de gevestigde activiteit grote verkeersstromen genereert. Attractiepolen kunnen zowel betrekking hebben op zones van tewerkstelling, onderwijs, handel, sport, cultuur, recreatie, gezondheidszorg als op mobiliteitsknooppunten.

De definities van de begrippen "exploitant" en "geregeld vervoer" in 7° en 10°, zijn gebaseerd op de definities zoals gehanteerd in Europese regelgeving, respectievelijk Verordening (EG) nr. 1370/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg en Verordening (EG) nr. 1073/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de internationale markt voor touringcar- en autobusdiensten.

De definitie van geregeld vervoer is echter ruimer, in die zin dat de definitie in de laatstgenoemde verordening slechts van toepassing is voor het vervoer van personen met touringcars en met autobussen. Dit ontwerp is echter van toepassing op alle mogelijke, reeds bestaande of toekomstige, verplaatsingsmiddelen te land of te water. Dit volgt uit de termen "ongeacht de modus en tractiewijze van de aangewende vervoersmiddelen".

De woorden "voor iedereen toegankelijk" in artikel 2, 10°, zijn geen synoniem voor "openbaar" in artikel 2, 7°, of voor "publiek" in artikel 2, 18°. "Voor iedereen toegankelijk" betekent niet dat dit vervoer noodzakelijkerwijze "openbaar" is. Bij wijze van voorbeeld kan worden verwezen naar een shuttledienst georganiseerd door een hotel naar het station, ten behoeve van haar klanten. Hoewel dit vervoer *in se* "geregeld" kan zijn, is dit niet openbaar bij gebrek aan enig algemeen economisch belang. Vervoer dat wordt aangeboden aan het publiek, kan bijvoorbeeld ook bijzondere vormen van geregeld vervoer betreffen, maar is gericht op bepaalde categorieën van personen en dus niet voor iedereen toegankelijk.

Om te komen tot een goed functioneren mobiliteitsnetwerk is er nood aan een overkoepelende, modusafhankelijke mobiliteitsregie. De regie is en blijft in handen van de Vlaamse overheid, onder bevoegdheid van de minister voor Mobiliteit. Deze delegeert een aantal verantwoordelijkheden aan bepaalde actoren, zonder hierbij echter de beleidsfuncties en exploitatiefuncties al te zeer te mengen.

De (overkoepelende) beleidsfunctie komt in de eerste plaats het modusneutrale departement MOW toe. Exploitatiefuncties worden opgenomen door de IVA's, EVA's en private spelers. De verantwoordelijkheden zijn afhankelijk van het niveau van de regierol:

- strategisch niveau: vastleggen beleidsprincipes en service levels op hoog niveau
- tactisch niveau: beleidsprincipes en service levels vertalen in netwerken en projecten
- operationeel niveau: bedienen van de netwerken en uitvoeren van de projecten

Openbaar personenvervoer wordt in 18° gedefinieerd als personenvervoerdiensten van algemeen belang die, ongeacht de vervoersmodus, op permanente en niet-discriminerende basis aan het publiek worden aangeboden. Gelet op deze ruime definitie waarbij alle vervoersmodi worden gevat, kunnen ook deelfietsystemen onder de noemer "openbaar personenvervoer" vallen, evenals personenvervoer over het water.

De fiets wordt immers een steeds belangrijker vervoermiddel dat een vlot en duurzaam alternatief biedt voor zowel de auto, bus en tram als voor verplaatsingen te voet. Daarnaast is de fiets ook een handige oplossing voor de invulling van de "first and last mile" van een verplaatsing.

Waar combimobiliteit in 4° betrekking heeft op de verplaatsing van personen, doelt de term synchromodaliteit in 22° eerder op de verplaatsing van goederen. In beide gevallen worden verschillende vervoersmiddelen gecombineerd. Combimobiliteit omschrijft een mobiliteitsgedrag dat multimodaal is, ook in de tijd en is ruimer dan een gecombineerde ketenverplaatsing. Het impliceert dat er verschillende vervoersmiddelen ter beschikking staan, en waarbij tevens vlot kan worden overgeschakeld of overgeladen tussen verschillende vervoersmiddelen. Ter hoogte van mobipunten, of mobiliteitsknooppunten moet het mogelijk zijn om vandaag te kiezen voor de fiets, morgen voor de bus, en overmorgen voor een (deel)auto.

Het Geïntegreerd Investeringsprogramma waarvan sprake in 9°, betreft het geïntegreerd meerjarig investeringsprogramma van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken, ook afgekort als GIP. Dit GIP heeft als doel de investeringen en onderhoud van het voormelde beleidsdomein gerichter en efficiënter te plannen en beter af te stemmen op de beleidsdomeinbrede doelstellingen en prioriteiten. Het GIP treedt hierbij in de plaats van de aparte investeringsprogramma's en onderhoudsprogramma's van de verschillende entiteiten.

Het GIP biedt eveneens de mogelijkheid om de investeringen van het beleidsdomein te bekijken vanuit de modus en netwerkoverstijgende mobiliteitsblik die nodig is voor een toekomstgericht beleid inzake mobiliteit en openbare werken. Via het GIP kunnen de investeringsprogramma's en onderhoudsprogramma's van de verschillende entiteiten bovendien beter op elkaar afgestemd worden en kunnen synergiën gecreëerd worden, wat zal bijdragen tot een efficiëntere inzet van de beschikbare middelen en een vlottere uitvoering.

In 2018 werden de investeringsprogramma's van de entiteiten al voor een eerste maal samengebracht in één globaal overzicht. Vanaf 2019 zal het GIP ook effectief tot stand komen via een gezamenlijk proces.

## **Hoofdstuk 2. Uitgangspunten**

### **Afdeling 1. Missie**

Deze afdeling geeft een omschrijving van de missie van het mobiliteitsbeleid en basisbereikbaarheid.

## **Onderafdeling 1. Mobiliteitsbeleid**

### **Artikel 3**

Dit artikel bepaalt dat het mobiliteitsbeleid gericht is op de bereikbaarheid van onze samenleving.

We investeren in een mobiliteitssysteem waarmee we de economie en de maatschappij ondersteunen. Het is duurzaam, veilig, intelligent en multimodaal.

Deze missie werd geïnspireerd op diegene vervat in het huidige ontwerp van het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Op basis van de missie wordt het mobiliteitsplan opgebouwd, waarna dit concreet wordt geoperationaliseerd in projecten.

### **Artikel 4**

In het artikel 4 worden de doelstellingen en beginselen die gelden voor het mobiliteitsbeleid expliciet opgesomd. Deze bepalingen hebben geen louter programmatische inslag, maar bezitten een normatieve geldingskracht.

Het mobiliteitsbeleid voert het Europees Klimaat- en Energiepakket 2021-2030, zoals aangenomen door de Europese Raad op 23 en 24 oktober 2014, uit. Daarnaast stelt het mobiliteitsbeleid concrete doelstellingen en maatregelen voor om de vergroening en verduurzaming in de mobiliteit en de verbetering van de luchtkwaliteit ten gevolge van het transport te realiseren.

## **Onderafdeling 2. Basisbereikbaarheid**

### **Artikel 5**

Dit artikel bevat in de eerste paragraaf de doelstellingen van het concept van basisbereikbaarheid. De eerste van de opgesomde doelstellingen, is het kunnen bereiken van belangrijke maatschappelijke functies op basis van een vraaggericht systeem en met een optimale inzet van vervoers- en financiële middelen. Belangrijke maatschappelijke functies betreffen niet enkel woon-werkverkeer en woon-schoolverkeer, maar ook bijvoorbeeld recreatief verkeer.

Basisbereikbaarheid gaat ook hand in hand met een duurzaam ruimtelijk kader door middel van een geïntegreerde aanpak van vervoer, infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen, op het gebied van zowel planvorming, financiering, de investeringen en het onderhoud, als de exploitatie. De strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen stelt dat het voorzieningenniveau en de ligging in het collectief vervoersysteem, rekening houdend met het kernnet, en de fietsinfrastructuur doorslaggevend zijn bij de keuze van te ontwikkelen kernen in regio's met een meer landelijk karakter. De indeling in types van knooppunten voor personenvervoer gebeurt mede op basis van de knooppuntwaarde. Knooppuntwaarde kan veranderen doorheen de tijd door nieuwe ontwikkelingen in het collectieve vervoerssysteem (vb nieuwe multimodale duurzame ontsluitingsopties) en door technologische innovaties die raken aan de invloedssfeer en bereikbaarheid van het knooppunt. Dit betekent dat een knooppunt kan springen in de indeling.

De tweede paragraaf licht toe dat combimobiliteit en synchromodaliteit onder meer worden gefaciliteerd door efficiënte informatieverlening. De technologische ontwikkeling, zoals apps en real time informatie, zullen hierbij een belangrijke rol spelen.

## **Afdeling 2. De vervoerregio's**

De spelregels voor de interbestuurlijke dialoog in de schoot van de vervoerregioraad en tussen de vervoerregioraad en het Vlaams beleidsniveau, worden vastgelegd in het voorliggende ontwerp van decreet.

De vervoerregioraad is een vernieuwende vorm van interbestuurlijk overleg binnen het beleidsveld mobiliteit. Hiermee wenst de decreetgever tegemoet te komen aan de vraag vanuit de gemeenten naar meer betrokkenheid in het Vlaamse mobiliteits- en investeringsbeleid. Met de vervoerregiowerking wordt het *top-down* beleid structureel omgevormd naar een samenwerkingsmodel. Essentieel daarin is het samen ontwikkelen van een visie over de mobiliteitsuitdagingen in een regio en gecoördineerd acties ondernemen (op vlak van infrastructuur, exploitatie, sensibilisering, e.a.) om deze visie te realiseren.

De ruimtelijke organisatie in Vlaanderen kenmerkt zich door een verspreid bebouwingspatroon. Woonkernen en economische functies zijn van elkaar gescheiden, ook sociale of openbare functies worden vaak excentrisch ingepland. De mobiliteitsuitdagingen van een gemeente eindigen daarom niet aan de gemeentegrens.

In vervoerregiowerking is het belangrijk los te komen van het eigen territorium. Een structurele verkeersknoop op het eigen grondgebied heeft misschien een oorzaak in een naburige gemeente, waardoor best daar de investering gebeurt.

Daarenboven is het belangrijk los te komen van het unimodale denken: de oplossing van de structurele file naar het bedrijventerrein lost zich misschien niet op door een extra rijstrook aan te leggen, maar eerder door investeringen in beter OV- en fietsverbindingen.

De gemeenten uit een regio zitten samen met de gewestelijke diensten van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken. Dit zijn het agentschap Wegen en Verkeer, de, de VVM De Lijn en het departement MOW. Waar relevant zal ook De Vlaamse Waterweg nv mee aanschuiven, BAM, het agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust en de Werkvennootschap. Ook Infrabel, de NMBS en de provincie worden uitgenodigd.

De vervoerregioraad wordt aldus (mee) verantwoordelijk gesteld voor de organisatie en kostenefficiënte invulling van basisbereikbaarheid. Het is geenszins de betrachting een nieuwe bestuurslaag in het leven te roepen of het Vlaamse bestuursmodel onnodig te verzwaren, maar wel te komen tot flexibele organen die inspelen op regionale vervoersvragen en via een globale mobiliteitsbenadering een optimale bereikbaarheid van belangrijke maatschappelijke functies garanderen.

## **Onderafdeling 1. Indeling in vervoerregio's**

### **Artikel 6**

De huidige indeling van de vervoergebieden is gebaseerd op het decreet personenvervoer van 20 april 2001. Verschillende stakeholders wezen erop dat de indeling zoals voorgesteld, niet overeenkwam met ruimtelijke interacties, intergemeentelijk samenwerkingsverbanden en vervoerstromen. Bovendien is deze indeling buiten de interne werking van De Lijn nauwelijks gekend. Daarom is er gezocht naar een andere indeling die meer aansluit bij de geschatte ruimtelijke interacties tussen gemeenten en vervoerskernen en kon men komen tot een voorstel van nieuwe indeling op basis van 15 vervoerregio's, die worden opgesomd in dit artikel. Belangrijk is dat de omvang van de vervoerregio's een voldoende schaal biedt om impactvolle realisaties te bereiken op het vlak van regionale mobiliteit alsook het behoud van een goede werkbaarheid.

De indeling in vervoerregio's gebeurde volgens de volgende niet-cumulatieve, niet-exhaustieve, oriënterende uitgangspunten:

- De dagelijkse reële verplaatsingsstromen naar attractiepolen;
- De ruimtelijke en landschappelijke samenhang;

- De bestaande intergemeentelijke samenwerkingsverbanden;
- De structurering rond stedelijke kernen en een voldoende schaalgrootte, met het oog op de programmering van regionale voorzieningen en de uitbouw van een performant openbaar of collectief vervoerssysteem;
- De beheersbaarheid van de grootte van de vervoerregio's, wat de performantie van de vervoerregiowerking ten goede komt en maakt dat een efficiënt overleg- en beheersmodel tussen de lokale overheden en het Vlaamse Gewest mogelijk is.

Het wordt aan de Vlaamse Regering overgelaten om de eigenlijke territoriale afbakening van de vervoerregio's te bepalen en de vervoerregio's desgevallend te herschikken. De gemeenten worden uitgenodigd hierin een voorkeur te bepalen. Aangezien een gemeente slechts tot één enkele vervoerregio kan behoren, kan er bij een fusie van gemeenten logischerwijze een herschikking plaatsvinden. Een gemeente kan als adviserend lid deelnemen aan de vervoerregioraad van een aanpalende regio.

Hoewel de benamingen van de vervoerregio's zijn opgenomen in het decreet, kan de Vlaamse Regering de territoriale afbakening en de benaming ervan wel wijzigen, op eigen initiatief (bijvoorbeeld in het algemeen belang) of op aangeven van de vervoerregioraad.

## **Onderafdeling 2. De vervoerregioraad**

### **Artikel 7**

Binnen de vervoerregio is er nood aan een orgaan dat over de nodige expertise beschikt om de realisatie van basisbereikbaarheid te bewaken, te sturen en te evalueren.

Per vervoerregio wordt een vervoerregioraad opgericht, een overlegorgaan dat multidisciplinair en beleidsdomeinoverschrijdend is samengesteld.

De vervoerregioraad is ten minste samengesteld uit een vertegenwoordiging van alle gemeenten in de vervoerregio, een vertegenwoordiger van het departement Mobiliteit en Openbare Werken en een vertegenwoordiging van elke entiteit van het beleidsdomeinen Mobiliteit en Openbare Werken die beheers- of exploitatietaken uitvoert, met name het agentschap Wegen en Verkeer, De Vlaamse Waterweg nv en VVM De Lijn.

De voorzitter aangeduid door het departement Mobiliteit en Openbare Werken neemt de voorzittersrol op, desgevallend samen met een vertegenwoordiger voorgedragen door de gemeenten. Deze voorzittersrol omvat inhoudelijke sturing, naast het faciliteren naar consensus tussen actoren, vanuit de neutrale rol als procesbewaker en bemiddelaar. Het departement fungeert in dat proces als de modusneutrale mobiliteitsregisseur en kan ondersteuning voor de vervoerregioraad voorzien.

De Vlaamse Regering bepaalt nadere regels, waaronder bepalingen betreffende de samenstelling. Het onderscheid zal worden gemaakt tussen stemgerechtigde en adviserende leden en er wordt desgevallend bepaald of en onder welke voorwaarden de vervoerregioraad zelf de samenstelling kan uitbreiden met andere relevante actoren. Dit laat toe de interne structuur van de vervoerregioraden af te stemmen op de specifieke noden en kenmerken van elke vervoerregio, teneinde tot een optimale werking te komen.

Zo kunnen bijvoorbeeld de grensgemeenten van andere vervoerregio's worden toegevoegd als leden met adviserende stem, aangezien zij een impact kunnen ondervinden door de beslissingen van de vervoerregioraad. Omwille van de afstemming met het ruimtelijk beleid zou, zowel het beleidsdomein Omgeving, als ook de desbetreffende provincie kunnen worden betrokken. De provincie is gelet op hun werking rond fietsbeleid en woon-werkverkeer immers een waardevolle partner. Tevens kan een rol worden voorzien voor de exploitanten van de vervoerslagen, desgevallend via de Mobiliteitscentrale voor wat betreft het vervoer op maat.

Teneinde tot een optimale werking te komen, dient de interne structuur van de vervoerregioraden te kunnen worden afgestemd op de specifieke noden en kenmerken van elke vervoerregio. Waar al een goede intergemeentelijke samenwerking bestaat, wordt de vervoerregiowerking maximaal ingepast en wordt de opgebouwde kennis meegenomen. Het is niet de bedoeling om goede samenwerking op te breken.

Wat betreft het voorzitterschap kan het uitvoeringsbesluit nadere regels vastleggen. In de proefprojecten wordt het voorzitterschap waargenomen door de vertegenwoordiger van het departement Mobiliteit en Openbare Werken, samen met een politieke vertegenwoordiger die door de gemeenten werd voorgedragen.

Aangaande het voorzitterschap, bleek uit de evaluatie van de proefprojecten dat een duo-voorzitterschap met een politieke vertegenwoordiger uit een gemeente een positieve bijdrage levert aan de dynamiek en de betrokkenheid van de vervoerregio. De aanwezigheid van het duo-voorzitterschap zorgt enerzijds voor een rechtstreekse link tussen het (Vlaamse) beleid en de vervoerregio en draagt anderzijds bij tot een verhoogde draagkracht bij de politieke vertegenwoordigers en lokale besturen. Zo creëert de aanwezigheid van de politieke voorzitter de mogelijkheid om een politiek bilateraal overleg mogelijk te maken indien nodig.

Dit artikel wijst tevens de Vlaamse Regering aan om de nadere regels inzake de werking van de vervoerregioraad te bepalen, waaronder de wijze waarop beslissingen worden genomen. De Vlaamse Regering zou hiertoe bijvoorbeeld een model van huishoudelijk reglement ter beschikking kunnen stellen van de vervoerregioraden. Ook hier is het belangrijk maximaal aan te sluiten bij de werking van eventueel bestaand regionaal overleg. De proefregio's hebben aangetoond dat dit de meeste garantie biedt op succes.

In de proefregio's worden beslissingen in principe genomen bij consensus. Op basis van de proefprojecten werd duidelijk dat dit principe toelaat om een maximale gedragenheid van de beslissingen te bereiken, maar eveneens impliceert dat één enkele gemeente alles kan blokkeren.

Uit de evaluatie van de proefprojecten vloeide voort dat in de beslissingsprocedure alle lokale besturen bij voorkeur naar buiten komen met één gedragen stem, net zoals alle mobiliteitsactoren.

De Vlaamse Regering zou dan ook het evenwicht van de stemmingsrechten tussen lokale besturen en mobiliteitsactoren kunnen specificeren in het uitvoeringsbesluit, aangezien een vervoerregioraad bestaat uit gemiddeld 15 à 20 lokale besturen en slechts 1 à 2 vertegenwoordigers van elke mobiliteitsactor. Bovendien dienen een aantal bepalende of beperkende voorwaarden te worden gerespecteerd, zoals beschikbaar investerings- of exploitatiebudget, of bindende doelstellingen inzake reizigersaantallen of *modal shift*. Daarnaast kan ook bepaald worden welke aanwezigheidsgraad als voldoende kan worden beschouwd om rechtsgeldig te stemmen, al dan niet met differentiatie naar het type van beslissingen.

Daarnaast werd in de evaluatie van de proefprojecten gesteld dat de beslissingsprocedure idealiter een escalatieprocedure voorziet. Bij gebrek aan consensus binnen de vervoerregioraad, beslist het departement Mobiliteit en Openbare Werken. Indien het departement Mobiliteit en Openbare Werken niet heeft beslist binnen een bepaalde termijn, dan beslist de Minister van Mobiliteit en Openbare Werken.

## **Artikel 8**

Het eerste lid van dit artikel somt de verschillende verantwoordelijkheden op van de vervoerregioraad.

De vervoerregioraad is verantwoordelijk voor het opstellen van een regionaal mobiliteitsplan voor de vervoerregio, dat elementen m.b.t. mobiliteit, verkeersveiligheid,

doorstroming, personenvervoer, logistiek, maar ook elementen vanuit ruimtelijke ordening, enz. samenbrengt in één geïntegreerd en coherent plan, met aandacht voor de grensoverschrijdende, interregionale en internationale uitdagingen

Binnen de krijtlijnen van dit plan worden programma's en projecten van strategisch belang geprioriteerd, opgevolgd en geëvalueerd. Dit kan zowel gaan over gewestelijke als over gemeentelijke projecten, acties of programma's. Een gedeelde verantwoordelijkheid voor de organisatie en invulling van basisbereikbaarheid impliceert ook een medeverantwoordelijkheid in uitvoering.

De geprioriteerde acties en projecten op gewestelijk niveau kunnen zo bijvoorbeeld hun vertaling krijgen naar het Geïntegreerd Investeringsprogramma van het Gewest, of de basis vormen voor de bespreking en advisering van het voorstel van kernnet. Het netwerk en de kwaliteitseisen van het aanvullend net en het vervoer op maat worden door de vervoerregioraad bepaald.

De vervoerregioraad adviseert bij de opmaak van het Geïntegreerd Investeringsprogramma en levert het de nodige informatie aan. Ook wordt afstemming gezocht met overige openbare werken of projecten, ook van andere overheden, zowel qua timing als qua projectomvang. Het goedgekeurde Geïntegreerd Investeringsprogramma wordt ter informatie voorgelegd aan de vervoerregioraad.

De vervoerregioraad vervult ook een rol met betrekking tot het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk en de fietssnelwegen. Verplaatsingen met de fiets over de fietssnelweg bieden een aantrekkelijk alternatief voor verplaatsingen met de auto. Op fietssnelwegen, die herkenbaar zijn, kunnen fietsers veilig en comfortabel doorrijden over langere afstanden.

## **Artikel 9**

Uit de evaluatie van de proefprojecten bleek dat de impact van één vervoerregio op een andere zeer groot kan zijn. Daarnaast bleek tevens dat de proefregio's voornamelijk een bilateraal overleg willen aangaan met andere vervoerregio's, in plaats van met omliggende gemeenten.

In het ontwerp van decreet is opgenomen dat de vervoerregioraden – indien nodig – onderling overleg plegen over mobiliteitsprojecten en -plannen die een impact hebben voor de betrokken vervoerregio's. De regionale mobiliteitsplannen moeten namelijk onderling een coherent geheel vormen, waarbij er oog moet zijn voor het regio-overschrijdend vervoer. Bovendien dient er een effectieve samenwerking gewaarborgd te worden tussen de vervoerregio's m.b.t. regio-overschrijdende mobiliteitsvraagstukken.

Teneinde een zekere uniformiteit te waarborgen, kan de Vlaamse Regering hiertoe het traject uitwerken.

## **Artikel 10**

In artikelen 17 en 20 wordt bepaald dat de lokale mobiliteitsplannen in geen geval strijdig mogen zijn met de hogerliggende plannen, waaronder het regionaal mobiliteitsplan. Naast het lokaal mobiliteitsplan, is er evenwel ook een risico dat gemeentelijke beslissingen en reglementen strijdig kunnen zijn met het regionaal mobiliteitsplan. In dit artikel wordt daarom opgenomen dat de gemeentelijke beslissingen en reglementen niet van die aard mogen zijn dat het regionaal mobiliteitsplan niet kan worden uitgevoerd (niet enkel snelheidszones, parkeerzones en routing vrachtverkeer bijvoorbeeld, maar tevens gRUPs, het afleveren van vergunningen, etc.).

## **Hoofdstuk 3. Mobiliteitsplanning en -projecten**

Binnen het mobiliteitsbeleid wordt – zoals ook nu reeds het geval is in het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid – een eigen planstelsel uitgewerkt.

Daarenboven wordt een systeem van inherente kwaliteitszorg beoogd. De plannen en projecten worden immers voorbereid door de initiatiefnemer en besproken met de relevante partners in een projectstuurgroep.

De planlast wordt tot een minimum herleid door de procedureregels beheersbaarder en redelijker te maken. Ook wordt maximale afstemming gezocht met de procedureregels vanuit het omgevingsrecht.

Door te werken met een projectstuurgroep wordt expertise vanuit de verschillende partners gevraagd en ingebracht in het ontwerp- en denkproces. Doordat de meerderheid van de projecten ook via (technische gespecialiseerde) studiebureaus wordt voorbereid, wordt er ook van hieruit expertise ingebracht.

Allerlei richtlijnen en vademecums voor projecten worden nu reeds via bestaande overlegstructuren samen uitgewerkt. Deze richtlijnen zijn gemakkelijk raadpleegbaar, worden breed verspreid en vormen het referentiekader voor een kwaliteitstoets binnen de projectstuurgroep. Deze richtlijnen zullen ook regelmatig via de bestaande overlegstructuren herzien worden en aangepast worden. Bij elke aanpassing wordt ook ingezet op een ruime communicatie naar alle belanghebbenden. De actualisatie van richtlijnen wordt onder andere getriggerd doordat complexe situaties via interne overlegfora besproken worden. Op het forum "Adviesgroep voor Verkeersveilige Vlaamse Gewestwegen (AVVG)" worden de moeilijkste gevallen besproken. In deze Adviesgroep zetelen ook externe partners, waaronder o.a. De Lijn, het departement MOW, vertegenwoordiging van steden en gemeenten, vertegenwoordiging van politiezones, enz. Elke partij op dit forum eventuele kwaliteitsproblemen aankaarten. Via dit overlegorgaan (AVVG) wordt de inhoud van nieuwe richtlijnen en dienstorders voorbereid, maar worden ook aanpassingen aan vademecums en handboeken voorbereid. Ook steden en gemeenten baseren zich voor ontwerpen van weginfrastructuur op deze publicaties. De AVVG is als "Werkgroep Weg en Omgeving" bovendien ingebed in het Vlaams Huis Verkeersveiligheid onder de werkkamer Infrastructuur.

## **Afdeling 1. Algemene bepalingen**

### **Artikel 11**

Deze bepaling verwoordt de doelstelling van het mobiliteitsplan en is vergelijkbaar met het tweede lid van het huidige artikel 5 van het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid.

Het artikel geeft weer dat enerzijds binnen het beleidsdomein van de mobiliteit een grotere coherentie wordt beoogd en anderzijds ook de betrokkenheid met aanleunende beleidsdomeinen wordt nagestreefd.

Het mobiliteitsplan is de basis voor het mobiliteitsbeleid.

Het mobiliteitsbeleid moet erop gericht zijn de bereikbaarheid te garanderen voor een bruisende, actieve en welvarende samenleving.

Het mobiliteitsbeleid beantwoordt ook de vraag hoe Vlaanderen zijn positie in Europa versterkt als logistieke draaischijf. Het mobiliteitsbeleid kijkt over de bestuurlijke grenzen van gemeenten en beleidsdomeinen en gaat een sterke wisseling aan met ruimtelijk beleid.

Het mobiliteitsplan omschrijft de generieke en gebiedsgerichte acties en maatregelen om de doelstellingen te bereiken.



De tweede paragraaf van dit artikel, somt de verschillende onderdelen op van het mobiliteitsplan: een strategische visie op lange termijn van de gewenste mobiliteitsontwikkeling, operationele doelstellingen op korte termijn en een actieplan.

Vooreerst is er een beschrijving van de gewenste mobiliteitsontwikkeling, in het licht van artikelen 3 en 4 van het voorliggende ontwerp. De gewenste mobiliteitsontwikkeling bevat de zogenaamde strategische doelstelling(en) die men wil bereiken. Zo kan potentieelbepaling van deelfietssystemen worden opgenomen in het regionaal mobiliteitsplan. De langetermijnvisie is gesteund op prognoses en scenario's waarbij voor een vooropgesteld doorkijkpunt in de toekomst één of meerdere eindbeelden worden geformuleerd.

Daartoe worden de operationele doelstellingen ingezet, die op kortere termijn gelden. Deze doelstellingen kunnen op Vlaams niveau bijvoorbeeld toegespitst worden op de modale verdeling, gedifferentieerd per vervoerregio. Potentieelbepaling van deelfietssystemen worden opgenomen in het regionaal mobiliteitsplan.

Voorts is er een actieplan uitgewerkt op hoofdlijnen, bestaande uit de maatregelen, middelen, termijnen, en de prioriteiten die daarbij gelden, en in voorkomend geval een lijst met punten waarover overleg en samenwerking is aangewezen. In het actieplan kunnen ook flankerende maatregelen worden opgenomen (dus niet enkel doorstroming, maar ook bijvoorbeeld parkeerbeleid).

Het opnemen van een actieplan verhoogt de operationaliteit en de bruikbaarheid van het plan. Omdat het mobiliteitsplan in essentie een strategisch beleidsdoelstellingenplan is, moet dit ook voldoende beleidsruimte laten. Daarom moet worden vermeden dat het erin opgenomen actieplan zodanig gedetailleerd is, dat die beleidsruimte zo goed als onbestaande wordt en de planuitvoering op het terrein verstikkend gaat werken. Het is dus zeker niet de bedoeling om in het actieplan tot op projectniveau af te dalen.

Het mobiliteitsplan heeft een tijdshorizon van minimum tien jaar en kan een doorkijkperiode van minimum tien en maximum dertig jaar omvatten. Die doorkijkperiode is gericht op één of meerdere eindbeelden in de verre toekomst en bevat bijgevolg de doorwerking van de beleidsdoelstellingen op een langer tijdspad, over de grenzen van diverse planperiodes heen.

In dit opzicht verschilt de doorkijkperiode ook van de tijdshorizon, die, hoewel het ook is vastgesteld op tien jaar en dus meerdere planperiodes overspant, een eindpunt in de tijd vastlegt waaraan meer concrete beleidsdoelstellingen kunnen worden gekoppeld. In het advies van de MORA van 19 maart 2008 bij het ontwerp van decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid, werd reeds bevestigd dat het uitdenken van een beleid op langere termijn (twintig of dertig jaar) een meerwaarde betekent voor beleidsplannen.

De derde paragraaf bepaalt dat het mobiliteitsplan deel uitmaakt van een cyclisch planningsproces. Dit laat toe bijstellingen te doen in het licht van o.m. de eventuele ontwikkelingen inzake de toestand van de mobiliteit en de vraag of de vooropgestelde operationele doelstellingen (voldoende) werden uitgevoerd. Het laat ook toe dat na evaluatie niet steeds een geheel nieuw plan moet worden opgemaakt, doch dat men zich kan beperken tot een aantal actualisaties. Die bijstellingen zijn vereist ter vrijwaring van het bereiken van de strategische doelstellingen (de gewenste mobiliteit). In dit opzicht kan de planlast verbonden aan de mobiliteitsplanning dan ook gerelativeerd worden.

## **Artikel 12**

Dit artikel bevat een overzicht van de planningsniveaus.

Er wordt een mobiliteitsplan opgemaakt op gewestelijk en regionaal niveau. Aangezien de nadruk op het regionale niveau ligt op de gedeelde verantwoordelijkheid van het Gewest en de gemeenten voor de organisatie en de invulling van basisbereikbaarheid, wordt de

verplichting om tot 6jaarlijkse herziening te komen van het gemeentelijk mobiliteitsplan verlaten.

Dankzij het decreet van 20 april 2001 betreffende de mobiliteitsconvenants, dat later werd vervangen door het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid, werd de mobiliteitsplanning doorgevoerd op gemeentelijk niveau. Nagenoeg elke gemeente beschikt ondertussen dan ook over een (goedgekeurd) mobiliteitsplan. De kennis van het beleidsinstrument is aanwezig in elke gemeente en wordt nog steeds toegepast. Gemeenten kunnen zelf beslissen of de herziening van het bestaande plan op lokaal niveau zinvol is, dan wel oordelen dat het regionaal mobiliteitsplan voldoende is. Meer flexibiliteit en gebiedsgerichte werking wordt mogelijk gemaakt doordat een lokaal mobiliteitsplan kan worden opgemaakt voor een deel of het geheel van het grondgebied van één of meerdere gemeenten. Een kleinere groep gemeenten kan immers de noodzaak voelen om gezamenlijk een plan op te stellen (concreet bijvoorbeeld stadsregio Turnhout).

Mobiliteitsuitdagingen stoppen niet aan de gemeentegrenzen. Planning op niveau van de vervoerregio zal echter evenmin steeds een efficiënt antwoord kunnen bieden voor de betrokken gemeenten. Daarom kan het naar omstandigheden zinvol zijn dat gemeenten een gezamenlijk mobiliteitsplan opmaken dat operationele doelstellingen en prioriteiten kan vaststellen op bovengemeentelijk als op gemeentelijk niveau.

Voor zover er geen conflicten tussen de verschillende mobiliteitsplannen ontstaan, kan dit planningsniveau bijgevolg nog steeds een meerwaarde blijven hebben.

### **Artikel 13**

De eerste paragraaf van dit artikel verankert het niet-verordenende karakter van de mobiliteitsplannen. Het Mobiliteitsplan Vlaanderen en de regionale mobiliteitsplannen zijn evenwel richtinggevend voor het Vlaamse Gewest, de eronder ressorterende diensten en agentschappen, de provincies en gemeenten, alsmede de publiekrechtelijke en privaatrechtelijke rechtspersonen die in het Vlaamse Gewest belast zijn met taken van openbaar nut. De lokale mobiliteitsplannen zijn dan weer richtinggevend voor de gemeente en de eronder ressorterende diensten en agentschappen.

Met richtinggevend wordt bijgevolg bedoeld bindend voor de overheden maar niet voor de inwoner.

Voorheen bevatten het Mobiliteitsplan Vlaanderen en de gemeentelijke mobiliteitsplannen zowel een richtinggevend, als een informatief deel. Het richtinggevend deel was bindend, terwijl het informatief deel louter beschrijvend was en geen normatief karakter had.

Er wordt van de gelegenheid gebruik gemaakt om deze indeling voor alle planningsniveaus – en dus niet enkel voor het regionaal mobiliteitsplan – op te heffen en dit naar analogie met de evolutie voor de ruimtelijke plannen.

Het schrappen van het informatief deel zoals vastgelegd in het decreet brengt enerzijds werk- en planlastvermindering met zich mee. Anderzijds is het wel wenselijk om voor de opmaak van het richtinggevend deel te vertrekken van een zekere basis (een omgevingsanalyse, bestaande context, ...). Dit aspect werd dan ook meegenomen in het voorliggende ontwerp van het decreet, bij de bepalingen over de inhoud van het mobiliteitsplan.

De tweede paragraaf van dit artikel voorziet dat in bepaalde gevallen van het richtinggevend plan kan worden afgeweken door de overheid, meer specifiek ingeval van onvoorziene ontwikkelingen in de mobiliteitsvraag of omwille van dringende sociale, economische of budgettaire redenen. De beslissing tot afwijking wordt steeds gemotiveerd. De afwijkingsmogelijkheid moet vooral worden begrepen vanuit de vaststelling dat het mobiliteitsvraagstuk een dynamisch gegeven is, wat maakt dat voldoende beleidsruimte moet bestaan zodat kan worden ingespeeld op de zich wijzigende

situaties in de mobiliteitstoestand. Deze afwijking mag de realisatie van de in artikel 3 van het decreet vermelde missie evenwel niet in het gedrang brengen. De beslissing die de overheid neemt over de afwijking wordt aan een bijzondere motiveringsplicht onderworpen, dit naar analogie met de ruimtelijke structuurplannen.

In de derde paragraaf wordt voorzien dat er in de plannen bepalingen moeten worden opgenomen die de inhoudelijke afstemming regelen met andere planvormen en relevante beleidsdocumenten. Hierdoor wordt een betere beleidssamenhang beoogd tussen de onderscheiden beleidsdomeinen, onder andere het mobiliteitsbeleid en het ruimtelijk beleid of het milieubeleid. De in deze bepaling genoemde planvormen betreffen een niet-limitatieve opsomming. Welke beleidsdocumenten al dan niet relevant zijn, wordt *in concreto* bij de planopmaak bepaald.

## **Artikel 14**

Dit artikel bevat het principe dat elk vervoers- en infrastructuurnet – en bijgevolg niet enkel dat van het openbaar personenvervoer – hiërarchisch wordt gestructureerd en ingedeeld wordt in verschillende complementaire lagen. Het gaat hier onder andere zowel over het wegennet, maar ook over het waterwegen- en spoorwegennetwerk.

Bij de opmaak van de mobiliteitsplannen op verschillende niveaus, moet het daarnaast 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 strategisch belang zijn op niveau van het Vlaamse Gewest. Voorbeelden hiervan zijn het primaire en hoofdwegennet, het FietsSnelWegen-netwerk en het kernnet inzake openbaar vervoer.

Vanzelfsprekend worden de bevoegdheden steeds uitgeoefend rekening houdend met de bevoegdheden op federaal niveau en binnen andere beleidsdomeinen (zoals ruimtelijke ordening).

## **Afdeling 2. Niveaus van mobiliteitsplanning**

### **Onderafdeling 1. Mobiliteitsplanning op gewestelijk niveau**

#### **Artikel 15**

In de eerste paragraaf wordt aangegeven dat het initiatief tot de opmaak van het Mobiliteitsplan Vlaanderen berust bij de Vlaamse Regering die daartoe de nodige maatregelen treft.

Paragraaf 2 bepaalt de geldingsduur van het Mobiliteitsplan Vlaanderen en stelt deze vast op tien jaar. De Vlaamse Regering bepaalt de datum van inwerkingtreding.

De Vlaamse Regering geeft, naast de reguliere bekendmakingsvereisten, een ruime bekendheid aan het Mobiliteitsplan Vlaanderen. De reguliere bekendmaking is de publicatie in het Belgisch Staatsblad. Daarnaast lijkt het wenselijk het plan ook op het internet te plaatsen, eventueel gekoppeld aan een internetforum. Dit verhoogt de toegankelijkheid van deze informatie. Participatie van de burgers impliceert overigens op de eerste plaats dat men zorgt voor een vlot toegankelijke kennis- en informatiebron.

In de laatste paragraaf van dit artikel wordt een delegatiebepaling opgenomen op grond waarvan de Vlaamse Regering wordt gemachtigd om nadere regels vast te stellen aangaande de procedure voor de opmaak, de evaluatie, de herziening en de bekendmaking van het Mobiliteitsplan Vlaanderen.

#### **Artikel 16**

Dit artikel geeft verdere invulling aan de minimuminhoud van het Mobiliteitsplan Vlaanderen, zoals opgenomen in artikel 11 van dit ontwerp van decreet.

Aangezien de rechtsgrond voor het categoriseren van de netwerken verdwijnt uit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, bepaalt dit bijvoorbeeld artikel dat deze categorisering wordt bepaald in het Mobiliteitsplan Vlaanderen.

Aan de Vlaamse Regering wordt de bevoegdheid verleend om nadere regels vast te stellen voor de inhoud en de methodologie van het plan.

### **Artikel 17**

Naar analogie met de ruimtelijke planning en met het huidige artikel 13 *in fine* van het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid, legt dit artikel de juridische gevolgen vast van de planhiërarchie tussen het Mobiliteitsplan Vlaanderen en andere plannen.

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 met het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Ook wordt bepaald dat de betrokken vervoerregio's, provincies of gemeenten de wijzigingen binnen een welbepaalde termijn aanbrengen in hun respectievelijke plannen die noodzakelijk zijn om de onderlinge afstemming van de in het eerste lid vermelde bepalingen te verzekeren. De vervoerregio's en de gemeenten moeten de Vlaamse Regering daarvan op de hoogte brengen.

De opname van dit artikel verhoogt de rechtszekerheid.

## **Onderafdeling 2. Mobiliteitsplanning op regionaal niveau**

### **Artikel 18**

In de eerste paragraaf wordt aangegeven dat het initiatief tot de opmaak of herziening van het regionaal mobiliteitsplan berust bij de vervoerregioraad.

Het regionaal mobiliteitsplan, wordt ter goedkeuring voorgelegd aan de gemeenteraden van de vervoerregio. De goedkeuring door de gemeenteraad is voor de gemeente een voorwaarde om subsidies te verkrijgen overeenkomstig artikel 29. Bij gebrek aan consensus binnen de vervoerregioraad, beslist de Vlaamse Regering minstens over het aanvullend net en het vervoer op maat. Dit gebeurt na voorlegging van minstens één alternatief voorstel aan de vervoerregioraad, onder aansturing van het departement.

De vervoerregioraad geeft een ruime bekendheid aan het regionaal mobiliteitsplan. Zo lijkt het wenselijk het plan bijvoorbeeld op het internet te plaatsen, eventueel gekoppeld aan een internetforum. Dit verhoogt de toegankelijkheid van deze informatie. Participatie van de burgers impliceert overigens op de eerste plaats dat men zorgt voor een vlot toegankelijke kennis- en informatiebron.

In de laatste paragraaf van dit artikel wordt een delegatiebepaling opgenomen op grond waarvan de Vlaamse Regering wordt gemachtigd om nadere regels vast te stellen aangaande de procedure voor de opmaak, de evaluatie, de herziening en de bekendmaking van het regionaal mobiliteitsplan.

### **Artikel 19**

Dit artikel geeft verdere invulling aan de minimuminhoud van het regionaal mobiliteitsplan, zoals opgenomen in artikel 11 van dit ontwerp van decreet. Aan de Vlaamse Regering wordt de bevoegdheid verleend om de inhoud nader in te vullen.

Voorafgaand aan de vaststelling van het regionaal mobiliteitsplan, vermeld in artikel 17, §3, eerste lid, gebeurt een omgevingsanalyse en een onderzoek naar de maatschappelijke ontwikkelingen, de mobiliteitsbehoeften en een verkenning van de redelijkerwijs in aanmerking te nemen alternatieven. De omgevingsanalyse heeft onder meer betrekking op de huidige infrastructuur en de huidige mobiliteitsdiensten. Bij het in kaart brengen van de mobiliteitsbehoeften kijken we naar alle gebruikers, ongeacht leeftijd, sociaal-economische status, woonplaats of beperking.

Aan de Vlaamse Regering wordt de bevoegdheid verleend om nadere regels vast te stellen voor de inhoud en de methodologie van het plan.

In beginsel heeft het regionaal mobiliteitsplan dezelfde inhoud als het Mobiliteitsplan Vlaanderen, wat de uniformiteit tussen de verschillende plannen ten goede komt. Een aantal nuances dringen zich – gelet op het planningsniveau – noodzakelijkerwijze op. Zo dient het regionaal mobiliteitsplan met name aan te geven in hoeverre het voorgenomen mobiliteitsbeleid is afgestemd op het Mobiliteitsplan Vlaanderen, de relevante ruimtelijke structuur- en beleidsplannen, de beleidsplannen opgemaakt in kader van het milieubeleid (waaronder de Programmatische Aanpak Stikstof), en andere relevante beleidsdocumenten. Dit is zinvol omdat uiteraard niet alle aspecten noodzakelijk een beleidsopdracht inhouden voor het vervoerregionaal niveau.

## **Artikel 20**

Naar analogie met wat wordt bepaald voor het gewestelijk mobiliteitsplan, legt dit artikel de juridische gevolgen vast van de planhiërarchie tussen het regionaal mobiliteitsplan en andere plannen.

Bij de vaststelling van het regionaal mobiliteitsplan, melden de provincies en de gemeenten aan de vervoerregio, binnen de door haar bepaalde termijn, alle potentiële strijdigheden van de bepalingen van de bestaande provinciale en gemeentelijke ruimtelijke beleidsplannen en lokale mobiliteitsplannen met Ook wordt bepaald dat de betrokken provincies of gemeenten de wijzigingen binnen een welbepaalde termijn aanbrengen in hun respectievelijke plannen die noodzakelijk zijn om de onderlinge afstemming van de in het eerste lid vermelde bepalingen te verzekeren. De provincies of gemeenten moeten de vervoerregioraad daarvan op de hoogte brengen.

Naast tegenstrijdigheid in de plannen, is er evenwel ook een risico dat gemeentelijke beslissingen en reglementen strijdig kunnen zijn met het regionaal mobiliteitsplan. Gemeentelijke beslissingen en reglementen mogen niet van die aard zijn dat het regionaal mobiliteitsplan niet kan worden uitgevoerd (niet enkel snelheidszones, parkeerzones en routing vrachtverkeer bijvoorbeeld, maar tevens gRUPs, het afleveren van vergunningen, etc.).

Het is niet de bedoeling dat er een sanctie gekoppeld wordt aan deze bepaling, die eerder een veruitwendiging is van de regel dat men zich aan de afspraken moet houden. De provincie en gemeenten zullen in hun beslissingen moeten motiveren waarom dit niet strijdig is met het regionaal mobiliteitsplan of dat de effectiviteit van mobiliteitsinvesteringen verminderen.

De opname van dit artikel verhoogt de rechtszekerheid.

## **Onderafdeling 3. Mobiliteitsplanning op lokaal niveau**

De opmaak van een lokaal mobiliteitsplan is facultatief en berust op de vrijwillige keuze van de desbetreffende gemeente(n). Wel wordt er, als er gekozen wordt een plan op te maken, een helder en licht decretaal kader voorzien.

Zodoende wordt verzekerd dat elk lokaal mobiliteitsplan consistent is met het gewestelijk en regionaal mobiliteitsplan. Het komt bovendien de rechtszekerheid en rechtsgelijkheid ten goede dat deze lokale mobiliteitsplannen en het juridisch statuut ervan op een uniforme wijze worden geregeld. Dit was bijvoorbeeld niet het geval in de vroegere convenantenregeling, zoals vervat in het decreet van 20 april 2001 betreffende de mobiliteitsconvenants (opgeheven door het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid). In de praktijk werd destijds immers vastgesteld dat sommige gemeenten de plannen door de gemeenteraad lieten bekrachtigen, terwijl anderen dit niet deden zodat hun plan een louter 'papieren' bestaan had.

Het decretale planstelsel wordt evenwel niet zwaar uitgebouwd. Ze verschilt in dit opzicht ook van de gewestelijke en regionale mobiliteitsplanning.

Door de decretale planprocedure enkel op hoofdlijnen uit te tekenen, blijft er ook voldoende ruimte om – indien gewenst – verder te blijven werken met de overlegmodellen en evaluatiemechanismen die werden ontwikkeld en kan de gemeentelijke autonomie blijven spelen.

## **Artikel 21**

Op initiatief van het college van burgemeester en schepenen, kan de gemeenteraad een lokaal mobiliteitsplan vaststellen.

Het lokaal mobiliteitsplan moet zich richten naar het Mobiliteitsplan Vlaanderen en naar het regionale mobiliteitsplan waartoe de gemeente behoort, waarvan het de bepalingen aanvult op gemeentelijk niveau.

De gemeente ziet toe op de afstemming van het lokaal mobiliteitsplan met de hogere plannen en met de bepalingen van artikel 3 en artikel 4 in het voorliggende ontwerp van decreet. De gemeente legt het lokaal mobiliteitsplan aan de projectstuurgroep voor. De gewestelijke diensten delen hun vakkundigheid inzake mobiliteit om de planvorming te verrijken. Daarnaast wordt de link bewaakt met de gewestelijke mobiliteitsdoelstellingen.

Het staat de gemeente vrij om het advies van de projectstuurgroep al dan niet te volgen. De projectstuurgroep dient om de inhoudelijke expertise op een gepaste wijze in te brengen in de uitwerking van het gemeentelijk mobiliteitsplan. Via de projectstuurgroep kan de inhoud verder verrijkt worden en wordt draagvlak bij de partners gecreëerd.

Het vaststellingsbesluit wordt bij uittreksel bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad. Uiteraard dient ook de bekendmakingsformaliteit vermeld in artikel 186 van het Gemeentedecreet (bekendmaking op de gemeentelijke website) te worden nageleefd.

De laatste paragraaf van dit artikel, geeft de Vlaamse Regering de decretale machtiging tot het uitvaardigen van nadere regels voor de procedure voor de opmaak, het participatietraject, de vaststelling, de evaluatie, de herziening en de bekendmaking van de lokale mobiliteitsplannen.

## **Artikel 22**

Dit artikel geeft aan dat het lokaal mobiliteitsplan in beginsel dezelfde inhoud heeft als het Mobiliteitsplan Vlaanderen en de regionale mobiliteitsplannen, wat de uniformiteit tussen de verschillende plannen ten goede komt.

Een aantal nuances dringen zich – gelet op het planningsniveau – noodzakelijkerwijze op. Zo dienen bij de afstemmingsplicht met de andere plannen uiteraard ook de lagere,

provinciale en lokale beleidsplannen te worden meegenomen. Vermits het lokaal mobiliteitsplan zich richt naar de bepalingen van het Mobiliteitsplan Vlaanderen en het desbetreffende regionaal mobiliteitsplan, is het logisch dat die relatie ook in kaart wordt gebracht. Dit is zinvol omdat uiteraard niet alle aspecten noodzakelijk een beleidsopdracht inhouden voor het gemeentelijk niveau. In voorkomend geval zal ook rekening worden gehouden met andere relevante plannen.

Het lokaal mobiliteitsplan geeft ook aan in hoeverre het voorgenomen mobiliteitsbeleid aanleiding geeft tot een wijziging van gemeentelijke beleidsplannen of gemeentelijke beleidsdocumenten. Vanzelfsprekend zal de vraag naar de wijziging van andere plannen ook rekening moeten houden met de bestaande planhiërarchie.

In de tweede paragraaf van dit artikel wordt bepaald dat de Vlaamse Regering desgevallend nadere regels kan vaststellen voor de inhoud en de methodologie van het lokaal mobiliteitsplan.

#### **Onderafdeling 4. Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen**

##### **Artikel 23**

Vlaanderen beschikt vandaag over een uitgebreide set bevoegdheden om het verkeersveiligheidsbeleid vorm te geven. Een ambitieus Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen vormt de grondslag van de te behalen doelstellingen op het vlak van verkeersveiligheid; waarbij ingezet wordt op de belangrijkste killers in het verkeer. Extra aandacht voor kwetsbare weggebruikers zoals voetgangers, fietsers, bromfietzers, motorrijders, jonge bestuurders en senioren blijft noodzakelijk.

Het verkeersveiligheidsplan Vlaanderen coördineert de inzet van alle instrumenten: educatie, infrastructuur en voertuigen, regelgeving en handhaving ongevalregistratie, analyse en onderzoek, sensibilisering en engagement.

#### **Onderafdeling 5. Voortgangsrapportage en mobiliteitsmonitoring**

##### **Artikel 24**

Dit artikel vormt de decretale basis voor een door de Vlaamse Regering uit te werken voortgangsrapportage- en mobiliteitsmonitoringsysteem.

Met het mobiliteitsmonitoringsysteem wordt beoogd de vereiste gegevens te verzamelen over het verkeersveiligheidsbeleid, alsook de verkeersintensiteiten van de verschillende modi en voertuigtypes per jaar zoals beschikbaar in modellen of kaarten bij Departement Mobiliteit en Openbare werken. Het mobiliteitsmonitoringssysteem wordt gevoed door reële kwantitatieve bepaling, door modellering of een combinatie van beide.

Met het monitoringssysteem moet het mogelijk zijn de data te beheren en te toetsen zodat kan worden nagegaan of de operationele doelstellingen die opgenomen zijn in de mobiliteitsplannen en in het verkeersveiligheidsplan op een kostenefficiënte wijze worden bereikt.

Het systeem moet ook de nodige data kunnen aanleveren als basis voor het berekenen van de uitstoot door het wegverkeer in Vlaanderen. Deze gegevens zijn noodzakelijk om te voldoen aan de internationale en Europese wetgeving over het rapporteren van emissiegegevens (NEC-richtlijn, MMR-beschikking, LRTAP-Convention, Klimaatconventie, richtlijnen voor personen en vrachtverkeer en niet voor de weg bestemde voertuigen, Kaderrichtlijn Luchtkwaliteit). De emissie-inventaris dient bovendien als onderbouwing voor het klimaatbeleidsplan en het luchtbeleidsplan, eveneens in uitvoering van internationale en Europese wetgeving.

De Vlaamse administratie kan hiertoe gegevens opvragen bij onder meer federale diensten. De ontworpen regeling houdt voor de vermelde federale overheidsdiensten geen verplichting in om de gevraagde gegevens ook daadwerkelijk te verschaffen, waardoor ze bestaanbaar is met de bevoegdheidverdelende regels.

Dit verzamelen, beheren en toetsen van gegevens zal een optimaler gebruik van verkeers- en luchtkwaliteitsmodellen mogelijk maken.

Meer specifiek houdt dit o.m. in dat data verzameld worden over de vlootsamenstelling, het aantal voertuigkilometers per voertuigcategorie/type en per wegtype, en de gemiddelde snelheden per wegsegment.

Niet enkel het openbaar vervoer met vaste dienstregeling, maar ook de andere modi zullen voortdurend op basis van onderstaande indicatoren gemonitord worden. De Vlaamse overheid op globaal niveau en de vervoersregio op lokaal niveau zal deze dan ook ten allen tijde als uitgangspunt in hun overleg meenemen.

- a) **Kostendekkingsgraad:** De kostendekkingsgraad zal cruciaal zijn om het aanbod binnen het kernnet en het aanvullend net (blijvend) te verantwoorden. Waar de kostendekkingsgraad onder een niet langer te verantwoorden grens zakt, zal, in functie van een optimale inzet van de middelen, uit overleg binnen de vervoerregio automatisch tot een efficiënter alternatief aanbod gekomen worden in lijn met de reële vraag. Op basis van de proefprojecten zal een meer concrete grens rond kostendekkingsgraad kunnen bepaald worden.
- b) **Doorstroming:** De doorstromingskwaliteit waarmee het aanbod de klant bereikt vertaalt zich onder de vorm van stiptheid (overeenkomstige geplande en reële dienstregeling), dienstregelmaat (opeenvolging voertuigen op hoogfrequente lijnen) en een aanvaardbare verplaatsingstijd.  
Doorstroming draagt bij tot een hogere kostendekkingsgraad van het stads- en streekvervoer en dient prioritair aangepakt te worden op de gecongesteerde hoogfrequent bediende assen. Het opvolgen van de doorstroming is dan ook een cruciale taak van de vervoerregio in co-regie met het Vlaams niveau.
- c) **Combimobiliteit:** overstaptijd, voorzieningen P&R, fiets, deelsystemen etc..
- d) **Capaciteit:** Hierbij gaat bijzondere aandacht naar het inzetten van het juiste voertuig met de juiste capaciteit op de juiste plaats, afhankelijk van de vraag en op basis van een aanvaardbare verhouding van de exploitatiekost t.o.v. de bezetting, zodat zowel stedelijke als minder bevolkte gebieden op een manier worden ontsloten waarbij het aanbod beter is afgestemd op de vraag.
- e) **Reisinformatie:** Beschikbare informatie over het bestaande aanbod op alle niveaus. Focus op het up-to-date zijn van de info (statische en dynamische) en realtime (zowel op het terrein als digitaal). Het gericht, tijdig en correct aanbieden van accurate en vlot toegankelijke informatie is vanzelfsprekend.
- f) **Geïntegreerde tarieven en ticketing:** De vervoerregio doet voorstellen in functie van een transparant en voor de reiziger duidelijk ticket- en tariefsysteem dat overstappen tussen verschillende modi en binnen het gelaagd vervoersnet makkelijk en vlot maakt. Best practices uit verschillende regio's kunnen overgenomen worden. De voortgangsrapporten – die een rol spelen bij de evaluatie – houden (net zoals de plannen zelf) rekening met de resultaten van de mobiliteitsmonitoring.

### **Afdeling 3. Mobiliteitsprojecten en -instrumenten**

#### **Onderafdeling 1. Projectmethodologie**

##### **Artikel 25**

De Vlaamse Regering bepaalt de projectmethodologie volgens dewelke de door haar aangewezen projecten worden ontworpen, uitgewerkt, geanalyseerd en geëvalueerd door



de initiatiefnemer, alsook de wijze van rapportering door de initiatiefnemer De Vlaamse Regering wordt gemachtigd de projecten te bepalen.

De initiatiefnemer houdt hierbij rekening met de aanbevelingen van de projectstuurgroep of van de vervoerregioraad. De Vlaamse Regering kan nadere regels uitwerken betreffende de procedure volgens dewelke de projectstuurgroep of vervoerregioraad de begeleiding uitvoert.

De Vlaamse Regering zou de projectmethodologie kunnen differentiëren naargelang het soort project (infrastructuurgebonden, dan wel niet-infrastructuurgebonden projecten).

## **Artikel 26**

Het huidige decreet bevat een organisatiestructuur en de taakverdeling van enerzijds de gemeentelijke en intergemeentelijke begeleidingscommissies (GBC en IGBC), en anderzijds de regionale mobiliteitscommissie (RMC), die wordt bijgestaan door een kwaliteitsadviseur.

De uniforme, logge projectstappen doorheen de GBC, RMC en Kwaliteitsadvies wordt verlaten.

Het voorliggende ontwerp voorziet een projectstuurgroep, die samen komt op initiatief van één of meerdere gemeenten (voor gemeentelijke mobiliteitsplannen of voor projecten) of op initiatief van de trekker van een project (voor specifieke projecten). De projectstuurgroep is een multidisciplinair en beleidsdomeinoverschrijdend overlegforum. Een verschil met de voormalige GBC is dat de initiatiefnemer tevens de voorzitter is van de projectstuurgroep.

Het is de initiatiefnemer die instaat voor de opmaak en voorbereiding van de projecten. Via de projectstuurgroep worden de relevante partners betrokken en wordt de benodigde expertise op een efficiënte wijze ingebracht in het ontwerpproces en dit op maat van het project zelf.

De initiatiefnemer is niet noodzakelijkerwijze een gemeente of het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken. Dit sluit aan bij de samenstelling van de GBC en RMC zoals momenteel vervat in het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid. Het kan bijvoorbeeld gaan om de Vlaamse Landmaatschappij die binnen een ruilverkavelingsproject wegenis herinricht.

De werking via de projectstuurgroep houdt een procedurele vereenvoudiging in.

De initiatiefnemer zelf is verantwoordelijk voor de voortgang van het project, de kwaliteit en het draagvlak. De initiatiefnemer betreft de projectstuurgroep op de geschikte ogenblikken. Afhankelijk van het type project kan dit een meer of minder intensief proces zijn. Voor deze projectstuurgroep ligt een minimale samenstelling vast, die op maat van het project uitgebreid kan worden met overige stakeholders.

Via de projectstuurgroep wordt inherente kwaliteitszorg ingebracht in het proces. De projectstuurgroep geeft input, feedback, andere invalshoeken, zodat het project vanuit verschillende invalshoeken verrijkt wordt, maar het is en blijft de eindverantwoordelijkheid van initiatiefnemer om dit allemaal te verwerken in het ontwerp van het project. De procedure voor GBC, RMC en KA zijn momenteel relatief stringent uitgeschreven. De werking met een projectstuurgroep kan meer soepelheid bieden en kan meer op maat van het project zelf geënt worden. Er wordt m.a.w. een procedurele vereenvoudiging voorgesteld, zonder het streven naar kwaliteit, draagvlak en overleg te verlaten.

De projectstuurgroep bestaat minstens uit de initiatiefnemer, een vertegenwoordiger van de betrokken gemeente of gemeenten, een vertegenwoordiger van het departement MOW en een vertegenwoordiger van de betrokken weg- of waterwegbeheerder (bijvoorbeeld het

Agentschap Wegen en Verkeer, De Vlaamse Waterweg). Het is echter niet de bedoeling dat eenzelfde actor meerdere vertegenwoordigers heeft in de projectstuurgroep. Daarom vermeldt het voorliggende decreet uitdrukkelijk dat cumulatie tussen een aantal actoren onmogelijk is. Er kan bijvoorbeeld worden gedacht aan de situatie waarbij de gemeente zowel initiatiefnemer als betrokken wegbeheerder is. In dat geval zal er geen aparte vertegenwoordiging voor de initiatiefnemer en de betrokken wegbeheerder zijn. Uiteraard verhindert dat niet dat een actor met verschillende personen naar de vergadering komt. Formeel gaat het echter om dezelfde vertegenwoordiger.

De in de tweede paragraaf van dit artikel vermelde samenstelling van de projectstuurgroep betreft de minimumsamenstelling, die naargelang het project uitgebreid kan worden is. Het kan gaan om een permanente uitbreiding of een uitbreiding *ad hoc*. Op die manier kan de gewenste afstemming met andere relevante beleidsdomeinen of besturen worden verzekerd.

De Lijn wordt niet als vaste vertegenwoordiger aangeduid. De rol van De Lijn in de projectstuurgroep is tweeledig. Enerzijds zal De Lijn er, vanuit het beleidsdomein MOW, optreden als initiatiefnemer voor OV-projecten. Te denken valt aan nieuwe tramprojecten (bv. BRABO II) of HOV-projecten (bv. Ringtrambus), etc. Net zoals bij de GBC zal De Lijn samen met de gemeenten en de andere leden het project uitwerken.

Anderzijds zal De Lijn er ook als betrokken partner aan deelnemen als over het wegdeel in kwestie een lijn van het kernnet of van het aanvullend net loopt. De Lijn bewaakt deze invalshoek bij de uitwerking, om samen met de andere partijen tot de meest optimale oplossing te komen.

Naargelang de specifieke constellatie – onder andere in het geval een mobiliteitsproject is gelegen in of in de nabijheid van een speciale beschermingszone, een monument of beschermd landschap of in de buurt van een spoorweg – kan het zinvol zijn om de projectstuurgroep uit te breiden met vertegenwoordigers van het Agentschap Natuur en Bos, Ruimtelijke Ordening, de NMBS enzovoort. Het komt toe aan de Vlaamse Regering om te bepalen in welke gevallen die uitbreiding aan de orde is of wie daarover in voorkomend geval kan beslissen. Zo kan bijvoorbeeld de uitbreiding van de basissamenstelling worden overgelaten aan de voorzitter van de projectstuurgroep. Dit artikel biedt daartoe de nodige grondslag. Ook noodzakelijke participatie met burgers en middenveld kan hier een plaats krijgen.

Niets verhindert dat daarnaast ook informele contacten worden gelegd met relevante betrokkenen, zonder dat dit moet worden geformaliseerd in de structuur van de projectstuurgroep. Zo kunnen, met het oog op de onderlinge afstemming van de uitvoering van de werken, bijvoorbeeld ook de nutsmaatschappijen (Eandis, Telenet, Belgacom, TMVW, Fluxys enzovoort) worden betrokken.

## **Artikel 27**

Dit artikel lijst de verantwoordelijkheden van de projectstuurgroep op. Aangezien de opmaak van een lokaal mobiliteitsplan facultatief wordt, buigt de projectstuurgroep zich bijgevolg enkel in voorkomend geval over de begeleiding van dit lokaal mobiliteitsplan.

Daarnaast buigt de projectstuurgroep zich wel steeds over de begeleiding van projecten zoals bepaald door de Vlaamse Regering .

De begeleiding door de projectstuurgroep bestaat uit een actieve inhoudelijke inbreng, meewerken, meedenken en andere invalshoeken formuleren die mogelijks vergeten werden. De begeleiding kan op maat van het project en in functie van de complexiteit en het aantal betrokkenen intensiever of minder intensief. Dit kan gaan van bv. (type) werkbanken in Antwerpen in functie van zeer complexe projecten tot eerder

klankbordgroep bij voor de hand liggende uitvoering van projecten (bvb. vrijliggend fietspad aanleggen langs een gewestweg). Door de projectgroep wordt wel een belangrijke inhoudelijke check gedaan, doordat projecten vanuit meerdere invalshoeken en expertises bekeken worden en gezamenlijk besproken worden. Hierdoor wordt de essentie van het vroegere overlegmodel (GBC – RMC – KA) overeind gehouden, zonder hier te formalistisch en procedureel verzwarend in te zijn. Samenwerking tussen partners wordt m.a.w. via deze projectstuurgroep geborgd.

De aanbevelingen van de projectstuurgroep zijn niet uitsluitend gericht tot het betrokken gemeentebestuur. Als dusdanig valt de projectstuurgroep bijgevolg niet onder het toepassingsgebied van artikel 200 van het Gemeentedecreet.

## **Artikel 28**

Dit artikel bevat de opdrachtbepaling aan de Vlaamse Regering om nadere regels vast te stellen omtrent de organisatie, de samenstelling, de werking en de opdracht van de projectstuurgroep. Deze delegatie is ruim op te vatten. Zo kan de Vlaamse Regering de samenstelling uitbreiden, het stemrecht dat aan de leden toekomt regelen indien dit nodig zou blijken, enzovoort.

De begeleiding door de projectstuurgroep bestaat uit een actieve inhoudelijke inbreng, meewerken, meedenken en andere invalshoeken formuleren die mogelijks vergeten werden. De begeleiding kan op maat van het project en in functie van de complexiteit en het aantal betrokkenen intensiever of minder intensief. Dit kan gaan van bijvoorbeeld (type) werkbanken in Antwerpen i.f.v. zeer complexe projecten tot eerder klankbordgroep. De Vlaamse Regering zal ook moeten bepalen hoe wordt omgegaan met het stemrecht en het aanwezigheidsquorum indien de basissamenstelling wordt uitgebreid.

Bij wijze van voorbeeld kan aangegeven worden dat de projecten die momenteel volgens een samenwerkingsovereenkomst in het kader van het BVR van 25 januari 2013 via de GBC-procedure worden behandeld, allen via het nieuwe voorstel aan een projectstuurgroep worden voorgelegd. Daarnaast moeten de projecten waarvoor de Vlaamse overheid subsidies verleend (cfr. BVR 25 januari 2013: o.a. fietsfondsdossiers, subsidie schoolomgeving) ook via de projectstuurgroep behandeld worden. Ook volgende type projecten worden via een projectstuurgroep behandeld:

- Tramprojecten;
- HOV-projecten;
- Specifieke lokale dossiers, zoals nachtnet
- Werken aan bruggen over waterlopen;
- aanpassing sluiscomplexen
- werken aan waterlopen met impact op toegankelijkheid jaagpaden.

Op eigen initiatief kunnen verder nog andere projecten ook aan een projectstuurgroep voorgelegd worden.

Aanpassingen aan het netwerk van het kernnet en aanvullend net (ook al is dit lokaal) daarentegen worden behandeld in de vervoerregioraad. Immers, omwille van de samenhang tussen kernnet en aanvullend net alsook omwille van het principe van combimobiliteit (aansluitingen verzekeren) zal elke (lokale) aanpassing van het net ook impact hebben op het aanvullend net. Hierover heeft de vervoerregioraad beslissingsrecht.

De concrete invulling wordt echter nog verfijnd. De Vlaamse Regering stelt immers de nadere regels nog vast.

## **Onderafdeling 2. Subsidiëring**

### **Artikel 29**

De eerste paragraaf van dit artikel biedt een decretale basis voor de subsidiering aan de lokale besturen om de ontwikkeling en uitvoering van het mobiliteitsbeleid en basisbereikbaarheid te bevorderen. Het kan zowel gaan om infrastructuurgebonden als niet-infrastructuurgebonden projecten.

De decretale grondslag voor de machtiging aan de Vlaamse Regering is voldoende ruim geformuleerd. Ook aan de provincies kan een subsidie worden verleend, meer specifiek voor de realisatie van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk. De provincies spelen immers een belangrijke rol bij de aanleg van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (éénloketfunctie en bijkomende financiering). In sommige gevallen realiseren ze zelf fietspaden. Onder de koepel niet-infrastructuurgebonden projecten wordt ook een decretale basis behouden voor de samenwerking via het provinciale charter. Ook worden doorstromingsmaatregelen als subsidiabele post toegevoegd. De Vlaamse Regering behoudt voldoende vrijheid om, onder andere in functie van de evolutie van het mobiliteitssysteem, de subsidiabele projecten te herdefiniëren. Dat zou niet mogelijk zijn indien men in de decreettekst zou aanknopen bij de specifiek omschreven projecten.

Ook hier zal de projectstuurgroep een belangrijk klankbord zijn en de inherente kwaliteitszorg verzorgen.

De Vlaamse Regering dient tevens de procedures voor de aanvraag, beoordeling, toekenning en uitbetaling van de subsidie te bepalen.

### **Onderafdeling 3. Samenwerkingsovereenkomsten**

#### **Artikel 30**

Dit artikel van het voorliggende ontwerp van decreet bevat de grondslag voor het afsluiten van samenwerkingsovereenkomsten, naar analogie met de regeling die hiertoe voorzien was in het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid.

De projecten die daarvoor in aanmerking komen, worden aangewezen door de Vlaamse Regering. De Vlaamse Regering bepaalt de minimuminhoud van de samenwerkingsovereenkomsten. Daarin kan onder meer worden ingegaan op de duur van de samenwerkingsovereenkomst. Aangezien slechts de minimuminhoud wordt geregeld, blijft ruimte voor verdere aanvullingen die tussen de betrokken partijen in onderling overleg worden overeengekomen. Zo blijft ook maatwerk mogelijk voor elk dossier.

### **Afdeling 4. Participatie mobiliteitsplannen en -projecten**

#### **Artikel 31**

In dit artikel wordt de basis gelegd voor het participatietraject. De bedoeling hiervan 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 participatie. Bij interactief beleid is de inbreng van participanten niet beperkt tot het reageren op ontwerpnota's waarvan de inhoud reeds is vastgesteld door de bestuurders en deskundigen, maar strekt deze zich uit tot de probleemformulering en de keuze van mogelijke oplossingsrichtingen. Als dusdanig geldt het participatietraject reeds bij de opstelling van het ontwerp van mobiliteitsplan en niet pas vanaf het ogenblik dat het ontwerp voorlopig is vastgesteld.

Door middel van participatie wordt aan de burgers vroeg, tijdig en doeltreffend inspraak verleend bij het voorbereiden, het vaststellen, het uitvoeren, het opvolgen en het evalueren van het mobiliteitsbeleid. Participatie heeft verschillende facetten. Het gaat zowel om het verschaffen van relevante informatie over het gevoerde en te voeren beleid (passieve component), als het verlenen van adequate inspraakmogelijkheden (actieve

component). Waar de mobiliteit betrekking heeft op het leefmilieu en de concrete leefomstandigheden van de burgers, kan een band gelegd worden met de uit het Verdrag van Aarhus voortvloeiende verplichtingen.

Bijzondere aandacht moet daarbij gaan aan participatie door kansarmen.

In de proefprojecten werd gewerkt met verschillende soorten participatietrajecten, waardoor dit telkens is afgestemd op de eigenheid van de vervoerregio. Het ontwerp van decreet biedt een basis voor verschillende mogelijke vormen van participatie, waarbij terzake de nodige beleidsruimte wordt geboden. Participatie is inderdaad een evoluerend gegeven, waar bovendien ook vaak maatwerk is vereist. De aanstelling van een stakeholdermanager behoort tot de mogelijkheden, maar het initiatief hiertoe wordt genomen door de betrokken vervoerregioraad.

Omwille van de rechtszekerheid van de burgers is het van belang dat een ruime bekendheid wordt gegeven aan het participatietraject. Deze moeten immers kunnen weten hoe de consultaties en inspraak van de bevolking zullen verlopen en volgens welke modaliteiten. Hoe aan de participatie bekendheid wordt gegeven, wordt niet geregeld in het decreet zelf. Dit komt toe aan de Vlaamse Regering, dan wel de vervoerregioraad zelf. Naast de publicatie in het Belgisch Staatsblad (op gewestelijk niveau), kunnen die aankondigingen best ook gebeuren via laagdrempelige kanalen, zoals media, websites van de overheid, nieuwsbrieven enzovoort.

Voor wat betreft de invulling van het participatietraject op lokaal niveau, speelt de gemeentelijke autonomie. Daardoor kunnen de participatievormen beter worden afgestemd op de plaatselijke mobiliteitsproblemen en de daarbij betrokken doelgroepen. Ook participatie via overleggroepen en wijkraden is denkbaar.

Echter, als geen regels worden vastgesteld voor de participatie van de bevolking en de informatievoorziening dan dient er minstens een openbaar onderzoek plaats te vinden. Deze regeling fungeert als vangnetbepaling.

Na afloop van het openbaar onderzoek of andere vormen van participatie wordt het ontwerp van lokaal mobiliteitsplan, samen met de resultaten van het openbaar onderzoek of andere vormen van participatie, ter bespreking voorgelegd aan de projectstuurgroep.

Indien daartoe wordt besloten door de gemeenteraad in het kader van de participatie van de burgers, kunnen de vergaderingen van de projectstuurgroep worden opengesteld voor de bevolking. Mobiliteitsmanagement draait inderdaad om een samenwerking tussen verschillende actoren: politici, overheid, adviesraden en commissies, scholen, bedrijven, diensten- en winkelcentra, recreatiezones en de individuele huishoudens. Zo zou een inspraakmogelijkheid kunnen worden georganiseerd voor de bevolking of – afhankelijk van plaatselijke noodwendigheden – voor bepaalde focusgroepen (mobiliteitsverenigingen). De projectstuurgroep behoudt op die manier haar karakter van overlegforum en faciliteert een lokaal draagvlak voor de voorgenomen mobiliteitsprojecten.

## **Hoofdstuk 4. Openbaar personenvervoer**

### **Afdeling 1. Structurering van vervoersnet**

#### **Artikel 32**

Vlaanderen gaat voluit voor een gelaagd vervoernet. Een geïntegreerd openbaarvervoersysteem is de beste garantie om de doelstelling van basisbereikbaarheid optimaal te kunnen realiseren. Centraal bij basisbereikbaarheid staat het kunnen bereiken van belangrijke maatschappelijke functies op basis van een vraaggericht systeem en met een optimale inzet van middelen. De afstemming gebeurt op basis van de reële en

potentiele vervoersstromen. Het vaste aanbod op basis van de criteria afstand, frequentie en amplitude wordt vervangen door een garantie op een goede mobiliteitsoplossing.

Het hiërarchisch gestructureerd vervoermodel wordt gerealiseerd door het treinnet, het kernnet, het aanvullend net en het vervoer op maat elk hun rol binnen de hiërarchie te laten opnemen en deze optimaal op elkaar af te stemmen. Voor wat betreft het kernnet en aanvullend net wordt VVM De Lijn als interne operator in Vlaanderen aangeduid. Dit deel van het net zal aangevuld en dus versterkt worden door regionaal en lokaal flexibel vraaggestuurd aanbod aan vervoer op maat.

De trein is de ruggengraat van het openbaar vervoer. Het treinnet staat in eerste instantie in voor de internationale, intergewestelijke en interregionale verbindingen. De uitbouw van een voorstedelijk aanbod in het treinnet wordt door middel van de uitbouw van een Gewestelijk Expresnet (GEN) rond grootstedelijke gebieden (Brussel, maar ook Antwerpen en Gent) uitgewerkt. Bij de studie en uitbouw van het treinnet is op centraal niveau samenwerking met andere actoren voorzien zodat combimobiliteit als uitgangspunt verzekerd is.

Een goede afstemming tussen Vlaanderen en de NMBS is noodzakelijk rond verbindingen, de uitbouw van knooppunten en kwaliteitsvereisten. De realisatie van Vlaamse spoorprioriteiten zal leiden tot een aanpassing van het kernnet, als deze verbindingen worden overgenomen door het treinnet.

Met het kernnet wordt een antwoord geboden op de hoge vervoersvraag op grote assen. Het kernnet is een netwerk van vast, lijngebonden openbaar vervoer, met minimale bedienings- en comfortvoorschriften en een minimaal voorzieningenniveau ter hoogte van haltes, maximaal gericht op combimobiliteit.

- Het is een netwerk dat op gewestelijk schaalniveau de grote kernen met elkaar verbindt (interregionaal) en daarin complementair is aan het treinnet;
- Op regionale schaal bedient het kernnet de belangrijke regionale kernen en attractiepolen;
- Op stadsregionale schaal voorziet het kernnet een performant voorstedelijke netwerk en een structurerend, interstedelijke netwerk.

Het Spartacus tramproject en de kusttram behoren tot het kernnet.

Het kernnet streeft naar een aantal vooropgestelde minimumkwaliteitseisen:

- Minimale frequentie en amplitude;
- Voldoende capaciteit;
- Omrijfactor, Vf- factor, doorstroming, commerciële snelheid;
- andere randvoorwaarden, vb. minimale halteinfrastructuur aan knooppunten, toegankelijkheid, algemene kwaliteit.

De Vlaamse Regering bepaalt het netwerk, de minimaal te bedienen attractiepolen en legt minimale normering op inzake deze kwaliteitseisen.

De interne exploitant doet een voorstel wat betreft de verdere uitwerking van de reisweg, de halteplaatsen, en de verder uitgewerkte kwaliteitseisen. Het voorstel is conform het regionale mobiliteitsplan. Na advies van de vervoerregioraad besluit de interne exploitant op gemotiveerde wijze.

Het kernnet is gebaseerd op potentieel. Uitgangspunt is dat een voldoende kwaliteitsniveau aangeboden moet worden om de vervoersvraag effectief te vertalen naar bezetting. Als het potentieel hogere kwaliteitseisen verantwoordt inzake frequentie of amplitude, moeten deze steeds behouden blijven of versterkt worden.

Het aanvullend net bestaat uit lijnen met een uitdrukkelijke feederfunctie vanuit en in de kleinere kernen naar de lijnen van het kernnet van het stads- en streekvervoer en het treinnet. Daarnaast bestaat het ook uit ontsluitende lijnen. Het aanvullend net is volledig complementair aan het kernnet.

Ook wat nu bij De Lijn gekend staat onder "functionele ritten" kan tot dit aanvullend net behoren, indien voldoende potentieel aanwezig is. Het betreft woon-werk en woon-schoolvervoer m.a.w. meestal louter spitsuurritten naar de scholen en tewerkstellingsconcentraties in Vlaanderen, die zich al dan niet binnen de invloedssfeer van de stedelijke zones bevinden.

Dit is een belangrijk onderscheiden deel dat inspeelt op specifieke, potentieelhoudende verplaatsingstromen op welbepaalde momenten met het oog op welbepaalde doelgroepen (vb. ritten naar een school). Iedereen kan er echter gebruik van maken. Functionele bediening wordt dus enkel voorzien "in functie van", hetgeen impliceert dat het hier zelden om gecadanceerde lijnen gaat die (al dan niet) de hele dag door rijden. Veelal betreft het een paar ritten verspreid over de dag. De huidige onafhankelijke werking van verschillende shuttlediensten kunnen m.a.w. geïntegreerd worden binnen dit structurele net.

Potentieelonderzoek en vraaggestuurde elementen per verbinding dienen aan de basis te liggen van het aangeboden vervoerstype. De expertise van de vervoerregio en de gehaalde kostendekkingsgraad per individuele lijn zijn hierbij cruciaal. De vervoerregioraad bepaalt het netwerk, de minimaal te bedienen attractiepolen en minimale kwaliteitseisen. De exploitant doet een voorstel wat betreft de verdere uitwerking. De vervoerregioraad beslist op gemotiveerde wijze.

Het vervoer op maat is complementair aan de hogere hiërarchische netten. Op regionaal en lokaal niveau wordt er binnen de vervoerregio's zo ruimte gelaten voor vervoeroplossingen die lokale noden efficiënt kunnen invullen.

De vervoerregioraad bepaalt de bedieningsgebieden, en legt de normering op inzake de kwaliteitseisen.

Het vervoer op maat is volledig vraagvolgend. Het betreft als vertrekpunt het geoptimaliseerd aanbod van de belbusbediening aangevuld met aanbod inzake het doelgroepenvervoer. In latere fase kunnen door de vervoerregio nog andere vervoersvormen worden toegevoegd.

De Vlaamse Regering kan minimale principes opleggen voor het vervoer op maat. dit kunnen tevens minimale kwaliteitseisen zijn, vb. minimale halteinfrastructuur, toegankelijkheid, algemene kwaliteit.

De uitdaging voor de vervoerregioraad is het optimaliseren en integreren van verschillende aanvullende systemen die zich vandaag richten tot een specifieke vervoersvraag. Het kan daarbij onder andere gaan over:

- In de marge van het Pendelfonds werden shuttlediensten gefinancierd om werknemers naar moeilijk te bereiken industriezones te brengen, voorzover deze niet het potentieel hebben om opgenomen te worden in het aanvullend net.
- Verscheidene steden en gemeenten werkten een systeem van taxicheques uit om ontbrekende individuele verplaatsingen te realiseren.
- Taxi-voertuigen kunnen in navolging van de nieuwe regelgeving betreffende het Individueel Bezoldigd Personenvervoer als OV-taxi ingeschakeld worden binnen het vervoer op maat.
- De meeste steden en gemeenten in Vlaanderen organiseren via de Mindermobielencentrales vrijwilligersvervoer voor personen met mobiliteitsbeperking en beperkt inkomen.

- Vlaanderen heeft een financieringssysteem uitgewerkt voor diensten aangepast vervoer die instaan voor het vervoeren van personen met een handicap of ernstig beperkte mobiliteit.
- De ziekenfondsen hebben vervoersmogelijkheden voor niet-dringend ziekenvervoer uitgebouwd.
- Vandaag organiseren De Lijn in samenwerking met de beleidsdomeinen Onderwijs en Mobiliteit leerlingenvervoer in het bijzonder onderwijs.
- De NMBS vervoert personen met een mobiliteitsbeperking van niet toegankelijke stations naar toegankelijk stations.
- Recent zijn er verschillende "peer to peer"-vervoerdiensten opgedoken.
- De laatste jaren is er veel werk geleverd in de domeinen van het auto- en fietsdelen.

Heel wat instellingen (scholen, tehuizen,...) hebben zonder tussenkomst van de overheid eigen, vaak aangepaste voertuigen om verplaatsingen mee te organiseren.

## **Afdeling 2. Exploitatie van het openbaar personenvervoer**

### **Artikel 33**

De Vlaamse Regering bepaalt de taken en de werking van de Mobiliteitscentrale. De mobiliteitscentrale zal een overeenkomst sluiten met het departement MOW, dit ten gevolge van een overheidsopdracht. De Vlaamse Regering kan tevens de regels vastleggen om de continuïteit van de werking van de Mobiliteitscentrale te waarborgen. De eisen en normeringen, opgelegd door de vervoerregioraden worden nageleefd. De contractuele relatie met het departement wordt gespecificeerd via het bestek en de overeenkomst.

### **Artikel 34**

Conform de Europese verordening 1370/2007 heeft de uitvoerende overheid de mogelijkheid een interne exploitant aan te duiden voor (delen van) haar openbaar vervoersnet.

De interne exploitant wordt aangeduid overeenkomstig de bepalingen vervat in Verordening (EG) nr. 1370/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg.

Als de VVM De Lijn voldoet aan een benchmark, wordt de VVM De Lijn aangeduid als de interne exploitant van het kernnet en het aanvullend net.

De uitgangspunten van deze benchmark, alsook de uitvoeringsdatum, staan of worden opgenomen in de beheersovereenkomst van De Lijn. Dit betreffen zowel operationele doelstellingen als een efficiëntiekader.

Het 'Vlaamse model', waarbij door de VVM De Lijn een deel van de exploitatie wordt toegewezen aan derden, blijft ook onder de werking met VVM De Lijn als interne operator bestaan.

Indien de VVM De Lijn niet voldoet aan de benchmark zal de Vlaamse regering aan de hand van openbare aanbestedingen een exploitant of exploitanten aanduiden.

### **Artikel 35.**

Het vervoer op maat wordt geoperationaliseerd en gecoördineerd door de Mobiliteitscentrale.

De Vlaamse Regering bepaalt de regels over de aanstelling van de exploitanten voor het vervoer op maat.



Bijkomende regels kunnen worden opgesteld ten aanzien van de scheiding tussen de regie en uitvoering van de vervoersdiensten, de herkenbaarheid, toegankelijkheid, reiscomfort van de voertuigen,....

### **Afdeling 3. Tariefbeleid**

#### **Artikel 36**

Het eerste lid van artikel 26 van decreet van 31 juli 1990 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoermaatschappij - De Lijn, bepaalt nu dat de maximumtarieven, die betrekking hebben op het geregeld vervoer, door de raad van bestuur van De Lijn ter goedkeuring worden voorgelegd aan de Vlaamse Regering.

In het voorliggende ontwerp van decreet, wordt opgenomen dat de Vlaamse Regering het tariefbeleid voor het kernnet en het aanvullend net coördineert en de tarieven bepaalt. De vervoerregioraad coördineert het tariefbeleid voor het vervoer op maat en bepaalt de tarieven.

De exploitanten kunnen – onder meer met het oog op de kostendekkingsgraad – onderbouwde voorstellen voorleggen inzake tariefbepaling en tarievenstructuur. De betaalbaarheid van de gebruiker moet evenwel steeds gegarandeerd worden. Dit heeft een effect op de kostendekkingsgraad die niet te laag mag zijn.

De Vlaamse Regering kan tevens nadere regels vaststellen betreffende tarief- en ticketintegratie, waarbij desgevallend een eenvormigheid in tarieven kan worden nagestreefd of waarbij met eenzelfde ticket meerdere vervoersmodi kunnen worden gebruikt en betaald. Een transparant en voor de reiziger duidelijk ticket- en tariefsysteem – dat overstappen tussen verschillende modi en binnen het gelaagd vervoersnet makkelijk en vlot maakt – is immers noodzakelijk ter realisatie van de basisbereikbaarheid.

De Vlaamse Regering kan ook de voorwaarden bepalen inzake tariefdifferentiatie, hierbij rekening houdend met de bepalingen vervat in de Verordening (EG) nr. 1370/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg.

Artikel 16, laatste lid van het huidige decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg, *iuncto* artikel 84, §1 van het huidige besluit van de Vlaamse regering van 14 mei 2004 betreffende de exploitatie en de tarieven van de VVM, laten De Lijn toe om toezichts- en administratieve kosten te innen wegens inbreuken op de regelgeving. Bovendien is er in het voormelde besluit ook sprake van het begrip "toeslag", terwijl dit begrip niet voorkomt in het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg.

Teneinde de situatie te verduidelijken, wordt in de derde paragraaf het eenduidige begrip "toeslag" gehanteerd. In tegenstelling tot administratieve geldboetes – die een penaal karakter hebben – hebben toeslagen *in se* betrekking op de contractuele relatie tussen personen en de exploitant. Het betreffen bijgevolg contractuele inbreuken, waarbij de reële schade (zoals de kosten) in principe geldt voor de berekening van de toeslag. Het aanrekenen van een toeslag is bijgevolg "een tarievenkwestie". Betwistingen belanden in eerste instantie bij de vrederechter en in beroep eventueel bij de rechtbank van eerste aanleg. Het voordeel van toeslagen is, dat deze – omwille van het contractuele karakter ervan – kunnen worden opgelegd door alle exploitanten en niet enkel door bestuursorganen.

### **Afdeling 4. Verplichtingen betreffende de exploitatie**

#### **Artikel 37**

De exploitanten bezorgen de Mobiliteitscentrale alle informatie over hun vervoersaanbod.

De Mobiliteitscentrale verzamelt alle informatie van het vervoersaanbod van het vervoer op maat en informeert de burger over het volledige vervoersaanbod. Zij stelt alle gegevens ter beschikking van het publiek.

De technologische ontwikkeling – zoals apps en real time informatie spelen een belangrijke rol in de combimobiliteit waarbij reizigers voor, tijdens en na de reis ondersteund worden en er aldus een gebruiksvriendelijke omgeving gecreëerd wordt. De Vlaamse Regering wordt aldus gemachtigd om de nadere regels vast te stellen inzake onder meer interoperabiliteit, open data, realtime data en de standaarden m.b.t. de informatie over het personenvervoer.

De laatste paragraaf van dit artikel bepaalt voor welke doeleinden persoonsgegevens kunnen worden verwerkt. Vanzelfsprekend dienen steeds de bepalingen vervat in Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens, te worden nageleefd. De Vlaamse Regering legt hiertoe de passende waarborgen voor de rechten en vrijheden van de betrokkenen vast.

### **Artikel 38**

In afwijking van de Wet 30 december 1975 betreffende de goederen, buiten particuliere eigendommen gevonden of op de openbare weg geplaatst ter uitvoering van vonnissen tot uitzetting, moeten de exploitanten van het kernnet en van het aanvullend net en de Mobiliteitscentrale verloren voorwerpen niet afgeven aan het gemeentebestuur.

De voormelde wet voorziet o.a. in een bewaring van de voorwerpen door de gemeentebesturen, die hiertoe vaak niet bereid zijn. Opdat een efficiënt en klantvriendelijk eigen beleid zou kunnen worden uitgewerkt, is een decretale basis nodig die een afwijking van de wet van 30 december 1975 toelaat.

Nu 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 een beleid dienaangaande bepalen. Daarbij zullen zij wel het eigendomsrecht in acht moeten nemen, en bijvoorbeeld in een redelijke termijn moeten voorzien waarbinnen die voorwerpen kunnen worden teruggevraagd.

### **Artikel 39**

De Vlaamse Regering kan de exploitatievoorwaarden, de reisvoorwaarden en de wijze van klachtenbehandeling nader bepalen.

De exploitatievoorwaarden kunnen voor wat betreft de voertuigen onder meer betrekking hebben op herkenbaarheid, toegankelijkheid, milieuvriendelijkheid en uitrusting (bv. GPS).

De bevoegdheid van de Vlaamse Regering om de exploitatievoorwaarden te bepalen, 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, althans voor zover dit de voorwaarden betreft van de vervoerovereenkomst die de exploitanten en de Mobiliteitscentrale sluiten met hun gebruikers. Dat gaat vanzelfsprekend enkel op voor zover er sprake kan zijn van een contractuele relatie tussen, enerzijds, die exploitanten en de Mobiliteitscentrale en, anderzijds, de gebruikers van de vervoersdienst.

Reisvoorwaarden zijn – zoals wordt bepaald in artikel 2 – bepalingen die betrekking kunnen hebben op onder meer de rechten en plichten van de reizigers en derden.

## **Artikel 40**

Dit artikel bevat de decretale basis om in het openbare dienstencontract met de exploitanten, de vereisten inzake de interne controlestructuur vast te leggen evenals de regels betreffende het toezicht op de naleving van de toepasselijke regelgeving door de exploitanten en het doen naleven van deze regelgeving. De Vlaamse Regering kan de minimale vereisten bepalen die worden uitgewerkt in deze overeenkomst.

Interne controle is meer bepaald het samenstel van interne controlemaatregelen ten behoeve van de leiding en uitgevoerd namens de leiding op alle bestuurlijke en operationele activiteiten van een organisatie en gericht op het optimaal realiseren van de doelstellingen van de organisatie.

## **Hoofdstuk 5. Infrastructuurbeleid, flankerende maatregelen en doorstroming**

### **Afdeling 1. Infrastructuurbeleid**

#### **Artikel 41**

De maatregelen voor de uitbouw van kwaliteitsvolle infrastructuur aan de vervoerknooppunten ter realisatie van de basisbereikbaarheid, worden opgenomen in het regionaal mobiliteitsplan. De kwaliteit van de infrastructuur, is onder meer afhankelijk van de toegankelijkheid ervan.

De Vlaamse Regering kan nadere regels bepalen met betrekking tot de inplanting en de aanleg van deze infrastructuur, alsook het uitrustingsniveau ervan.

#### **Artikel 42**

De wegbeheerder staat in voor de aanleg en het onderhoud van mobipunten en carpoolparkings, wat combimobiliteit faciliteert.

Teneinde tot grotere synergiën en een meer uniform beleid te komen kan het aangewezen zijn de aanleg, onderhoud en beheer van de mobipunten, inclusief carpoolparkings onder te brengen bij een gemeenschappelijke derde partij. Dit artikel staat deze mogelijkheid toe.

#### **Artikel 43**

Dit artikel bepaalt dat de Vlaamse Regering de vereisten vastlegt inzake de aanleg en het onderhoud van de kwaliteitsvolle infrastructuur voor infrastructuurgebonden en voertuiggebonden exploitatie, alsook de actoren die hiervoor verantwoordelijk zijn.

Meer bepaald kan het dan bijvoorbeeld gaan om vaste installaties zoals spoorbedding, eigen signalisatie, oversteekplaatsen of openbare overwegen.

#### **Artikel 44**

De gemeente voorziet de haltes van de nodige infrastructuur, met inbegrip van de toegevoegde voorzieningen zoals fietsenstallingen en deelfietsystemen.

Het huidige decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg bepaalt dat de VVM de haltes van geregeld vervoer voorziet van de nodige infrastructuur, zijnde haltepaal en haltebord.

Gelet op de potentiële toekomstige liberalisering van de markt, is het evenwel mogelijk dat er meerdere exploitanten zijn voor het kernnet en het aanvullend net. Daarenboven zal er ook voor vervoer op maat gebruik worden gemaakt van haltes. Dit creëert een zekere problematiek op vlak van halte-infrastructuur, zeker wanneer verschillende exploitanten gebruik maken van eenzelfde halte. Ook kan de infrastructuur zeer divers

zijn – zeker met het oog op het faciliteren van combimobiliteit – en moet die optimaal op elkaar worden afgestemd. Daarom werd ervoor geopteerd om de gemeenten aan te duiden als verantwoordelijke om de haltes te voorzien van de nodige infrastructuur.

De Vlaamse Regering kan nog nadere regels vastleggen met betrekking tot de inplanting en de aanleg van kwaliteitsvolle, minstens toegankelijke haltes, alsook het uitrustingsniveau ervan. Zo kan de Vlaamse Regering in het uitvoeringsbesluit regels uitwerken met bijzondere aandacht voor de bereikbaarheid van haltes en de verkeersveiligheid van aankomende en vertrekkende voertuigen, de voetgangers, de fietsers en ander verkeer. Voor wat betreft de toegankelijkheid, dienen de relevante bepalingen vervat in de Europese regelgeving te worden nageleefd, zoals bijvoorbeeld Verordening 181/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 betreffende de rechten van autobus- en touringcarpassagiers (waaronder de rechten van personen met een handicap en personen met beperkte mobiliteit) en het voorstel van Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende de onderlinge aanpassing van de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen van de lidstaten inzake de toegankelijkheidseisen voor producten en diensten.

#### **Artikel 45**

Net zoals reeds werd bepaald in het huidige decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg, wordt de gemeente in dit artikel als verantwoordelijke aangeduid voor het oprichten en onderhouden en herstellen van de schuilhuisjes, met inbegrip van de toegevoegde voorzieningen, zoals een zitbank of een vuilnisemmer. Het is immers belangrijk dat er overal degelijke schuilhuisjes komen en dat alle schuilhuisjes even goed worden onderhouden.

Een groot aantal steden en gemeenten besteedt het plaatsen en onderhouden van schuilhuisjes momenteel uit aan publiciteitsfirma's. Andere gemeenten richten zelf de schuilhuisjes op en worden daarvoor gesubsidieerd.

### **Afdeling 2. Flankerende maatregelen**

#### **Artikel 46**

In het regionaal mobiliteitsplan worden de flankerende maatregelen opgenomen ter realisatie van de basisbereikbaarheid. Meer bepaald betreft het onder meer parkeerbeleid en sensibilisering.

De Vlaamse Regering kan nadere regels bepalen inzake de flankerende maatregelen vermeld in het eerste lid.

### **Afdeling 3. Doorstroming**

#### **Artikel 47**

Doorstromingsmaatregelen zijn zeer belangrijke maatregelen om het geregeld vervoer vlot te laten verlopen, de exploitatiekosten te beheersen en de basisbereikbaarheid te garanderen. Voorbeelden van maatregelen zijn o.a. het plaatsen van verkeerslichtenbeïnvloeding, het aanbrengen van busluizen en het voorbehouden van rijstroken voor het geregeld vervoer.

Overeenkomstig dit artikel, garandeert de wegbeheerder de vlotte doorstroming van het geregeld vervoer en brengt daartoe de nodige infrastructuur aan en onderhoudt die. Deze bepaling betreft een overname van het huidige artikel 18bis van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg.

#### **Artikel 48**

De wegbeheerders brengen de exploitanten van het kernnet en het aanvullend net en de Mobiliteitscentrale tijdig op de hoogte van geplande wegwerkzaamheden en manifestaties. Immers, de situatie kan zich voordoen dat één of meerdere haltes niet meer kunnen worden bediend, aangezien er een wegomleiding is. De omleiding is in principe onvermijdbaar, maar wel voorzienbaar.

Idealiter zou de informatievoorziening centraal via het bestaande Generiek Informatieplatform Openbaar Domein (GIPOD) verlopen, nu dit platform alle informatie over werken of manifestaties op het openbaar domein zoveel mogelijk samenbrengt.

Wanneer de 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 – wordt bovendien voorafgaand overleg gepleegd met de exploitanten van het kernnet en het aanvullend net en de Mobiliteitscentrale, en in voorkomend geval ook binnen de projectstuurgroep.

Daarenboven wordt er in voorkomend geval een akkoord bereikt dat kan bestaan uit een aanpassing van de geplande wegwerkzaamheden of uit compenserende maatregelen. Deze compenserende maatregelen kunnen bestaan uit een alternatieve route of flankerende maatregelen. Dit wordt besproken in de projectstuurgroep

De reden van opname van deze bepaling ligt voor de hand. De opdracht van de exploitant hangt namelijk in sterke mate samen met de geografische trajecten en de hieraan gekoppelde rijtijden.

Tot slot wordt ook het voorafgaand advies van de exploitanten van het kernnet en het aanvullend net gevraagd in geval van herinrichting van de wegen in de betrokken vervoerregio.

## **Hoofdstuk 6. Wijzigingsbepalingen**

### **Artikel 49 tot artikel 57**

Voorliggend ontwerp van decreet noopt tot wijzigingen, dan wel opheffingen van een aantal artikelen van het decreet van 31 juli 1990 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoermaatschappij - De Lijn.

Zo wordt het eerste lid van artikel 26 van het decreet opgeheven. Voormeld artikel bepaalt dat de maximumtarieven, die betrekking hebben op het geregeld vervoer, door de raad van bestuur van De Lijn ter goedkeuring worden voorgelegd aan de Vlaamse Regering. In het voorliggende ontwerp van decreet wordt de Vlaamse Regering aangeduid om het tariefbeleid voor het kernnet en het aanvullend net te coördineren en de tarieven te bepalen.

### **Artikel 58 tot artikel 62**

Artikel 16 van het huidige decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg, wordt vervangen door de in dit artikel opgenomen wijziging. De bepaling regelt de toegang tot de markt voor niet-grensoverschrijdend geregeld vervoer. Concreet laat deze bepaling aan de Vlaamse regering toe andere operatoren dan de interne operator, via het uitreiken van een vergunning, aan te duiden voor het uitoefenen van geregeld vervoer dat niet wordt aangeboden door de interne operator.

Een aantal andere bepalingen in hetzelfde decreet worden opgeheven, in het licht van de voorliggende nieuwe zelfstandige bepalingen ter implementatie van het concept basisbereikbaarheid. Het betreft onder meer de artikelen 4-7 (inzake basismobiliteit) en artikelen 8-14 (inzake netmanagement).

## **Artikel 63 tot artikel 67**

Aan het decreet van 21 december 2012 tot compensatie van de openbardienstverplichting tot het vervoer van personen met een handicap of een ernstig beperkte mobiliteit worden een aantal wijzigingen aangebracht, teneinde de rol van de Mobiliteitscentrale te verankeren.

Vooreerst wordt een definitie toegevoegd van de Mobiliteitscentrale. Vervolgens krijgt de Mobiliteitscentrale een rol toebedeeld voor wat betreft de bemanning van de centrale en het verschaffen van gegevens over de (uitgevoerde) ritten en tevens statistische gegevens.

## **Hoofdstuk 7. Slotbepalingen**

### **Artikel 68**

Het huidige decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid wordt volledig opgeheven, met het oog op de consistentie van de regelgeving, het vermijden van eventuele lacunes ten gevolge van niet-parallele wijzigingen aan de verschillende decreten en administratieve vereenvoudiging doordat verwijzingen en herhalingen kunnen worden vermeden.

De geëvalueerde en geactualiseerde bepalingen van voormeld decreet, werden volledig geïntegreerd in het voorliggende ontwerp.

### **Artikel 69**

Als gevolg van artikel 64 wordt het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid opgeheven. Op basis van dit artikel worden Mobiliteitsplan Vlaanderen en de gemeentelijke mobiliteitsplannen die tot stand zijn gekomen in het kader van de regeling van het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid, gelijkgesteld met deze opgemaakt op basis van het voorliggende decreet.

Conform de algemene beginselen die de temporele werking van wetgeving beheersen, respecteert het ontwerp van decreet de reeds opgestelde gemeentelijke mobiliteitsplannen. Deze bepaling voorkomt de rechtsonzekerheid die kan ontstaan over de vraag of deze plannen nog geldig zijn.

De plannen en projecten, vermeld in artikel 26/10, §1, van het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid, zoals van toepassing op de dag voor de datum van de inwerkingtreding van artikel 68 van dit decreet, die zijn opgestart voor de datum van de inwerkingtreding van dit decreet, kunnen gesubsidieerd worden onder de voorwaarden, vermeld in het besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2013 tot bepaling van de nadere regels betreffende de organisatorische omkadering, de financiering en de samenwerking voor het mobiliteitsbeleid, met uitzondering van de toepassing van artikel 28 tot en met 35, 38, §1, 2° en §2, tweede lid, 39, §2, 1°, 44, §2, 46, tweede lid, 48, §2, 50, §2, gewijzigd bij het besluit van 15 december 2017.

Het is namelijk belangrijk om de continuïteit van de lopende processen te verzekeren zodat de subsidiegaranties in het besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2013 kunnen behouden blijven. Gemeenten en provincies hebben immers financiële engagementen genomen op basis van de op dat ogenblik geldende voorwaarden.

### **Artikel 70**

Er wordt bepaald dat de Vlaamse Regering de datum van de inwerkingtreding van de artikelen 58 en 59 regelt. Dit om te garanderen dat de dienstverlening conform de principes van basismobiliteit blijft gelden in afwachting van de operationalisering van het gelaagde vervoersnet.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Geert BOURGEOIS

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

Ben WEYTS