

**Ontwerp van decreet tot wijziging van het decreet van 31 juli 1990 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn, en het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid en tot intrekking van het decreet van 25 februari 2022 betreffende de Vervoersautoriteit**

**Samenvatting**

Het voorliggende ontwerp van decreet heeft als bedoeling om het decreet van 31 juli 1990 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn en het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid aan te passen aan de afspraken die er gemaakt zijn tussen de Vlaamse Regering en De Lijn in het kader van het openbaredienstencontract 2023-2027.

Beide decreten worden ook aangepast met het oog op een meer efficiënte uitrol van het vervoer op maat, dat ook deel gaat uitmaken van de opdracht van de Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn.

De bepalingen van het hogervermelde decreet van 31 juli 1990 worden geactualiseerd in functie van gewijzigde regelgeving zoals het Bestuursdecreet en het Wetboek van vennootschappen en verenigingen.

Het decreet van 25 februari 2022 betreffende de Vervoersautoriteit wordt opgeheven nu de Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn zal instaan voor de aansturing van de Mobiliteitscentrale en het erbij horende contractbeheer.

**MEMORIE VAN TOELICHTING**

**I. ALGEMENE TOELICHTING**

**A. Situering en inhoud**

**Probleemstelling**

Op 1 juli 2022 heeft de Vlaamse Regering het nieuwe openbaredienstencontract 2023-2027 voor de Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn goedgekeurd.

De Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) adviseerde in zijn advies van 29 augustus 2022 over het ontwerp van decreet van 31 maart 2023 over diverse bepalingen over het gemeenschappelijk vervoer, de weginfrastructuur en het wegenbeleid, en de waterinfrastructuur en het waterbeleid (verzameldecreet III) om via dat decreet ook het decreet van 31 juli 1990 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn (hierna het Oprichtingsdecreet van 31 juli 1990 te noemen) op een aantal punten te wijzigen. Het doel van die wijzigingen was om de rechtszekerheid van de nieuwe taken en bevoegdheden die uit het nieuwe openbaredienstencontract voortvloeien te garanderen. Concreet vroeg de MORA

om artikel 3 van het Oprichtingsdecreet van 31 juli 1990, dat de missie, taken en bevoegdheden van De Lijn bepaalt, aan te passen conform de taakstelling uit het nieuwe openbaredienstencontract:

“– De Lijn beheert het openbaar vervoer operationeel en treedt op als ‘Beheerder van Vervoersystemen’.

– De Lijn fungeert als hefboom voor openbaar vervoer die samenwerkt met anderen en dient in die zin het mobiliteitspartnerschap en het mobiliteitsecosysteem aan te passen.

– De Lijn is gemachtigd om uit maatschappelijk oogpunt tijdelijk een specifiek aanbod te organiseren. Het betreft bijvoorbeeld kampvervoer, minder hinder maatregelen, evenementenvervoer en mobiliteitsoplossingen bij calamiteiten.

– De Lijn zal haar stelplaats openstellen voor derden.”

De opmerkingen van de MORA werden terecht bevonden, maar vergden een grondiger analyse van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid en het Oprichtingsdecreet van 31 juli 1990.

Het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid (hierna het decreet Basisbereikbaarheid te noemen) had de bedoeling om de uitrol van het vervoer op maat te laten uitvoeren door een andere instantie dan De Lijn, namelijk het Departement Mobiliteit en Openbare Werken. Het departement heeft die taak opgenomen, maar de uitwerking en de gunning van de bestekken voor de verschillende vormen van vervoer op maat hebben tot weinig of geen offertes geleid.

Er werd daarom voor geopteerd om de Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn aan te wijzen als beheerder van het vervoerssysteem die belast zou worden met de uitrol van het vervoer op maat. Om meer slagkracht te geven aan de beheerder van het vervoerssysteem is het aangewezen om ook de Mobiliteitscentrale te laten aansturen door de Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn.

De toebedeling van die opdrachten past ook in de verdeling van taken tussen het departement en de agentschappen conform het Bestuursdecreet van 7 december 2018 (hierna het Bestuursdecreet te noemen).

Op 31 maart 2023 heeft de Vlaamse Regering een addendum bij het openbaredienstencontract goedgekeurd om dat ook te actualiseren, rekening houdend met de nieuwe taken van de Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn.

## **Beleidsmaatregelen en doelstelling**

Er worden wijzigingen aangebracht aan het Oprichtingsdecreet van 31 juli 1990.

In het openbaredienstencontract tussen de Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn (VVM) en de Vlaamse Regering 2023-2027 krijgt de VVM verschillende taken opgelegd, enerzijds vanuit haar rol als interne exploitant, en anderzijds vanuit de door haar te ontwikkelen rol als beheerder van het vervoerssysteem. Zo krijgt ze onder meer de taak om te zorgen voor meer duurzame mobiliteit. Daarnaast moet ze haar rol als mobiliteitspartner voor de vervoerregio's ten volle kunnen spelen. Ook krijgt de VVM een belangrijke rol als beheerder van het vervoerssysteem opgelegd, die onder meer inhoudt dat ze moet inzetten op het ontwerp van de meest optimale mobiliteitsoplossing voor het aanvullend net en het vervoer op maat, in cocreatie met de vervoerregio's. De rol die de vervoerregio's hebben op basis van artikel 8, §1, van het decreet Basisbereikbaarheid blijft ongewijzigd en dus onverkort gelden.

Artikel 3 van het Oprichtingsdecreet van 31 juli 1990 wordt daarbij aangepast om het doel en de missie van de Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn te verduidelijken. De opgenomen tekst verduidelijkt de doelstelling van de VVM bij de uitvoering van haar missie als dienstverlener, namelijk het op elk ogenblik aanbieden van een kwaliteitsvol en klantgericht openbaar vervoer. Daartoe is het noodzakelijk dat de VVM alle handelingen kan stellen die in het kader van de verwezenlijking van haar missie nuttig of nodig zouden zijn, binnen het daartoe gecreëerde wettelijke kader. Daarbij wordt niet alleen rekening gehouden met de onderscheiden opdrachten van de VVM als interne exploitant en als beheerder van het vervoerssysteem, maar wordt ook rekening gehouden met de specifieke beleidsuitvoerende en beleidsondersteunende taken die aan de VVM werden toegekend sinds haar oprichting, in overeenstemming met de bepalingen van het Bestuursdecreet.

Andere wijzigingen betreffen louter formele aanpassingen, rekening houdend met inmiddels gewijzigde regelgeving, zoals het nieuwe Wetboek van vennootschappen en verenigingen, de invoering van het Wetboek van economisch recht en aanpassingen op basis van het Bestuursdecreet, waaronder maar niet uitsluitend de vervanging van de benaming 'directeur-generaal' door 'gedelegeerd bestuurder'. Het betreft wijzigingen in artikel 1bis, artikel 2, vijfde en zesde lid, artikel 12, artikel 13 en de aanpassing van het opschrift van afdeling 2 van hoofdstuk 2 van het Oprichtingsdecreet van 31 juli 1990. In artikel 17, 28 en 32ter, alsook in het opschrift van onderafdeling 3, wordt het woord 'directeur-generaal' vervangen door de woorden 'gedelegeerd bestuurder'. Het gaat hier om louter formeel-technische aanpassingen.

Ten slotte worden artikel 16, 18, 22 en 23 van het voormelde decreet van 31 juli 1990 gewijzigd om de bevoegdheden van de directeur-generaal, die voortaan de benaming gedelegeerd bestuurder heeft, respectievelijk de bevoegdheden van de raad van bestuur, te verduidelijken en verder in overeenstemming te brengen met de bepalingen van het Bestuursdecreet. In het bijzonder wordt in de nieuwe formulering van artikel 22 en 23 van het Oprichtingsdecreet van 31 juli 1990 de mogelijkheid opgenomen tot oprichting van organen en comités door de raad van bestuur overeenkomstig de bepalingen van artikel III.9, §2, van het Bestuursdecreet. Door die wijzigingen kan de VVM verder evolueren naar een wendbare en dynamische organisatie, zodat ze sneller kan inspelen op noodzakelijke veranderingen en kansen om te innoveren.

Artikel 31 van het Oprichtingsdecreet van 31 juli 1990 wordt aangepast, rekening houdend met de invoering van het Vlaams Ontheffingsdecreet van 24 februari 2017. Aan artikel 32 van het Oprichtingsdecreet van 31 juli 1990 wordt een lid toegevoegd waarin uitdrukkelijk bepaald wordt dat als de VVM overgaat tot de aanleg en exploitatie van installaties op goederen die haar ter beschikking worden gesteld, die in volle eigendom aan haar zullen toebehoren. Op die wijze wordt een verdere stap gezet om de VVM toekomstbestendig te maken en te houden met het oog op een efficiënte, duurzame en klantvriendelijke aanwending van haar capaciteit en beschikbare middelen, in het bijzonder de (bestaande) openbaarvervoersinfrastructuur.

Artikel 33 en 35 van het decreet Basisbereikbaarheid worden aangepast zodat De Lijn de opdracht krijgt om te zorgen voor de verdere uitrol en de exploitatie van het vervoer op maat, met uitzondering van het personenvervoer over water en met uitzondering van de deelsystemen.

Vervolgens worden er ook aanpassingen aangebracht aan artikel 47 van het decreet Basisbereikbaarheid op basis van de afspraken die er zijn gemaakt in het openbaredienstencontract over het betrekken van de exploitant bij doorstromingsmaatregelen.

Tot slot wordt het decreet van 25 februari 2022 betreffende de Vervoersautoriteit opgeheven nu de Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn belast wordt met de aansturing van de Mobiliteitscentrale en het daarbij behorende contractbeheer.

### **Impactanalyse**

De wijzigingen hebben geen maatschappelijke impact.

Er worden door middel van voorliggend decreet wijzigingen aangebracht aan de rolverdeling tussen De Lijn en het departement Mobiliteit en Openbare Werken in functie van het Openbaredienstencontract en het vervoer op maat zonder dat er inhoudelijke wijzigingen worden aangebracht aan het principe van het gelaagd vervoersnet. Concreet zal dus in de plaats van het departement Mobiliteit en Openbare Werken de interne exploitant van het kernnet en aanvullend net vanuit zijn rol van beheerder van het vervoersysteem instaan voor de organisatie van het vervoer op maat.

Ook de wijzigingen die worden doorgevoerd aan het Oprichtingsdecreet in functie van het Bestuursdecreet en het Wetboek van Vennootschappen en Verenigingen hebben geen maatschappelijke impact.

### **Implementatie**

Er is geen uitvoeringsbesluit nodig om de bepalingen van voorliggend ontwerp van decreet uitwerking te doen vinden.

## **B. Totstandkomingsprocedure**

### **Advies van de MORA van 28 juli 2023.**

#### **Decreet betreffende de Vervoersautoriteit**

1. De MORA vraagt te verduidelijken hoe het departement MOW een aantal taken met betrekking tot de tactische regie, die oorspronkelijk waren toegewezen aan de vervoersautoriteit, zal opnemen.

Het opheffen van het decreet van 25 februari 2022 betreffende de vervoersautoriteit impliceert enkel dat de vervoersautoriteit niet als dienst met afzonderlijk beheer (afzonderlijke rechtspersoon) zal worden opgericht.

Binnen het beleidsdomein MOW zal de vervoersautoriteit deel uitmaken van het departement Mobiliteit en Openbare werken, hetzij als afzonderlijke entiteit, hetzij als geïntegreerde afdeling. Bevoegdheden die niet uitdrukkelijk aan de VVM-De Lijn werden overgedragen, blijven dus ook in handen van het departement MOW. Zo zal de vervoersautoriteit, als deel binnen het departement MOW, onder meer bevoegd zijn voor het toezicht op de uitvoering van het openbaredienstencontract en de evaluatie van het bestaande aanbod.

Verder blijft ook artikel 5 van het decreet Basisbereikbaarheid ongewijzigd dat duidelijk stelt dat de overkoepelende mobiliteitsregie in de eerste plaats toekomt aan het modusneutrale departement MOW.

De Verordening (EG) nr. 1370/2007 vereist immers niet dat er een formele vervoersautoriteit wordt opgericht. Het Departement MOW blijft zijn rol opnemen van 'bevoegde overheid' zoals die volgt uit deze verordening.

Ook verandert er niets aan de bevoegdheid van de vervoerregioraden met betrekking tot het vervoersnet. In het bijzonder voor wat betreft het vervoer op maat is het de vervoerregioraad die de bedieningsgebieden en aanvullende normering voor de kwaliteitseisen kan bepalen.

Het opheffen van het decreet van 25 februari 2022 betreffende de vervoersautoriteit verandert dus weinig aan de tactische regie zoals die voorheen was voorzien.

Basisbereikbaarheid wordt vormgegeven door de samenwerking van de verschillende actoren zoals onder meer het departement MOW, de gemeenten, het Agentschap Wegen en Verkeer, de interne exploitant de VVM-De Lijn en de Vlaamse Waterweg. Hun kennis, ervaring en noden worden meegenomen in het centrale orgaan dat de vervoerregioraad is. Bij de vormgeving van het vervoersnet speelt de vervoerregioraad steeds een rol gaande van een louter adviserende rol voor het kernnet tot een beslissende rol voor het vervoer op maat. In de huidige wetgeving is daarbij reeds voorzien dat het kernnet complementair is aan het treinnet, het aanvullend net een aanvoerfunctie heeft naar het kern- en treinnet alsmede het kernnet aanvult en het vervoer op maat complementair is aan het kernnet en het aanvullend net. De interne exploitant zal tenslotte haar kennis en ervaring op het terrein kunnen aanwenden om de operationele afstemming tussen de verschillende vervoerslagen te verzorgen. De Vlaamse Regering heeft bovendien aan de VVM-De Lijn via het Openbaredienstencontract opgedragen om de samenhang met het treinnetwerk en de netwerken van aanpalende regio's te verzekeren. Zo hebben de verschillende gewestelijke openbaarvervoersoperatoren en de NMBS samen Belgian Mobility Card nv opgericht ter ontwikkeling van een gemeenschappelijke drager en het exploiteren van een gemeenschappelijk vervoerbewijs, met de MOBIBkaart als gevolg. Het creëren van een bijkomend orgaan in de vorm van een interfederale vervoersautoriteit lijkt aldus geen meerwaarde te vormen voor de afstemming en werking van de verschillende openbaarvervoersoperatoren.

## **Decreet Basisbereikbaarheid**

2. De MORA vraagt een eventuele belangenvermenging tussen de rol van De Lijn als 'interne operator' enerzijds en als 'beheerder van het vervoersysteem' anderzijds te onderzoeken en de meerwaarde van deze dubbele rol voor reiziger en mobiliteit te verduidelijken.

Tussen De Lijn en de Vlaamse Regering werd op 1 juli 2022 een Openbaredienstencontract afgesloten, aangevuld met een addendum van 31 maart 2023.

De rol van de VVM-De Lijn als beheerder van het vervoersysteem is onder meer gericht op het realiseren van de modal shift waarbij de VVM-De Lijn juist een hefboom moet zijn om meer en nieuwe aanbieders vervoersdiensten te kunnen laten aanbieden over de verschillende vervoerslagen heen.

In het Openbaredienstencontract wordt De Lijn opgedragen om zich als onderdeel van het mobiliteitsecosysteem te gedragen waarbij uitgekeken wordt naar het exploiteren van de krachten van andere spelers in dat ecosysteem. Hierbij moet worden gestreefd naar een samenwerkingsmodel met exploitanten en leveranciers waarbij de flexibiliteit bepalend is. Bijzondere aandacht moet daarbij gaan naar nieuwe partners die kunnen bijdragen tot de realisatie van de modal shift.

Ook bij het doen van strategische investeringen wordt gevraagd om de klemtoon te leggen op het verder ontwikkelen van een platform voor geïntegreerde digitale klantervaring dat toekomstgericht aansluit op nieuwe mobiliteitstoepassingen zoals MaaS of andere mobiliteitsecosystemen.

De VVM-De Lijn dient bovendien de Mobiliteitscentrale te ondersteunen bij haar taak tot operationalisering van het vervoer op maat, waarbij rekening moet worden gehouden met de door de vervoerregio's bepaalde bedieningsgebieden en kwaliteitseisen. De relatie tussen De Lijn als beheerder van het vervoersysteem enerzijds en de Mobiliteitscentrale anderzijds dient er juist op gericht te zijn om te komen tot een naadloze aansluiting van verschillende complementaire mobiliteitsdiensten.

De VVM-De Lijn als beheerder van het vervoersysteem dient zich daarenboven te gedragen als een volwaardige mobiliteitspartner op vervoerregioniveau waarbij breder gekeken wordt dan enkel oplossingen via het openbaar vervoer.

Het toezicht op deze taken van De Lijn zal nog steeds gebeuren door de vervoersautoriteit, als deel binnen het departement MOW, en ook de vervoerregio's blijven hun rol opnemen bij het vormgeven van de verschillende vervoersnetten waarbij de finale beslissing over het aanvullend net en het vervoer op maat bij de vervoerregioraden blijft liggen.

3. De MORA vraagt in zijn memorandum 2024-2029 om meer middelen te voorzien voor het Vlaams openbaar vervoer en om de budgetneutraliteit voor de realisatie van basisbereikbaarheid los te laten.

De Vlaamse Regering voorziet de nodige middelen voor de drie vervoerslagen binnen basisbereikbaarheid: het kernnet, aanvullend net en vervoer op maat. Voor de vervoerslaag vervoer op maat werden deze legislatuur extra middelen vrijgemaakt. Daarmee zullen de vervoerregio's in 2024 op jaarbasis een bedrag krijgen dat uitgebouwd kan worden tot 69,6 miljoen euro. Verder werd ook deze legislatuur in een totaal budget van 100 miljoen euro voorzien op het Combifonds voor de aanleg van Hoppinpunten door AWV en door de lokale besturen. De lokale besturen kunnen daarvoor beroep doen op een subsidie conform het besluit van de Vlaamse Regering van 11 februari 2022 over de Hoppinpunten 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.

4. De MORA vraagt met aandrang dat de switch van de openbare dienstverplichting doelgroepenvervoer naar Flex+-vervoer in combinatie met de Mobiliteitscentrale effectief plaatsvindt tegen 1 januari 2025.

Het Departement MOW en De Lijn bekijken samen de verdere uitvoering van het Flex+vervoer zodat de continuïteit verzekerd wordt en de dienstverlening vanaf 1 januari 2025 op een kwaliteitsvolle wijze verzekerd wordt.

Het Flex-vervoer werd door alle vervoerregio's goedgekeurd en zal in alle vervoerregio's begin 2024 uitgerold worden.

### **Oprichtingsdecreet VVM – De Lijn**

5. De MORA vraagt een stabiel rechtskader voor de werking van de vervoersmaatschappij.

Met voorliggend ontwerp van decreet wordt het wetgevend kader rond basisbereikbaarheid aangevuld en versterkt, waarbij gestreefd wordt om een

stabiel kader te bieden voor alle betrokken partners binnen het openbaar vervoer binnen de huidige budgettaire beschikbare middelen.

Het huidige ontwerp van decreet wijzigt niets aan de bepalingen inzake de tarieven. Met de opmerkingen van de MORA kan rekening worden gehouden bij de verdere uitwerking van het tariefbeleid.

6. Volgens de MORA worden de bevoegdheden van VVM-De Lijn sterk uitgebreid zodat de MORA vraagt om, in het kader van de eerlijke mededinging, na te gaan of de wijzigingen in overeenstemming zijn met de Europese regelgeving zoals opgenomen in Verordening (EU) nr. 1073/2009 en Verordening (EU) nr. 1370/2007.

De voorliggende decreetswijziging heeft niet tot doel om de VVM-De Lijn bijkomende opdrachten in het kader van ongeregeld vervoer of bijzonder geregeld vervoer te geven.

Het is bijgevolg niet helemaal duidelijk op welke specifieke bevoegdheden de MORA precies doelt wanneer zij vraagt om na te gaan of zij in overeenstemming zijn met de Europese regelgeving. Mogelijks viseert de MORA de opsomming in het derde lid van het nieuwe artikel 3 (artikel 4 van het ontwerp van decreet). Deze bevoegdheden zijn niet in strijd met de opgesomde verordeningen. Het geregeld personenvervoer is conform artikel 5, lid 2, van Verordening 1370/2007 toegekend aan De Lijn. Wat betreft het leerlingenvervoer is het zo dat de opdracht van De Lijn voortvloeit uit artikel 5, §2, van de Wet van 15 juli 1983 houdende oprichting van de Nationale Dienst voor leerlingenvervoer en dus ook een openbardienstverplichting inhoudt die al jaren volgt uit een wettelijke bepaling. Het leerlingenvervoer wordt volledig uitbesteed door de Lijn en dus gereden door de exploitanten. Het evenementenvervoer wordt georganiseerd conform het principe van de versterkingsritten en vormt aldus een verduidelijking op haar reeds bestaande bevoegdheid inzake het geregeld vervoer. De Lijn haar rol in deze is coördinerend. In de mate dat vervoer op maat aangeboden wordt met bussen en bijgevolg onder het toepassingsgebied van de Verordening 1370/2007 valt, gaat het conform de definitie van artikel 32, §4, van het decreet Basisbereikbaarheid nog steeds om collectief aangeboden vervoer en dus om openbaar vervoer. Aldus is er geen onverenigbaarheid van de voorliggende decreetswijziging met Verordeningen (EG) 1073/2009 en 1370/2007.

Ook de Raad van State acht de betrokken wijzigingen bestaanbaar met artikel 5, lid 2 van verordening (EG) nr. 1370/2007.

### **Advies van de Raad van State nr. 74.350/3 van 30 oktober 2023.**

Artikel 3 tot wijziging van artikel 2, vijfde lid, van het Oprichtingsdecreet wordt tekstueel aangepast conform de suggestie van de Raad van State (punt 3. van het advies).

In punt 4. van het advies onderzoekt de Raad van State de verenigbaarheid van het ontworpen artikel 3, derde lid, van het Oprichtingsdecreet met artikel 5, lid 2, van verordening (EG) nr. 1370/2007 en concludeert dat de ontworpen bepaling bestaanbaar is met dit artikel van de verordening. De Raad van State komt, voor wat betreft het ontworpen artikel 3, vierde lid, van het Oprichtingsdecreet onder verwijzing naar de uitleg die daarover hieronder wordt gegeven in toelichting bij het betrokken artikel, tot dezelfde conclusie.

Conform punt 5. van het advies wordt het ontworpen artikel 18 van het Oprichtingsdecreet niet langer ingedeeld in paragrafen.

Conform punt 6. van het advies wordt er hieronder in de toelichting bij artikel 13 tot wijziging van artikel 23 van het Oprichtingsdecreet verduidelijkt wat er wordt bedoeld met "de bevoegdheden die specifiek toekomen aan de raad van bestuur".

Conform punt 7. van het advies wordt het decreet van 25 februari 2022 betreffende de Vervoersautoriteit opgeheven in de plaats van ingetrokken.

## **C. Bevoegdheid van de Vlaamse Gemeenschap en het Vlaamse Gewest**

Het voorliggende ontwerp van decreet betreft een gewestbevoegdheid.

## **II. Toelichting bij de artikelen**

Hoofdstuk 1. Algemene bepaling

### **Artikel 1**

Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Dit ontwerp van decreet regelt 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 over het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer, met inbegrip van de bijzondere vormen van geregeld vervoer, de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder (vormen van ongeregeld vervoer) tot de gewestelijke bevoegdheid. Het vervoer op maat, bijvoorbeeld, kan ook zowel bijzondere vormen van geregeld vervoer betreffen (doelgroepenvervoer), als ongeregeld vervoer in de zin van het voormelde artikel.

Hoofdstuk 2. Wijzigingen van het decreet van 31 juli 1990 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn

### **Artikel 2**

Artikel 1bis van het Oprichtingsdecreet van 31 juli 1990 bevat een verwijzing naar het inmiddels opgeheven Wetboek van Vennootschappen. Die verwijzing is achterhaald door het inmiddels in werking getreden Wetboek van vennootschappen en verenigingen van 23 maart 2019 en moet bijgevolg worden aangepast.

### **Artikel 3**

Artikel 2 van het Oprichtingsdecreet van 31 juli 1990 bevat verwijzingen naar inmiddels opgeheven wetgeving. Bijgevolg worden het vijfde en zesde lid vervangen door een nieuwe formulering met correcte verwijzingen.

De basiskenmerken en de regels die de VVM-De Lijn beheersen, worden vastgesteld in het Oprichtingsdecreet van 31 juli 1990. Voor alles wat niet is bepaald in het Oprichtingsdecreet, het Bestuursdecreet van 7 december 2018 en de statuten, wordt, bij wijze van suppletief recht, verwezen naar de bepalingen over de naamloze vennootschap in het Wetboek van vennootschappen en



verenigingen. Tevens wordt verwezen naar de toelichting verstrekt bij de bepaling van artikel III.7 van het Bestuursdecreet. Het is een inherent kenmerk van de verzelfstandiging in publiekrechtelijke vorm dat het de decreetgever immers vrij staat om af te wijken van de dwingende bepalingen van het vennootschaps- of verenigingsrecht. Als de bepalingen over de naamloze vennootschap in het Wetboek van vennootschappen en verenigingen onverenigbaar blijken met het statuut van de VVM als publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap, zijn ze aldus niet van toepassing.

Het gewijzigde zesde lid strekt er in essentie toe om de verwijzingen naar de wet van 17 juli 1997 betreffende het gerechtelijk akkoord en de Faillissementswet van 8 augustus 1997 te vervangen door de verwijzing naar de relevante bepalingen van het Wetboek van economisch recht.

#### **Artikel 4**

Het eerste lid van artikel 3 van het decreet van 31 juli 1990 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn wordt grotendeels ongewijzigd hernomen.

Het tweede lid van artikel 3 van hetzelfde decreet wordt ook inhoudelijk hernomen, met die nuance dat onder meer de woorden "hetzij vervoer te water" worden geschrapt. De bevoegde instantie voor de exploitatie van het openbaar personenvervoer over water is overeenkomstig artikel 34/1 van het decreet Basisbereikbaarheid, bij het besluit van de Vlaamse Regering van 16 oktober 2020 tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 7 oktober 2005 tot oprichting van het intern verzelfstandigd agentschap zonder rechtspersoonlijkheid Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust aangewezen. Om die reden moet die opdracht met betrekking tot vervoer te water geschrapt worden in het Oprichtingsdecreet van 31 juli 1990.

Artikel 3 wordt vervolgens verder aangepast om het doel van de VVM te verduidelijken.

Aan het maatschappelijke doel ligt de missie van de VVM ten grondslag: de organisatie en realisatie van openbare diensten van personenvervoer, waarbij de VVM haar dienstverlening en infrastructuur beheert en ontwikkelt als een krachtig netwerk dat bijdraagt aan de economie, de welvaart en de leefbaarheid van Vlaanderen.

De tekst van de in die zin te wijzigen leden verduidelijkt de doelstelling van de VVM bij de uitvoering van haar missie als dienstverlener, namelijk het op elk ogenblik aanbieden van een kwaliteitsvol en klantgericht (openbaar) vervoer. Daartoe is het noodzakelijk dat de VVM alle handelingen kan stellen die in het kader van de verwezenlijking van haar missie nuttig of nodig zouden zijn, binnen het daartoe gecreëerde wettelijke kader. Daarbij wordt niet alleen rekening gehouden met de onderscheiden opdrachten van de VVM als interne exploitant en als beheerder van het vervoerssysteem, maar wordt ook rekening gehouden met de specifieke beleidsuitvoerende en beleidsondersteunende taken die aan de VVM werden toegekend sinds haar oprichting, overeenkomstig de bepaling die is opgenomen in artikel III.2 van het Bestuursdecreet.

Het nieuwe derde lid omschrijft, ter aanvulling van het eerste en tweede lid, de taken van de VVM, voor zover die via het openbaredienstencontract of op basis van wetgeving in opdracht worden gegeven aan de VVM. Dat is nu ingeschreven voor het leerlingenvervoer in artikel 5, §2, van de wet van 15 juli 1983 houdende oprichting van de Nationale Dienst voor leerlingenvervoer en in het openbaredienstencontract. Dat is ook het geval voor het evenementenvervoer en het kampvervoer op basis van het openbaredienstencontract. Door de opname van

het evenementenvervoer en het kampvervoer wordt de VVM in de gelegenheid gesteld om een antwoord te bieden op vervoersvragen ten gevolge van gebeurtenissen met een sterk mobiliteitsgenererend effect die een in de tijd beperkt, al dan niet terugkerend karakter hebben. In het geval van evenementenvervoer kan het bijvoorbeeld gaan om beurzen, evenementen, concerten enzovoort. Kampvervoer bestaat sinds 2017 en komt tegemoet aan de vervoersvraag van erkende jeugdgroepen om zich op een duurzame wijze te verplaatsen van en naar hun jeugdkamp. Hierover zijn duidelijke afspraken gemaakt tussen VVM-De Lijn en de jeugdsector.

Om een antwoord op die vervoersvragen te bieden, kan de VVM haar aanbod uitbreiden door het tijdstip van haar dienstverlening te wijzigen, door de frequentie en amplitude te verhogen, of door vervoer te organiseren dat afwijkt van de reismogelijkheden en stopplaatsen die in het kern- en aanvullend net zijn bepaald. Dat vervoer is toegankelijk voor alle reizigers die beschikken over een geldig vervoersbewijs voor het gebruik van de voertuigen van de VVM. Als een bepaald aanbod met betrekking tot evenementenvervoer geen deel uitmaakt van het kern- of aanvullend net, kan De Lijn de kostprijs doorrekenen aan de organisatoren van het evenement. Op vraag van de organisator en nadat de organisatie de kosten daarvoor heeft betaald, kan het evenementenvervoer gratis aan alle reizigers worden aangeboden.

Zowel het evenementenvervoer als het kampvervoer worden georganiseerd conform het principe van de versterkingsritten, waarvoor VVM-De Lijn in de feitelijke en in het kader van de flexibiliteit van haar dienstverlening beroep kan doen op de door haar aangestelde exploitanten. In die zin vormen het evenementenvervoer en het kampvervoer een uiterst beperkt aandeel van de totale dienstverlening van De Lijn.

De VVM zal in het kader van de verwezenlijking van het doel onder meer de volgende taken en activiteiten op zich nemen:

- 1° het beheer, de ontwikkeling en de uitvoering van het openbaar personenvervoer: de realisatie van het aanbod, van concept tot uitvoering, van openbare diensten van personenvervoer op het grondgebied van, vanuit of naar het Vlaamse Gewest, volgens de bepalingen die zijn vastgelegd in het openbardienstencontract of in het decreet Basisbereikbaarheid en de uitvoeringsbesluiten ervan;
- 2° de organisatie van integrale klantenzorg: de informatievoorziening voor reizigers en operatoren, de afhandeling van klantenreacties;
- 3° het verlenen van beleidsgerichte input, advies en voorstellen van mobiliteitsoplossingen aan het Vlaamse Gewest, de vervoerregio's en lokale besturen;
- 4° het optreden als interne exploitant als de VVM daartoe is aangewezen conform artikel 34, §1, van het decreet Basisbereikbaarheid;
- 5° de coördinatie en optimalisering van een breder geheel van vervoersaanbieders en -modi, en het operationeel beheer over de vervoerslagen heen als beheerder van het vervoerssysteem. De Vlaamse Regering kan die taken nader bepalen;
- 6° het beheer van haar infrastructuur, waaronder het verwerven, uitrusten, bebouwen, geschikt maken, onderhouden, exploiteren en commercialiseren van zowel roerende als onroerende infrastructuur, in de ruimste zin van het woord, in voorkomend geval inclusief de grondoppervlakte, daaronder begrepen de infrastructuur die haar ter beschikking wordt gesteld, die ze aanwendt, of die nodig of nuttig is voor de verwezenlijking van haar missie.

Die taken en activiteiten houden dus onder meer verband met de specifieke afspraken in het openbardienstencontract. Het engagement is uitgesproken om de kracht van een vraaggestuurd en (eco)systemisch vervoer ten volle te kunnen benutten, inclusief het helpen realiseren van de modal shift, waarbij de VVM de rol

van beheerder van het vervoerssysteem naast de rol van interne exploitant uitbouwt. De uitbouw van de rol van beheerder van het vervoerssysteem is voor de VVM cruciaal als hefboom voor Vlaanderen, om meer en nieuwe vervoersdiensten te kunnen laten aanbieden op een meer klantvriendelijke, duurzame en efficiënte wijze, over verschillende vervoerslagen heen, namelijk het kernnet, aanvullend net en vervoer op maat.

In dat kader wordt er in het bijzonder enerzijds invulling gegeven aan de specifieke taken van de VVM als interne exploitant en het specifieke statuut van interne exploitant waartoe de VVM werd aangesteld overeenkomstig de bepalingen van verordening (EG) 1370/2007 van 23 oktober 2007 van het Europees Parlement en de Raad betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg en tot intrekking van Verordening (EEG) nr.1191/69 van de Raad en Verordening (EEG) nr. 1107/70 van de Raad (hierna verordening (EG) 1370/2007 te noemen), met betrekking tot het kernnet en het aanvullend net. Anderzijds wordt er invulling gegeven aan de specifieke taken en het specifieke statuut van de VVM als beheerder van het vervoerssysteem: de rol als beheerder van het vervoerssysteem vertaalt zich (onder meer) specifiek in alle handelingen en verrichtingen betreffende het operationeel beheren van het openbaar vervoer. De beheerder van het vervoerssysteem verzekert de samenhang met het treinnet en de netwerken van aanpalende regio's, en garandeert de adviesverlening voor de optimalisatie van het vervoer zoals het maken van combimobiele simulaties, voorstellen van tariefstructuur en het promoten van de modal shift.

Daarbij wordt de beheerder van het vervoerssysteem belast met de integrale klantenzorg, zoals geïntegreerde informatie en geïntegreerde voorzieningen voor reizigers en operatoren, afhandeling van klantenreacties en digitale vereenvoudiging van diensten (bijvoorbeeld ticketing).

De VVM zal als volwaardige mobiliteitspartner haar opgebouwde competenties ter beschikking stellen van de mobiliteitsmarkt om zo in cocreatie met alle betrokken partijen (waaronder de bevoegde overheid, departementen, vervoerregio's, mobiliteitscentrale, overige operatoren met betrekking tot het openbaar vervoer) bij te dragen aan een maximale modal shift en aan duurzame mobiliteit. Een doorgedreven samenwerking tussen de verschillende partners is essentieel om de reizigerservaring optimaal te maken en de organisatie van het openbaar vervoer efficiënt te regelen.

De beheerder van het vervoerssysteem is de volwaardige mobiliteitspartner op vervoerregioniveau, waarbij breder gekeken wordt dan alleen naar oplossingen via het openbaar vervoer. In dat kader wordt de rol van interne exploitant specifiek verbonden aan de rol van beheerder van het vervoerssysteem: de beheerder van het vervoerssysteem zal belast worden met een optimalisering van het vervoer op maat om te komen tot een zo optimaal mogelijke invulling van de mobiliteitsbehoeften aansluitend op het kernnet en het aanvullend net.

Daarnaast wordt het beheer van de systeemassets van het Vlaamse openbaar vervoer verzekerd: de uitbouw, het beheer en de uitbating van openbaarvervoersinfrastructuur, stelplaatsen, laadinfrastructuur, tramlijnen en informatiesystemen.

Vervolgens wordt in het nieuw toe te voegen vierde lid bepaald dat de VVM buiten het kader van haar openbardienstverplichting ook kan overgaan tot alle commerciële activiteiten, voor zover die de uitvoering van de openbardienstverplichting niet in het gedrang brengen. Daarbij kan de VVM alleen binnen de vooropgestelde missie en doelstelling commerciële handelingen stellen die direct of indirect verband houden met of gerelateerd zijn aan vervoersactiviteiten. Ze moet daarbij de bepalingen van verordening (EG) 1370/2007 in acht nemen. In dat kader zal de VVM de commerciële activiteiten die

buiten de openbaredienstverplichtingen vallen, voor zover die de uitvoering van de openbaredienstverplichting niet in gedrang brengen, alleen kunnen verrichten op voorwaarde dat ze artikel 5 van de bijlage van de voormelde verordening respecteert.

Er worden een vijfde, zesde en zevende lid toegevoegd in herneming van de bepalingen van artikel 14, 1<sup>o</sup>, 10<sup>o</sup> en 11<sup>o</sup>, van de in wijziging gestelde statuten van VVM-De Lijn, vastgesteld bij het besluit van de Vlaamse Regering van 16 december 2011 tot vaststelling van de statuten van de Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn, welke thans niet meer hernomen zijn in de nieuwe tekst van de statuten van VVM-De lijn, vastgesteld bij het besluit van de Vlaamse Regering van 3 maart 2023 tot vaststelling van de statuten van de Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn. VVM – De Lijn kan alle activiteiten verrichten die rechtstreeks of onrechtstreeks kunnen bijdragen tot de realisatie van haar maatschappelijk doel en haar missie. De verrichtingen die worden beschreven in de toegevoegde leden, werden tot hiertoe enkel beschreven in de bevoegdheidsbepaling (taakverdeling) van de raad van bestuur in artikel 14 van de (oude versie van de) statuten, hoewel het veeleer bepalingen betroffen over handelingen die VVM – De Lijn kan stellen bij de realisatie van haar doel en missie. Die statutaire bepaling heeft een bepaalde finaliteit, namelijk de taakverdeling tussen de onderscheiden organen van VVM – De Lijn, die als zodanig gewijzigd zouden kunnen worden. De wijziging van de statuten is inmiddels doorgevoerd, waarbij verkozen werd om de uitgebreide opsomming van de bevoegdheden van de Raad van Bestuur niet meer op te nemen, aangezien dit ook niet noodzakelijk bleek overeenkomstig artikel III.8 van het Bestuursdecreet. Door deze bepalingen te hernemen in het Oprichtingsdecreet wordt iedere mogelijke discussie met derde partijen voorkomen. Het is essentieel en onmisbaar voor de VVM om die taken bij de uitvoering van haar missie en doelstelling uit te voeren, zodat ze binnen het rechtsverkeer kan blijven optreden als een flexibele en wendbare instelling.

## **Artikel 5**

Het wijzigingsartikel spreekt voor zich. Het betreft hier een louter formeel-technische aanpassing.

## **Artikel 6**

Het betreft hier louter formeel-technische aanpassingen. In de oorspronkelijke formulering wordt de opsomming opgenomen van bestuursorganen, terwijl het om een opsomming van de organen gaat. De algemene vergadering is geen bestuursorgaan, maar een louter orgaan. De bevoegdheden en werking van de onderscheiden organen volgen de regeling die is opgenomen in het decreet en de statuten. De statuten kunnen bepalingen bevatten die aanvullend of verduidelijkend zijn aan de bepalingen opgenomen in het Bestuursdecreet en het Oprichtingsdecreet.

## **Artikel 7**

Artikel 13 van het Oprichtingsdecreet van 31 juli 1990 bevat een verwijzing naar inmiddels opgeheven wetgeving. Die wordt vervangen door de correcte verwijzingen.

## **Artikel 8**

Dit artikel wordt geherformuleerd zodat het in overeenstemming is met de vooropgestelde wijzigingen van artikel 22 en 23 van het Oprichtingsdecreet van 31 juli 1990, zoals gewijzigd bij artikel 12 en 13 van het voorliggende ontwerp van decreet. De herformulering bevat een adequate omschrijving van de bevoegdheid en positie van de raad van bestuur als hoogste orgaan van de VVM. De raad van

bestuur heeft, in overeenstemming met artikel III.8 van het Bestuursdecreet, principieel de volheid van bevoegdheid en de eindverantwoordelijkheid voor alle handelingen van de VVM (zie ook de memorie van toelichting bij artikel III.8 van het Bestuursdecreet).

### **Artikel 9, 10, 14 en 17**

De wijzigingsartikelen spreken voor zich. Het betreft hier een louter formeel-technische aanpassing waarbij de term 'directeur-generaal' wordt vervangen door de woorden 'gedelegeerd bestuurder', in overeenstemming met de terminologie van het Bestuursdecreet.

### **Artikel 11**

Dit artikel wordt geherformuleerd zodat het een adequate omschrijving bevat van de bevoegdheid en positie van de gedelegeerd bestuurder als orgaan van de VVM. De formulering van het eerste lid wordt in overeenstemming gebracht met de formulering van artikel III.9, §1, 1<sup>o</sup>, van het Bestuursdecreet. De formulering van het tweede lid wordt opgenomen in overeenstemming met de formulering van artikel III.9, §2, van het Bestuursdecreet.

### **Artikel 12**

Dit artikel wordt geherformuleerd zodat het een adequate omschrijving bevat van de bevoegdheid en positie van de raad van bestuur als hoogste orgaan van de VVM. Daarbij kan de raad van bestuur overeenkomstig artikel III.9, §2, van het Bestuursdecreet overgaan tot de oprichting van organen en comités.

Door die wijzigingen kan de VVM verder evolueren naar een wendbare en dynamische organisatie, zodat ze sneller kan inspelen op noodzakelijke veranderingen en kansen om te innoveren. Het geeft de raad van bestuur de mogelijkheden om volledig onafhankelijk en volgens de noodwendigheden van de organisatie, over te gaan tot de oprichting van organen en comités. De raad van bestuur zal op die manier, in overeenstemming met artikel III.9, §2, van het Bestuursdecreet, autonoom kunnen beslissen over de oprichting van organen waaraan ze een delegatie van bevoegdheid kan verlenen, en van comités, die in principe een raadgevende functie zullen vervullen.

### **Artikel 13**

Dit artikel wordt geherformuleerd teneinde aan te sluiten op de bepaling van het geherformuleerde artikel 22 van het Oprichtingsdecreet. Het artikel bevat de verdere omschrijving van de bevoegdheid van de Raad van Bestuur inzake de aansturing van organen en comités van de VVM die zij opricht. De Raad van Bestuur kan daarbij, rekening houdende met artikel III.9, §2, van het Bestuursdecreet, de werking en bevoegdheden van organen en comités bepalen, met als principieel uitgangspunt dat organen een delegatie van bevoegdheid kunnen ontvangen en comités een raadgevende functie zullen uitoefenen.

De Raad van Bestuur zal echter de bevoegdheden die ingevolge wettelijke of decretale bepalingen, hetzij via opdracht of besluitvorming van de Vlaamse Regering specifiek aan haar zijn toegewezen of aan haar specifiek zijn voorbehouden, niet verder kunnen overgedragen aan een ander orgaan van de VVM, tenzij dit uitdrukkelijk werd bepaald. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om de bevoegdheid van de Raad van Bestuur inzake de vaststelling van de exploitatiebegroting, de benoeming van de personeelsleden van het hoogste niveau, het afsluiten van het openbaardienstencontract, de afsluiting van de jaarrekening of de vaststelling van de tarieven. Een aantal van deze bevoegdheden

vloeien voort uit of zijn vastgesteld in decreten of besluiten van de Vlaamse Regering. Deze bevoegdheden kunnen enkel door de Raad van Bestuur worden uitgeoefend, behoudens wanneer het decreet of het besluit voorziet in de mogelijkheid tot sub-delegatie. Om onder meer de operationele werking te waarborgen, kan de Raad van Bestuur onder haar verantwoordelijkheid en mits rapportering (zie artikel 14 en 15 van de statuten VVM-De Lijn, goedgekeurd bij besluit van de Vlaamse Regering 3 maart 2023) overgaan tot delegaties aan andere organen.

### **Artikel 15**

Artikel 31 van het Oprichtingsdecreet van 31 juli 1990 wordt vervangen door een nieuwe formulering, met verwijzing naar het inmiddels in werking getreden Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017. De bepaling wordt aldus aangepast rekening houdende met het nieuwe Vlaamse Onteigeningsdecreet, waarbij de machtiging niet wordt hernomen (deze volgt uit het genoemd Vlaamse Onteigeningsdecreet). Er kunnen in het Oprichtingsdecreet immers geen bijkomende toepassingsvoorwaarden opgenomen worden. Enkel de wettelijke grondslag voor onteigening dient verankerd te blijven. De bepaling wordt aldus geherformuleerd met een gecorrigeerde verwijzing om te voldoen aan de habilitatievereiste (artikel 16 van de Grondwet – zie artikel 7 van het Vlaamse Onteigeningsdecreet).

### **Artikel 16**

De toevoeging van dit nieuwe derde lid sluit aan bij de taak van de VVM die is opgenomen in het openbardienstencontract, zoals al is toegelicht bij artikel 4.

De wijziging wordt voorgesteld om te benadrukken en te bevestigen dat de VVM de rechten, vermeld in het te wijzigen artikel 32 van het Oprichtingsdecreet, ook kan verkrijgen voor de goederen die toebehoren aan het Vlaamse Gewest. Daarbij wordt uitdrukkelijk bepaald dat als de VVM overgaat tot de aanleg en exploitatie van installaties op goederen die haar ter beschikking worden gesteld (ongeacht op welke wijze dit wordt geformaliseerd - beheer, recht van opstal, erfpacht, huur, ter beschikking stelling, gebruiksrecht, enzoverder), voor zover dat niet verboden is op basis van de rechten die het Vlaamse Gewest verleent, die installaties haar in volle eigendom zullen toebehoren. Zodra er middelen aan de VVM ter beschikking worden gesteld en de VVM die aanwendt voor investeringen, moet immers gewaarborgd zijn dat de volle eigendom van de werkzaamheden die ze financiert, ook aan de VVM toebehoren, om de fiscale en boekhoudkundige verwerking ervan te kunnen vrijwaren, behalve als daar in een concreet dossier andere afspraken over worden gemaakt. Aangezien het bovendien de verwachting is van de Vlaamse Regering dat op termijn de installaties en infrastructuur ook zouden kunnen worden opengesteld voor onder meer exploitanten (in het kader van operationalisering), en dat dit geschiedt onder verantwoordelijkheid van de VVM, is het aangewezen dat de VVM principieel als eigenaar kan handelen om slagkrachtig te kunnen optreden. Op die wijze wordt een verdere stap gezet om de VVM toekomstbestendig te maken en te houden, met het oog op een efficiënte, duurzame en klantvriendelijke aanwending van haar capaciteit en beschikbare middelen, in het bijzonder de (bestaande) openbaarvervoersinfrastructuur.

Hoofdstuk 3. Wijzigingen van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid

### **Artikel 18**

Overeenkomstig het huidige eerste lid van artikel 33 van het decreet Basisbereikbaarheid richt de Vlaamse Regering een Mobiliteitscentrale op. Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken heeft daartoe door middel van een overheidsopdracht in 2021 een externe aanbieder aangesteld.

Nu het de bedoeling is om de VVM te belasten met de ondersteuning en de facilitering van de operationalisering van het vervoer op maat door de Mobiliteitscentrale, waaronder het toezicht en in voorkomend geval de aanstelling van de Mobiliteitscentrale, kan het eerste lid van artikel 33 worden opgeheven.

Het huidige tweede tot en met vierde lid van artikel 33 worden ongewijzigd opgenomen als een nieuw eerste tot en met derde lid.

Vervolgens wordt een nieuw vierde lid toegevoegd, dat de bevoegdheden van De Lijn met betrekking tot de Mobiliteitscentrale verduidelijkt.

De VVM zal toezicht houden op de uitvoering van de opdrachten van de Mobiliteitscentrale. De VVM zal binnen haar expertise de nodige adviezen verstrekken aan de Vlaamse Regering enerzijds, en aan de vervoerregioraden anderzijds, met als doel het vervoersaanbod over de verschillende vervoerslagen en over de verschillende vervoerregio's structureel te optimaliseren. Die taak is inherent verbonden aan de taak van de VVM met betrekking tot de facilitering van de operationalisering en ondersteuning van het vervoer op maat, met het oog op de verzekering van de geïntegreerde werking en de optimale invulling van het kernnet en het aanvullend net, en de wisselwerking met het vervoer op maat.

De VVM wordt belast met de eerstvolgende aanstelling van de Mobiliteitscentrale. De wijziging van bevoegdheid heeft geen impact op de hierboven genoemde aanstelling.

## **Artikel 19**

Artikel 35 van het decreet Basisbereikbaarheid wordt aangepast op basis van de belasting van de VVM met het vervoer op maat vanuit haar rol als beheerder van het vervoerssysteem. De operationalisering van het vervoer op maat blijft evenwel bij de Mobiliteitscentrale. Het is de bedoeling dat de VVM een ondersteunende en faciliterende functie uitoefent. Die omvat onder meer:

- het nemen van alle maatregelen die het vervoer op maat optimaliseren;
- het uitoefenen van toezicht op het budget van de Mobiliteitscentrale;
- de coördinatie tussen de Mobiliteitscentrale en de vervoerregioraden;
- adviesverlening en communicatie met andere openbaarvervoersmaatschappijen en andere mobiliteitsaanbieders die in het kader van het vervoer op maat optreden;
- het permanent analyseren en evalueren van de verplaatsingen en mobiliteitsbehoeften in een ruimer geheel;
- het aanstellen van de exploitanten van het vervoer op maat;
- de samenwerking met, en de contractering en opvolging van die exploitanten;
- de coördinatie van de taken van de Mobiliteitscentrale enerzijds, en het aanbod van de exploitanten van het vervoer op maat anderzijds;
- het adviseren van de vervoerregio's over mobiliteitsoplossingen en de vormgeving van het vervoer op maat.

De VVM zal die taken uitvoeren in relatie tot het vervoer op maat, zoals dat is beslist door de vervoerregioraden conform artikel 8, §1, tweede lid, 3°, van het decreet Basisbereikbaarheid, echter met uitsluiting van de deelsystemen. Met

betrekking tot de deelsystemen blijft het departement de rol opnemen van facilitator, waarbij zal worden gezocht naar de meest adequate en efficiënte uitrol van de systemen in kwestie. De uitsluiting geldt eveneens voor het personenvervoer over water, dat conform artikel 32/1 van het decreet Basisbereikbaarheid wordt aangemerkt als vervoer op maat en waarvoor ter uitvoering van artikel 34/1 van dat decreet het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust is aangewezen als exploitant.

Die taak van de VVM met betrekking tot het vervoer op maat vanuit haar rol als beheerder van het vervoerssysteem is nauw verbonden met haar taken als interne exploitant van het kernnet en het aanvullend net. De VVM zal binnen haar expertise handelen met als doel de geïntegreerde werking en de optimale invulling van het kernnet en het aanvullend net te verzekeren in wisselwerking met het vervoer op maat.

## **Artikel 20**

Opdat gebruikgemaakt zou kunnen worden van de ervaring op het terrein en de expertise van de exploitant, wordt artikel 47, §2, van het voormelde decreet aangepast om de exploitant te betrekken bij het bepalen van de doorstromingsmaatregelen.

### Hoofdstuk 4. Slotbepaling

## **Artikel 21**

Doordat de VVM zal worden belast met de aansturing van de Mobiliteitscentrale en het daarbij behorende contractbeheer, overeenkomstig artikel 33, zoals te wijzigen door artikel 18 van het voorliggende ontwerp van decreet, verdwijnt de bestaansreden van de dienst van algemeen belang (DAB) Vervoersautoriteit en kan het decreet van 25 februari 2022 worden opgeheven.

Dat neemt niet weg dat de vervoersautoriteit als administratieve entiteit zal blijven bestaan bij het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, weliswaar in afgeslankte vorm in verhouding tot wat initieel bepaald was in het ontwerp van decreet dat tot het decreet van 25 februari 2022 heeft geleid. Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken zal ten aanzien van de VVM zijn rol blijven vervullen van bevoegde instantie ter ondersteuning van de minister van Mobiliteit en Openbare Werken, zoals wordt bepaald in verordening (EG) 1370/2007 en zoals ook is opgenomen in het openbaredienstencontract.



Een overdracht van personeelsleden van de VVM naar het Departement Mobiliteit en Openbare Werken is in die zin ook niet meer aan de orde, nu de VVM zal worden belast met het contractbeheer met de Mobiliteitscentrale.

Brussel, 17 november 2023

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Jan JAMBON

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS