

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

# NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

**Betreft: (voor)ontwerp besluit van de Vlaamse Regering betreffende de mobipunten en tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2013 tot bepaling van de nadere regels betreffende de financiering en de samenwerking voor het mobiliteitsbeleid**

## Samenvatting

Het decreet Basisbereikbaarheid introduceert de combimobiliteit als uitgangspunt van mobiliteitsbeleid. 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 zijn, en waarbij 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. Voor een goede combimobiliteit zijn goed verknoopte netwerken nodig en dit vooral op locaties waar nog niets voorzien is.

De aanleg van mobipunten wordt in het artikel 42 van het Decreet Basisbereikbaarheid toegewezen aan de wegbeheerder. Het is daarom van belang dat de beleidsvisie verspreid wordt en zijn doorwerking krijgt in het regionale en lokale mobiliteitsbeleid.

In het decreet Basisbereikbaarheid werden reeds een aantal principes voor mobipunten vastgelegd, maar werd tevens aangegeven waar verdere regelgeving voor kan worden uitgewerkt. Het (voor)ontwerp “besluit van de Vlaamse Regering betreffende de mobipunten en tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2013 tot bepaling van de nadere regels betreffende de financiering en de samenwerking voor het mobiliteitsbeleid” heeft als doel het decreet Basisbereikbaarheid te vertalen naar een regelgevend kader voor mobipunten.

# 1. SITUERING

## A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

Dit dossier heeft betrekking op de beleidsvelden :

- het gemeenschappelijk vervoer;
- het algemeen mobiliteitsbeleid;
- de weginfrastructuur en het wegenbeleid;
- de waterinfrastructuur en het waterbeleid.

De beleidsvisie en het implementatiekader voor mobipunten wordt toegelicht in het document VR 2019 1705 MED.0230/1BIS.

Het decreet van 26 april betreffende de basisbereikbaarheid (Decreet Basisbereikbaarheid) introduceert de combimobiliteit als uitgangspunt van mobiliteitsbeleid. 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 zijn, en waarbij 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. Voor een goede combimobiliteit zijn goed verknoopte netwerken nodig en dit vooral op locaties waar nog niets voorzien is.

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.

(Openbaar)vervoerknooppunten moeten goed en veilig bereikbaar zijn, met bijzondere aandacht voor de toegankelijkheid voor personen met een mobiliteitsbeperking. Deze knooppunten 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.

Een mobipunt is een herkenbare plek met een aanbod aan diverse, op elkaar afgestemde vervoermogelijkheden, bij voorkeur aangevuld met extra diensten en ruimtelijk optimaal georganiseerd, met als doel de combimobiliteit (toegang tot en overstap tussen de vervoermodi) te faciliteren.

Elk knooppunt van vervoermogelijkheden, nabij voldoende vervoerpotentieel, komt in aanmerking als mobipunt, mits het beantwoordt aan de nodige prestatie-eisen in functie van de ruimtelijke context. Mobipunten zijn in Vlaanderen een relatief recent gegeven. Toch zijn er al talloze initiatieven om mobipunten te organiseren en in te richten. De initiatieven werden gestart door zowel overheden als private actoren. Het departement Mobiliteit en Openbare Werken ontwikkelde daarom een Vlaamse beleidsvisie omtrent mobipunten om deze initiatieven meer duurzaamheid en inpasbaarheid te geven in het geheel.

De aanleg van mobipunten wordt in het artikel 42 van het Decreet Basisbereikbaarheid toegewezen aan de wegbeheerder. Het is daarom van belang dat de beleidsvisie verspreid wordt en zijn doorwerking krijgt in het regionale en lokale mobiliteitsbeleid. In heel Vlaanderen zullen op termijn duizenden mobipunten gerealiseerd worden. Om te vermijden dat de samenhang tussen de

mobipunten en het bredere mobiliteitsbeleid en de mobipunten onderling ontbreekt, is een regie en duidelijk kader nodig.

## B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

Het ontwerp van besluit is aangepast aan het Taal- en Wetgevingstechnisch advies nr. 2020/244.

De inspectie van Financiën verleende een gunstig advies op 30/06/2020.

Het begrotingsakkoord werd aangevraagd op 01/07.2020.

## **2. INHOUD**

### A. ALGEMENE TOELICHTING

In het decreet Basisbereikbaarheid werden reeds een aantal principes voor mobipunten vastgelegd, maar werd tevens aangegeven waar verdere regelgeving voor kan worden uitgewerkt.

In artikel 42 van het decreet worden mobipunten gedefinieerd (vervoersknooppunten waar parkeermogelijkheden voor verschillende personenwagens en fietsen ter beschikking zijn of verschillende modi kunnen aangeboden worden door middel van onder meer deelsystemen, waardoor reizigers met de geschikte modus een verplaatsing kunnen maken) en wordt bepaald dat de wegbeheerder instaat voor de aanleg en het onderhoud. In hetzelfde artikel wordt aangegeven dat de Vlaamse Regering de aanleg, onderhoud en beheer kan toewijzen aan een derde partij en deze derde partij specifieke rechten kan toekennen om tot optimale mobipunten te komen. Daarnaast kan de Vlaamse Regering volgens artikel 41 van het decreet regels bepalen over de inplanting en de aanleg van de infrastructuur aan de vervoersknooppunten ter realisatie van basisbereikbaarheid en het uitrustingsniveau ervan.

Het (voor)ontwerp “besluit van de Vlaamse Regering betreffende de mobipunten en tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2013 tot bepaling van de nadere regels betreffende de financiering en de samenwerking voor het mobiliteitsbeleid” heeft als doel het decreet Basisbereikbaarheid te vertalen naar een regelgevend kader voor mobipunten.

### B. TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN

#### ARTIKEL 1

Dit artikel behoeft geen verdere toelichting. De technische opmerking van IF verwerkt ( zie punt 3.1 van het advies)

#### ARTIKEL 2

Er worden 5 types van mobipunten bepaald en dit op basis van de plaats die ze innemen in een vervoersnetwerk en het bereik van reizigers die er van vertrekken. Het type is afhankelijk van de vervoerscontext waarin en het verbindingsniveau waarop ze functioneren (interregionaal tot buurt). Ze hebben allemaal een plaats in het combimobiele netwerk, ook al spelen ze niet altijd een rol op niveau van een hele vervoerregio.

We onderscheiden de volgende 5 types:

- Interregionale mobipunten op basis van netwerklogica

- Regionale mobipunten op basis van netwerklogica
- Lokale mobipunten op basis van netwerklogica
- Buurtmobipunten op basis van netwerklogica
- Buurtmobipunten op basis van nabijheidslogica

Het type van een mobipunt heeft geen invloed op wie moet instaan op de aanleg en het onderhoud ervan. Artikel 42 van het decreet basisbereikbaarheid stelt immers dat mobipunten worden aangelegd en onderhouden door de wegbeheerder.

### ARTIKEL 3

In het Regeerakkoord 2019-2024 en de beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2019-2024 is opgenomen dat mobipunten herkenbaar moeten zijn. We willen dit realiseren door toepassing van een eigen merkarchitectuur bepaald door de Vlaamse overheid inzake basisbereikbaarheid op elk mobipunt.

### ARTIKEL 4

Dit artikel spreekt voor zich.

### ARTIKEL 5 EN 6

De beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2019-2024 geeft aan dat moet gestreefd worden naar een netwerk van toegankelijke en gebruiksvriendelijke mobipunten. Mobipunten moeten daarom zelfstandig bruikbaar zijn voor iedereen die zich wil verplaatsen, ongeacht leeftijd, omstandigheden, met of zonder handicap. Ook rolstoelgebruikers en mensen met een visuele beperking moeten optimaal van alle aangeboden voorzieningen en vervoersmogelijkheden gebruik kunnen maken.

Mobipunten en de gebruikte informatiedragers, moeten goed toegankelijk (en leesbaar) zijn voor alle gebruikers zodat iedereen zich zelfstandig en zonder assistentie kan verplaatsen.

De concrete maatregelen m.b.t. leesbaarheid, signalisatie, looproutes en geleiding voor blinden en slechtzienden,... worden in ontwerprichtlijnen (bestaande documenten zoals de beleidsvisie, vademecum toegankelijk publiek domein, vademecum fietsvoorzieningen,...) opgenomen. Het Masterplan Toegankelijkheid, dat door de werkgroep Toegankelijkheid wordt uitgewerkt, zal hiervoor als leidraad dienen.

### ARTIKEL 7

Dit artikel bevat de minimale uitrusting van een mobipunt. Het is belangrijk dat ook eigen vervoersmiddelen kunnen gestald worden. Fietsenstallingen moeten ook plaats hebben voor buitenmaatse fietsen en op parkeerplaatsen voor wagens in privébezit moeten voldoende aangepaste en voorbehouden plaatsen voorzien zijn voor personen met een beperking. Informatiedragers zijn nodig om de reizigers de nodige informatie te kunnen bezorgen. Nutsleidingen zijn vereist om de data-uitwisseling die vereist is voor het verstrekken van informatie aan reizigers mogelijk te maken. Het gaat dus om minimale uitrusting die essentieel wordt geacht voor elk mobipunt. De overige uitrusting wordt telkens bekeken in functie van het concrete geval, waarbij bv. ook de aanwezigheid van laadinfrastructuur wenselijk kan worden geacht.

### ARTIKEL 8

Door middel van artikel 8 tot en met 13 worden er wijzigingen aangebracht aan het besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2013 tot bepaling van de nadere regels betreffende de financiering

en de samenwerking voor het mobiliteitsbeleid (hierna: BVR Mobiliteitsbeleid) waarbij het bestaande systeem van subsidies en samenwerkingsovereenkomsten wordt aangevuld.

Wat betreft de subsidies voor de aanleg of herinrichting van mobipunten zijn dus vooreerst de algemene regels van toepassing die gelden op basis van artikel 36, 37, 40 tot en met 43 van het BVR Mobiliteitsbeleid (met een afwijking voor de subsidieerbaarheid van bepaalde nutsleidingen (zie artikel 9).

De subsidiërende overheid is het departement Mobiliteit en Openbare Werken. Subsidies dienen bij het departement te worden aangevraagd.

## ARTIKEL 9

Er wordt een nieuwe onderafdeling 7 toegevoegd aan afdeling 2. 'subsidiëring van projecten'.

Subsidies kunnen enkel aan gemeenten toegekend worden. Indien een gemeente de werken uitvoert langs een gemeenteweg voor de aanleg van een interregionaal en/of een regionaal mobipunt aangeduid door de vervoerregioraad, kan ze daarvoor gesubsidieerd worden. Lokale en buurtmobipunten worden door de gemeenten aangeduid. Alle mobipunten die gesubsidieerd worden moeten voor goedkeuring steeds voorgelegd worden aan de projectstuurgroep, ongeacht de geraamde kostprijs.

Buurtmobipunten volgens netwerklogica dienen geïntegreerd te zijn in het regionaal mobiliteitsplan. De inplanting van buurtmobipunten volgens nabijheidslogica wordt volledig autonoom beslist door de gemeente.

De subsidiëring wordt enkel voorzien voor de aanleg of herinrichting van mobipunten, en enkel voor de werken voor de aanleg of herinrichting. Interregionale en regionale mobipunten zijn reeds aanwezig en hier is enkel verdere uitbouw nodig. De subsidieregeling voor mobipunten dient voornamelijk tot doel te hebben om de huidige barrières weg te werken voor de investering door gemeenten in de aanleg van de lagere niveaus van mobipunten. De focus bij de verplaatsingen van reizigers dient namelijk te liggen op het doen functioneren van de first en last mile van de verplaatsing tot aan het mobipunt die dan een overstap is naar reeds bestaande regionale en interregionale mobipunten. Dit kan enkel gerealiseerd worden door hoofdzakelijk in te zetten op de realisatie van de laagste niveaus van mobipunten, en de aanleg hiervan te stimuleren door een afdoende subsidieregeling. Hier liggen de eerstvolgende jaren dan ook de voornaamste noden.

Met betrekking tot de subsidiëring van de aanleg van mobipunten wordt geopteerd voor de combinatie van een subsidiepercentage per type mobipunt en een maximum (plafond)bedrag. Hierbij wordt uitgegaan van verschillende percentages en bedragen per type mobipunt, en niet te werken met een exhaustieve opsomming van onderdelen van een mobipunt die in aanmerking komen voor subsidiëring. De werking met een plafondbedrag in combinatie met een percentage heeft tot doel te vermijden dat mobipunten worden uitgerust met infrastructuur die verder reikt dan wat men beoogt voor het type mobipunt.

De subsidiëring van de aanleg van mobipunten door gemeenten is onderhevig aan een aantal voorwaarden. Zo dient het mobipunt te voldoen aan de kwaliteitseisen die in artikel 5 tot en met 7 worden vermeld en moet de merkarchitectuur worden toegepast. Bovendien dienen, zoals eerder vermeld, de mobipunten geïntegreerd te worden in het regionale mobiliteitsplan van de vervoerregio waartoe de gemeente behoort indien het gaat om interregionale, regionale, lokale en buurtmobipunten volgens netwerklogica. Daarnaast dient ook de uitwisseling van data van en naar de Mobiliteitscentrale te zijn ondervangen om de reizigers de nodige informatie te kunnen verstrekken.

Artikel 41 van het BVR Mobiliteitsbeleid blijft van toepassing, met uitzondering van de afwijking met betrekking tot nutsvoorzieningen voor de uitwisseling van data.

Om te vroegtijdige vastleggingen van de subsidiebedragen te vermijden, wordt er als bijkomende voorwaarde gesteld dat het project over de nodige vergunningen moet beschikken. In voorkomend geval moet de omgevingsvergunning dus al voorhanden zijn om in aanmerking te kunnen komen voor subsidie.

De technische opmerking van IF inzake een correcte verwijzing (artikel 10, eerste lid) is verwerkt (zie advies IF punt 3.1).

De opmerkingen inzake de vastlegging en uitbetaling van de subsidieschijven werd op advies van IF verduidelijkt ( vastleggingen in één keer en uitbetaling in twee schijven).

#### ARTIKEL 10, 11, 12 EN 13

Er is voor de aanleg van een mobipunt door een gemeente op een gewestweg dus een samenwerkingsovereenkomst vereist. Hiertoe worden de bestaande samenwerkingsovereenkomsten aangepast. Dit heeft het voordeel dat de door de gemeenten gekende werkwijze behouden blijft wat dan ook weer de implementatie vlotter maakt

### **3. BESTUURLIJKE IMPACT**

#### **A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID**

In het regeerakkoord is volgende passage opgenomen omtrent de realisatie van de mobipunten :

We bouwen het netwerk van mobipunten uit conform de Vlaamse beleidsvisie. Vlaanderen investeert in samenspraak met de vervoerregio's in de uitrol van interregionale en regionale mobipunten en ondersteunt de lokale partners bij de uitrol op lokaal en buurtniveau. De actieve inzet van zoveel mogelijk stakeholders is hiervoor nodig. De realisatie van mobipunten zal in de praktijk vaak vanuit een "bottom up" initiatief groeien, waar gemeentes en vervoerregio's hun rol zullen opnemen. Ook kosteloos toegankelijke 'park & rides', onder andere langs onze autosnelwegen, kaderen perfect in de combimobiliteit. De bestaande carpoolparkings worden geëvalueerd en desgevallend uitgebreid. Ook de verknoping met andere, duurzame vervoersmodi wordt onderzocht.

Voor de financiering van bovenstaande, bekijken we hoe we het Fonds Stationsomgevingen kunnen hervormen tot een Combimobiliteitsfonds.

Deze wijziging samen met het samenbrengen van andere middelen vanuit de meerjarenbegroting resulteert in de volgende budgettaire ruimte in het Combimobiliteitsfonds (in k EUR en in VAK) :

Budgettaire ruimte	2021	2022	2023	2024	
Ruiter Stationsomgevingen	29.800	0	0	0	
Jaarlijkse dotatie stationsomgeving	11.400	11.400	11.400	11.400	
Uit groeipad meerjarenbegroting	0	5.000	10.000	15.000	
<b>Totaal</b>	<b>41.200</b>	<b>16.400</b>	<b>21.400</b>	<b>26.400</b>	<b>105.400</b>

Zowel VVM De Lijn, AWV, Lantis en De Werkvennootschap staan in voor de realisatie van mobipunten langs ondermeer de gewestwegen. Ter versnelling zullen deze entiteiten, mits machtiging bekomen van de minister van Mobiliteit en Openbare werken, middelen kunnen putten uit dit Combimobiliteitsfonds.

Eveneens wordt er voorzien dat de steden en gemeenten via subsidiëring gestimuleerd worden om mobipunten aan te leggen langs hun gemeentewegen.

Om een budgettaire inschatting te maken heeft het Departement Mobiliteit en Openbare werken een inschatting gemaakt van een gemiddelde kostprijs van een mobipunt op Interregionaal, Regionaal, Lokaal en Buurt niveau. Hier werd eveneens rekening gehouden dat de mobipunten op Interregionaal en Regionaal niveau reeds aanwezig zijn en het hier vooral gaat over uitbreiding. Dit werd gedaan op basis van de kostprijs van reeds bestaande en geplande mobipunten.

Eveneens werd er een inschatting gemaakt van het aantal mobipunten dat men op termijn wenst te bereiken in gans Vlaanderen op basis van de cijfers van vervoerregioraden over het aantal mobipunten dat men wenst te voorzien. De verdeling volgens het type mobipunt is gebaseerd op informatie van de vervoerregio Leuven.

Op basis van deze gegevens, het subsidiepercentage alsook het plafondbedrag blijkt dat men 43.375k EUR nodig heeft deze legislatuur (zie onderstaande tabel) voor de subsidiëring van de steden en gemeenten voor de realisatie van 1.000 mobipunten.

De berekeningen die hierna volgen zijn gebaseerd op het advies van IF van 30.06.2020 (punt 3.2 van het advies).

Paramaters	Interregionaal	Regionaal	Lokaal	Buurt - netwerklogica	Buurt - nabijheidslogica	
Verdeling volgens type	5%	15%	35%	25%	20%	
Kostprijs aanleg	1.215	1.117	385	38	38	
Subsidiepercentage	50%	50%	100%	100%	100%	
Plafondbedrag subsidie	500	250	50	25	25	
Aantal mobipunten	50	150	350	250	200	
% mobipunten gelegen aan gemeenteweg	10%	40%	90%	90%	90%	
<b>Totaal</b>	<b>2.500</b>	<b>15.000</b>	<b>15.750</b>	<b>5.625</b>	<b>4.500</b>	<b>43.375</b>

Zoals bij elke opstart van een nieuwe subsidiesysteem dient dit op gang te komen en versnelt naar een haalbaar ritme of anders gesteld een groeipad. Hiermee wordt rekening gehouden in de budgettaire spreiding.

Dit betekent dat voor deze legislatuur er volgende uitgaven voorzien worden (in k EUR) :

Invulling	2021	2022	2023	2024	
De Lijn meerjarenbegroting stationsomgevingen	11.515	11.390	11.390	3.879	
Subsidies aan steden en gemeenten	5.425	9.760	13.015	15.175	
Investering langs gewestwegen	5.000	5.000	5.000	5.000	
<b>Totaal</b>	<b>21.940</b>	<b>26.150</b>	<b>29.405</b>	<b>24.054</b>	<b>101.549</b>

De wegbeheerders zijn en blijven verantwoordelijk voor de uitbouw van het netwerk van mobipunten omdat zij de mobipunten aanleggen, onderhouden en beheren en zij staan dus ook (deels) in voor de financiering.

Indien de Vlaamse overheid instaat voor de werken langs een gewestweg, wordt dit beschouwd als een investering en volledig betaald door het Gewest, met uitzondering van de zaken die traditioneel door gemeenten worden betaald zoals voetpaden, DWA, straatmeubilair, schuilhuisjes, vuilbakje, fietsenstalling,... zoals dit nu ook het geval is voor de aanleg van de haltes van De Lijn.

Voor de verdeling van middelen wordt geen gebruik gemaakt van een verdeelsleutel. In het GIP wordt aandacht besteed aan een evenredige verdeling van de middelen tussen de vervoerregioraden.

Ter uitvoering van het regeerakkoord zal er een begrotingsvoorstel ingediend worden voor BO2021 om een begrotingsartikel 'Combimobiliteitsfonds' als ruiter te creëren waarop de subsidiëring wordt aangerekend. Uit deze ruiter kan enkel vastleggingen gebeuren op basis van de daarop voorzien en vrij beschikbare middelen waardoor er geen risico is tot vastlegging van meer subsidies dan beschikbare middelen. De vastlegging betreft het volledige bedrag van de goedgekeurde subsidiëring (de twee uit te betalen schijven) en kan enkel gebeuren indien voldoende middelen beschikbaar op de ruiter. Dit betekent dat indien er meer aanvragen zijn dan beschikbare middelen de subsidieerbaarheid verschuift naar het volgende begrotingsjaar of indien er bijkomende middelen voorzien worden op de ruiter. Indien uiteraard de beschikbare kredieten beperkter zouden zal zoals gezegd de doelstelling moeten ingeperkt worden. Daarom werd voor de zekerheid in het ontwerp BVR ook de passage " binnen de perken van de kredieten" ingevoegd. Het is dan wel de bedoeling om de macro doelstelling van 1000 mobipunten te reduceren.

Door te blijven werken met een ruiter kan het onderbenutte krediet overdragen worden naar een volgend jaar wat gezien het type van opdracht niet ongebruikelijk is bij Mobiliteit en Openbare Werken.

## **B. ESR-TOETS**

Niet van toepassing.

## **C. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID**

Er is impact op het personeel van de Vlaamse overheid. Zowel de investeringen als de subsidiedossiers worden opgevangen binnen het bestaande personeelsbestand.

## **D. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN**

Gemeenten zullen middels het besluit een subsidie kunnen aanvragen voor de aanleg van mobipunten, ter ondersteuning van het mobiliteitsbeleid.

# **4. VERDER TRAJECT**

Na de principiële goedkeuring wordt over het ontwerpbesluit advies gevraagd aan de Raad van State, afdeling Wetgeving.



## 5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

- 1° haar principiële goedkeuring te geven aan het bijgaande voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering betreffende de mobipunten en tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2013 tot bepaling van de nadere regels betreffende de financiering en de samenwerking voor het mobiliteitsbeleid;
- 2° de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken te gelasten over het voormelde voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering het advies van de Raad van State in te winnen, met het verzoek het advies mee te delen binnen een termijn van dertig dagen, met toepassing van artikel 84, §1, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State.

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

Bijlagen:

- 1) Ontwerp BVR
- 2) Advies IF van 30.06.2020
- 3) Vraag tot BA