

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

## **NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING**

- Betreft:**
- 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
  
  - Definitieve goedkeuring

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.

# 1. SITUERING

## A. BELEIDSVELD/INHOUDELIJK STRUCTUURELEMENT/BELEIDSDOELSTELLING

De verschillende bepalingen van het ontwerp van decreet hebben binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken betrekking op het gemeenschappelijk vervoer.

## B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

Het bijgaande ontwerp van decreet werd aangepast aan het wetgevingsadvies nr. 2023/304 van 30 juni 2023.

Het gunstig advies van de Inspectie van Financiën werd verleend op 26 juni 2023.

De Vlaamse Regering verleende op 14 juli 2023 haar principiële goedkeuring aan het voorliggende ontwerp van decreet (VR 2023 1407 DOC.0993/1 tot en met 0993/3).

### Advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA)

De MORA verleende zijn advies op 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 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**

De Raad van State verleende advies nr. 74.350/3 op 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 wordt gegeven in de toelichting bij het betrokken artikel in de Memorie van toelichting, 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.

## **2. INHOUD**

### **A. ALGEMENE TOELICHTING**

#### **Situering**

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

De Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) adviseerde in zijn advies van 29 augustus 2022 over het voorontwerp 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.

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.

## **Inhoud**

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 Onteigeningsdecreet 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.

## **B. TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN**

Voor een afzonderlijke toelichting van de verschillende artikelen kan worden verwezen naar de artikelsgewijze bespreking in de memorie van toelichting bij het ontwerp van decreet.

## **3. BESTUURLIJKE IMPACT**

Ter zake kan worden verwezen naar de nota waaraan de Vlaamse Regering op 14 juli 2023 haar principiële goedkeuring verleende (VR 2023 1407 DOC.0993/1).

## **4. VERDER TRAJECT**

Het ontwerp van decreet zal worden ingediend in het Vlaams Parlement.

## **5. VOORSTEL VAN BESLISSING**

De Vlaamse Regering beslist:

- 1° haar goedkeuring te hechten aan het bijgaande 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 en de bijhorende memorie van toelichting;
- 2° de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken te gelasten het voornoemde ontwerp van decreet en de bijhorende memorie van toelichting, in naam van de Vlaamse Regering, in te dienen bij het Vlaams Parlement.

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken

Lydia PEETERS



Bijlagen:

- het 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
- memorie van toelichting;
- advies van de MORA van 28 juli 2023.
- advies van de Raad van State nr. 74.350/3 van 30 oktober 2023.