

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: - voorontwerp besluit van de Vlaamse Regering over de exploitatie van het kernnet en het aanvullend net

- voorontwerp besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van het besluit van de Vlaamse regering van 19 juli 2002 betreffende het geregeld vervoer, de bijzondere vormen van geregeld vervoer, het vervoer voor eigen rekening en het ongeregeld vervoer

Principiële goedkeuring

Samenvatting

Het voorontwerp van exploitatiebesluit geeft verdere invulling aan de uitrol van de Basisbereikbaarheid, meer specifiek op het vlak van het uitvoeren van openbaar personenvervoer in het kader van het kernnet en aanvullend net.

Het voorontwerp van besluit tot wijziging van het besluit van de Vlaamse regering van 19 juli 2002 geeft verdere invulling aan artikel 16 van het Decreet Personenvervoer dat een vergunningsstelsel invoert voor het uitoefenen van geregeld vervoer dat niet wordt aangeboden door de interne operator.

1. SITUERING

A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

Deze ontwerpen van besluit van de Vlaamse Regering hebben binnen het Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken betrekking op het gemeenschappelijk vervoer.

Het decreet Basisbereikbaarheid van 26 april 2019 verandert het landschap inzake openbaar vervoer in Vlaanderen. Niet enkel door de nieuwe opdeling in kernnet, aanvullend net en

vervoer op maat, maar ook doordat er afgestapt wordt van het monopolie van de VVM De Lijn voor het geregeld personenvervoer.

Inzake exploitatie en tarieven werden heel wat afspraken met en verplichtingen voor De Lijn via regelgeving bepaald. In de nieuwe situatie, waarbij er meerdere aanbieders van openbaar vervoer zullen zijn, zal het vervoersaanbod gecoördineerd worden door de binnen het Departement Mobiliteit en Openbare Werken nog op te richten Vervoersautoriteit die daarvoor openbardienstencontracten zal afsluiten met die vervoerders.

Met het ontwerp van exploitatiebesluit wordt het BVR netmanagement van 13 december 2002 opgeheven, evenals grote delen van het BVR basismobiliteit van 29 november 2002 en het Exploitatie- en tarievenbesluit van 14 mei 2004.

Dit nieuwe ontwerp van exploitatiebesluit houdt nog slechts die regels over die inzake openbaar vervoer afdwingbaar moeten blijven t.a.v. het publiek, zijnde de reizigers en de exploitanten. Een aantal bepalingen uit het Exploitatie- en tarievenbesluit van 14 mei 2004 worden opgeheven, maar niet hernomen in het voorliggende besluit omdat ze niet meer nodig werden geacht of omdat ze onder een andere vorm zullen worden opgenomen in het openbardienstencontract dat zal worden afgesloten met De Lijn als interne exploitant in het kader van Verordening (EG) nr. 1370/2007.

Door middel van het decreet Basisbereikbaarheid werd artikel 16 toegevoegd aan het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg om aan derde partijen de mogelijkheid te bieden om diensten van geregeld vervoer aan te bieden. Het besluit van de Vlaamse regering van 19 juli 2002 betreffende het geregeld vervoer, de bijzondere vormen van geregeld vervoer, het vervoer voor eigen rekening en het ongeregeld vervoer wordt aangepast door er een procedure in op te nemen voor het verkrijgen van een vergunning, analoog aan de al in dat besluit opgenomen procedures voor andere vormen van personenvervoer.

De Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn is ondertussen aangeduid als interne exploitant (VR 2020 1112 DOC.1446/1).

Ook het kernnet is ondertussen vastgesteld door middel van het besluit van de Vlaamse Regering van 4 juni 2021 tot vaststelling van het kernnet (VR 2021 2805 DOC.0589/2bis).

Over het aanvullend net, dat overeenkomstig artikel 34 van het decreet Basisbereikbaarheid eveneens tot de opdracht van de interne exploitant behoort, zal binnen afzienbare tijd worden beslist door de respectievelijk vervoerregioraden (conform artikel 8, §1, tweede lid, 3° van hetzelfde decreet).

Al van voor de uitvaardiging van het decreet Basisbereikbaarheid werd er een noodzaak gevoeld op het terrein om bepaalde initiatieven die voldoen aan de definitie van geregeld vervoer te kunnen vergunnen. Het gaat daarbij bv. om gemeenten die een shuttledienst wensen in te leggen of commerciële initiatieven, zoals toeristische bussen, die voldoen aan de definitie van geregeld vervoer.

De regeling wordt ingepast in het besluit van de Vlaamse regering van 19 juli 2002 en volgt daarbij dezelfde opbouw als de al bestaande artikelen.

B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

Het gunstig advies van de Inspectie van Financiën werd verleend op 1 juli 2021.
Het bijgaande ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering werd aangepast aan het wetgevingstechnisch en taalkundig adviesnr. 2021-296 van 2 juli 2021.

2. INHOUD

A. ALGEMENE TOELICHTING

Het voorontwerp van exploitatiebesluit bundelt de voorwaarden waaraan de exploitanten van het kernnet en het aanvullend net in het kader van het decreet Basisbereikbaarheid moeten voldoen.

Het besluit bevat bepalingen over:

- de toegang tot de voertuigen,
- de informatieverlening inzake netwerk en tarieven en op de voertuigen
- de na te leven akkoorden inzake gewestgrensoverschrijdend geregeld vervoer
- de tarieven met korting.

Het voorontwerp van besluit tot wijziging van het besluit van 19 juli 2002 bundelt de voorwaarden waaraan derden moeten voldoen om een vergunning te bekomen voor het uitoefenen van geregeld vervoer dat niet wordt aangeboden door de interne exploitant.

B. TOELICHTING BIJ DE ARTIKELLEN

Voorontwerp besluit van de Vlaamse Regering over de exploitatie van het kernnet en het aanvullend net

Artikel 1.

Dit artikel spreekt voor zich.

Artikel 2.

Ook als er een interne exploitant wordt aangeduid – wat ondertussen reeds beslist is (VR 2020 1112 DOC.1446/1) – kan die overeenkomstig de Verordening (EG) nr. 1370/2007 onder bepaalde voorwaarden nog beroep doen op onderaannemers. De interne exploitant wordt verplicht om aan de onderaannemers de verplichtingen op te leggen die zijn opgenomen in het voorliggende besluit. De bedoeling is dat er voor de bevoegde overheid en voor de reizigers geen verschil mag zijn tussen de diensten die de exploitant in eigen beheer uitvoert en de diensten die worden uitbesteed aan onderaannemers.

Dit is het enige artikel waarin expliciet naar de interne exploitant wordt verwezen. In de andere artikelen staat „exploitant” en moet dat gelezen worden als „elke exploitant die diensten van het kernnet of het aanvullend net uitvoert”.

Artikel 3 en 4.

Deze artikelen spreken voor zich.

Artikel 5.

Elk ingezet voertuig moet toegankelijk zijn voor mensen met een mobiliteitsbeperking. Daarom moeten ook de plaatsen die voor hen worden voorzien in het voertuig, duidelijk herkenbaar zijn, ook en vooral voor de mensen zonder beperking, zodat zij deze plaatsen kunnen vrijhouden.

Artikel 6.

Bij gevallen van overmacht moet gedacht worden aan het onwel worden van een reiziger of de bestuurder, defecten aan het voertuig of hindernissen op de weg waardoor de voorziene halte niet bereikt kan worden. Voor de reizigers in het voertuig wordt een zo veilig en toegankelijk mogelijk alternatief gezocht om hen te laten uitstappen. In alle andere gevallen mag een reiziger niet vragen om tussen twee haltes te mogen uitstappen.

Artikel 7.

Dit artikel beschrijft op welke manier de bestuurder ervoor kan zorgen dat hij zoveel mogelijk reizigers kan meenemen op het moment dat de beschikbare plaats in het voertuig schaars wordt. .

Artikel 8.

De eerste opdracht van de exploitant is het uitvoeren van personenvervoer. Het spreekt voor zich dat de reizigers boodschappen, bagage en/of gezelschapsdieren bijhebben: in principe kunnen die zonder problemen mee vervoerd worden, met inachtneming van de beschreven regels inzake plaats en veiligheid. In voorkomend geval kunnen ook plooifietzen of fietsen worden meegenomen: de bestuurder is het best geplaatst om te oordelen of deze kunnen worden meegenomen enerzijds in functie van hun omvang en anderzijds in functie van de gebruikelijke of occasionele overbezetting van het voertuig.

Artikel 9.

Dit artikel spreekt voor zich.

Artikel 10.

De bedoeling is dat op en in elk voertuig dat in dienst is ondubbelzinnig wordt aangeduid welke reisweg het zal volgen. De mate waarin de reisweg en de haltes in de voertuigen worden aangegeven zijn beschreven volgens een realistisch groeipad. Het principe is dat in elk voertuig audiovisuele halteaankondiging aanwezig is. Voor touringcars is dat geen verplichting, maar wel wenselijk.

Artikel 11.

De gewestgrensoverschrijdende verbindingen en de wijze waarop ze kunnen aangepast worden, zijn geregeld via samenwerkingsakkoorden tussen de gewesten. Deze verbindingen maken sowieso deel uit van het kernnet of het aanvullend net en betreffen dus een onderdeel van de opdracht van de exploitant.

Artikel 12 tot en met 15

Het gaat hier om vier artikelen die nu opgenomen zijn in het besluit van de Vlaamse Regering van 24 januari 2020 tot bepaling van het tariefbeleid voor het kernnet en het aanvullende net. Gelet op hun algemene draagwijdte worden ze verplaatst naar voorliggend besluit.

De exploitant kan op eigen initiatief of in samenwerking met derde partijen, kortingen aanbieden op de door de Vlaamse Regering vastgestelde tarieven als hij verwacht dat daardoor meer reizigers van het aanbod zullen gebruik maken.

Het werken zonder cash geld in de voertuigen heeft veel voordelen op vlak van exploitatie. Ter compensatie zorgt de exploitant er wel voor dat hij de reizigers zo veel mogelijk andere betaalwijzen kan aanbieden, volgens de technologische evoluties.

Artikel 16.

De koninklijke besluiten van 25 maart 1961 en 21 december 1962 zijn bijna volledig vervangen door latere regelgeving of bevatten regels die door de huidige technologische evolutie niet langer relevant zijn.

Artikel 17 tot en met artikel 19.

Het BVR Netmanagement, dat verband hield met basismobiliteit, en een aantal bepalingen van het BVR Basismobiliteit die minimale regels bevatten in verband met informatieverlening en wegwerkzaamheden en manifestaties worden opgeheven.

Een aantal bepalingen uit het Exploitatie- en tarievenbesluit van 14 mei 2004 worden opgeheven, maar niet hernomen in het voorliggende besluit omdat ze niet meer nodig werden geacht of omdat ze onder een andere vorm zullen worden opgenomen in het openbaredienstencontract dat zal worden afgesloten met De Lijn als interne exploitant in het kader van Verordening (EG) nr. 1370/2007.

Artikel 20.

Dit artikel spreekt voor zich.

Voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van het besluit van de Vlaamse regering van 19 juli 2002 betreffende het geregeld vervoer, de bijzondere vormen van geregeld vervoer, het vervoer voor eigen rekening en het ongeregeld vervoer

Artikel 1.

Dit artikel geeft invulling aan de vergunningplicht, zoals die werd ingevoegd door middel van het decreet Basisbereikbaarheid in artikel 16 van het Decreet Personenvervoer voor exploitanten die, los van het kernnet of het aanvullend net dat wordt aangeboden door de interne exploitant, geregelde vervoerdiensten willen aanbieden.

Dergelijke vergunning is nodig omdat er geen monopolie meer geldt op het bezoldigd geregeld niet-grensoverschrijdend personenvervoer, wat voor de invoering van Basisbereikbaarheid wel het geval was. Voor de aanpassing van het Decreet Personenvervoer konden initiatieven van derden die tegen betaling aan personenvervoer wilden doen, die voldeden aan de definitie van geregeld vervoer, niet worden vergund. Dit hiaat werd ingevuld door middel van artikel 16 van het Decreet Personenvervoer.

Het besluit geeft invulling aan deze vergunningplicht. De te volgen procedure om een dergelijke vergunning te verkrijgen is gelijkaardig aan die voor de bijzondere vormen van geregeld vervoer zoals die is opgenomen in het besluit van de Vlaamse Regering van 19 juli 2002, evenals de maximumduur van de vergunning.

De minister neemt een beslissing binnen de twee maanden na de vergunningsaanvraag. Binnen deze termijn zal het Departement Mobiliteit en Openbare Werken de interne exploitant, namelijk De Lijn, raadplegen om te kunnen oordelen of de levensvatbaarheid van vergelijkbaar vervoer op de directe verbindingen in kwestie al dan niet ernstig in het gedrang komt.

Artikel 2.

De betrokken bepalingen worden opgeheven aangezien de rechtsgrond ervoor uit het decreet van 31 juli 1990 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn werd opgeheven door middel van het decreet Basisbereikbaarheid.

Artikel 3.

De bijlage wordt vervangen aangezien dit model gebaseerd was op verordening (EEG) nr. 684/92 houdende gemeenschappelijke regels voor het internationaal vervoer van personen met touringcars en met autobussen. Deze verordening werd opgeheven door verordening (EG) nr. 1073/2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de internationale markt voor touringcar- en autobusdiensten en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006. De nieuwe bijlage is in overeenstemming met het model zoals voorzien in bijlage III van verordening (EG) nr. 361/2014 houdende uitvoeringsbepalingen voor Verordening (EG) nr. 1073/2009 van het Europees Parlement en de Raad aangaande de documenten voor het internationale personenvervoer met touringcars en autobussen en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 2121/98 van de Commissie.

Artikel 4.

Dit artikel spreekt voor zich.

3. BESTUURLIJKE IMPACT

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

Er is geen budgettaire impact voor de Vlaamse Overheid.

B. ESR-TOETS

De ESR-toets is niet van toepassing.

C. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

Er is geen weerslag op het personeelsbestand en de personeelsbudgetten.

D. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

- 1 personeel: de ontwerpen van besluit hebben geen invloed op het personeel van de lokale besturen;
- 2 werkingsuitgaven: de ontwerpen van besluit hebben geen weerslag op de uitgaven van de lokale besturen
- 3 investeringen en schulden: de ontwerpen van besluit veroorzaken geen bijkomende investeringen;
- 4 ontvangsten: de ontwerpen van besluit brengen geen wijziging met zich mee in de ontvangsten van de lokale besturen;
- 5 conclusie: de ontwerpen van besluit hebben geen weerslag op de lokale besturen

4. VERDER TRAJECT

De ontwerpen van besluit van de Vlaamse Regering worden voor advies voorgelegd aan de MORA en de Raad van State.

5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

- 1° haar principiële goedkeuring te geven aan het bijgaande voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering over de exploitatie van het kernnet en het aanvullend net;
- 2° haar principiële goedkeuring te geven aan het bijgaande voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van het besluit van de Vlaamse regering van 19 juli 2002 betreffende het geregeld vervoer, de bijzondere vormen van geregeld vervoer, het vervoer voor eigen rekening en het ongeregeld vervoer en de bijhorende bijlage;
- 3° de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken
 - 3.1. te gelasten over het voormelde ontwerpen van besluit van de Vlaamse Regering het advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) in te winnen;
 - 3.2. te machtigen te beoordelen of voormeld advies aanleiding kan geven tot aanpassing van de op heden door de Vlaamse Regering principiële goedgekeurde teksten;
 - 3.3. te gelasten over het voormelde voorontwerpen 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, als de Vlaamse minister oordeelt dat voornoemd advies geen aanleidingen geeft tot aanpassing van de op heden door de Vlaamse Regering principiële goedgekeurde teksten.

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare werken,

Bijlagen:

- het principiële ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering over de exploitatie van het kernnet en het aanvullend net;
- het principiële ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van het besluit van de Vlaamse regering van 19 juli 2002 betreffende het geregeld vervoer, de bijzondere vormen van geregeld vervoer, het vervoer voor eigen rekening en het ongeregeld vervoer;
- de bijlage bij het ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van het besluit van de Vlaamse regering van 19 juli 2002 betreffende het geregeld vervoer, de bijzondere vormen van geregeld vervoer, het vervoer voor eigen rekening en het ongeregeld vervoer;
- het advies van de Inspectie van Financiën van 1 juli 2021.