

V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2000-2001

1 februari 2001

ONTWERP VAN DECREET

**betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg
en tot oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen**

AMENDEMENTEN

Zie :

435 (2000-2001)

- Nr. 1 : Ontwerp van decreet
- Nr. 2 : Verslag over hoorzittingen
- Nr. 3 : Amendementen

AMENDEMENT Nr. 11

**voorgesteld door de heren Jan Penris en
Jean Geraerts**

Ontwerp van decreet

In het ontwerp van decreet het woord “netmanagement” telkens vervangen door het woord “netbeheer”.

AMENDEMENT Nr. 12

**voorgesteld door de heren Carl Decaluwe,
Bart De Smet, Ludwig Caluwé en
mevrouw Wivina Demeester-De Meyer**

Artikel 2

2° vervangen door wat volgt :

“2° bijzondere vormen van geregeld vervoer : geregeld vervoer van bepaalde categorieën reizigers met uitsluiting van andere reizigers of occasioneel geregeld vervoer bij uitzonderlijke evenementen, met een bepaalde regelmaat en op een bepaald traject, waarbij op vooraf vastgestelde halteplaatsen reizigers mogen worden opgenomen of worden afgezet.

De bijzondere vormen van geregeld vervoer omvatten onder meer :

- a) vervoer van werknemers van en naar het werk ;*
- b) vervoer van scholieren en studenten van en naar hun onderwijsinstellingen ;*
- c) vervoer van militairen en hun gezinnen tussen hun plaats van oorsprong en hun plaats van legering ;*
- d) uitzonderlijk openbaar vervoer bij speciale gelegenheden (b.v. nieuwjaarsnacht) en bij grote manifestaties (b.v. rockfestivals).*

Aan het geregeld karakter van de bijzondere vorm van geregeld vervoer wordt geen afbreuk

gedaan door het feit dat bij de organisatie van het vervoer rekening wordt gehouden met de wisselende behoeften van de gebruiker.”.

VERANTWOORDING

Het openbaar vervoer dat door De Lijn wordt voorzien bij grote manifestaties zoals Rock Werchter, Pukkelpop of Marktrock in Leuven, is geen geregeld vervoer (geen stads- of streekvervoer), noch een bijzondere vorm van geregeld vervoer. Hetzelfde kan gezegd worden voor de “feestbussen” die ingelegd worden tijdens nieuwjaarsnachten. Het is niet zinvol om voor dit vervoer bepaalde categorieën reizigers uit te sluiten, vermits tijdens de nieuwjaarsnacht het niet uitsluitend feestvierders zijn die van deze diensten gebruik maken. Hetzelfde kan gezegd worden van de bussen bij grote manifestaties.

Het blijft geregeld vervoer vermits er een bepaald traject gevolgd wordt, met een bepaalde regelmaat en waarbij op vooraf voorgestelde halteplaatsen worden aangedaan.

AMENDEMENT Nr. 13

**voorgesteld door de heren Jul Van Aperen,
Robert Voorhamme, Johan Malcorps en Jos Bex**

Artikel 2

In 2°, eerste lid, c), op de tweede regel de woorden “plaats van oorsprong” vervangen door het woord “woonplaats”.

AMENDEMENT Nr. 14

**voorgesteld door de heren Carl Decaluwe,
Bart De Smet, Ludwig Caluwé en
mevrouw Wivina Demeester-De Meyer**

Artikel 2

Aan 3° de woorden “, waarvoor geen enkele vergoeding wordt betaald” toevoegen.

VERANTWOORDING

Niet-lucratief en niet-commercieel is een wat vage omschrijving om de doelstelling duidelijk te maken. Om discussie uit te sluiten, wordt toegevoegd dat geen enkele vergoeding onder welke vorm ook betaald wordt.

AMENDEMENT Nr. 15

**voorgesteld door de heren Carl Decaluwe,
Bart De Smet, Ludwig Caluwé en
mevrouw Wivina Demeester-De Meyer**

Artikel 2

6° vervangen door wat volgt :

“6° afstand : de loopafstand ;”.

VERANTWOORDING

Door de definitie van afstand als afstand in vogelvlucht worden de bescheiden normen al te zeer uitgehold. Het heeft geen zin om zo'n norm in te voeren, als deze door de gebruikers van het openbaar vervoer op terrein ook niet als dusdanig worden aangevoeld. 500 meter kan dan in praktijk enorm variëren. 750 meter is op zich al niet vlakbij, als dit in vogelvlucht is, kan dit een kilometer of meer betekenen. Als er normen ingevoerd worden, moeten deze ook zo in praktijk ervaren worden. Zoniet zijn de voorgestelde normen louter theoretisch.

In de oorspronkelijke toelichting wordt vermeld dat een norm met “loopafstand” minder duidelijk en meer voor discussie vatbaar is dan vogelvlucht. Waarom dit minder duidelijk zou zijn, is onduidelijk. De loopafstand (uiteeraard via de kortste weg) is toch perfect meetbaar, zonder ruimte voor discussie.

AMENDEMENT Nr. 16

**voorgesteld door de heren Carl Decaluwe,
Bart De Smet, Ludwig Caluwé en
mevrouw Wivina Demeester-De Meyer**

Artikel 2

In 7°, op de eerste regel, de woorden “de Vlaamse Vervoersmaatschappij” vervangen door de woorden “de autonome Vlaamse Vervoersmaatschappij”.

VERANTWOORDING

De autonomie van deze Vlaamse Openbare Instelling wordt meer en meer uitgehold. Ook met dit decreet lijkt het er soms op dat de VVM geen volwaardige partner is. Om het tegendeel te benadrukken wordt het woord “autonoom” toegevoegd.

AMENDEMENT Nr. 17

**voorgesteld door de heren Carl Decaluwe,
Bart De Smet, Ludwig Caluwé en
mevrouw Wivina Demeester-De Meyer**

Artikel 2

10°, 11°, 12° en 13° vervangen door wat volgt :

“10° grootstedelijke gebieden : de grootstedelijke gebieden Antwerpen en Gent, en het Vlaams Stedelijk gebied rond Brussel, zoals bindend bepaald in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en zoals afgebakend door de Vlaamse regering in de gewestplannen of in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen, krachtens het decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening ;

11° stedelijke gebieden : de regionaalstedelijke gebieden Aalst, Brugge, Hasselt-Genk, Kortrijk, Leuven, Mechelen, Oostende, Roeselare, Sint-Niklaas en Turnhout, zoals bindend bepaald in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en zoals afgebakend door de Vlaamse regering in de gewestplannen of in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen, krachtens het decreet van 18 mei

1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening ;

12° kleinstedelijke gebieden : de structuurondersteunende kleinstedelijke gebieden Aarschot, Deinze, Dendermonde, Diest, Eeklo, Geel, Halle, Herentals, Ieper, Knokke-Heist, Lier, Lokeren, Mol, Oudenaarde, Ronse, Sint-Truiden, Tielt, Tienen, Tongeren en Waregem ; en de kleinstedelijke gebieden op provinciaal niveau Asse, Beveren, Bilzen, Blankenberge, Boom, Bree, Diksmuide, Geraardsbergen, Heist-op-den-Berg, Hoogstraten, Leopoldsburg, Lommel, Maaseik, Maasmechelen, Menen, Neerpelt-Overpelt, Ninove, Poperinge, Temse, Torhout, Veurne, Wetteren en Zottegem, zoals bindend bepaald in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en zoals afgebakend door de provincies in provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen of op voorstel van de provincies door de Vlaamse regering in de gewestplannen, krachtens het decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening ;

13° buitengebieden : de gemeenten en/of delen van gemeenten die niet afgebakend zijn als grootstedelijk, stedelijk of kleinstedelijk gebied.”.

VERANTWOORDING

Uitgangspunt van een onderverdeling naar graad van stedelijkheid moet het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen zijn. In dit amendement wordt de indeling van de stedelijke gebieden van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen overgenomen. Hierin is géén sprake van randstedelijke gebieden. De gemeenten die in het oorspronkelijk artikel werden opgenomen als behorend tot de randstedelijke gebieden, worden in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen aangeduid als deel uitmakend van de grootstedelijke gebieden Antwerpen en Gent en van het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel. Door de “invoering” van de categorie randstedelijke gebieden worden deze gebieden aldus in feite gedegradeerd. Indien zij ook voor basismobiliteit tot de grootstedelijke gebieden zouden gerekend worden, zou hier een hoger niveau van aanbod voorzien moeten worden, dan dat nu het geval is. Dit hoger niveau van aanbod aan openbaar vervoer zal bovendien de doelstellingen zoals geformuleerd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen voor de grootstedelijke gebieden, ondersteunen en versterken.

De grootstedelijke gebieden hebben een eigen specifieke vervoersproblematiek dewelke een aangepaste aanpak noodzakelijk maakt. Dientengevolge worden de grootstedelijke gebieden in een duidelijke aparte categorisering opgenomen. Tot deze grootstedelijke gebieden behoren eveneens de delen van de gemeenten die in het oorspronkelijke artikel waren opgenomen in de categorie “randstedelijke gebieden”.

De stedelijke gebieden zoals beschreven in 10°, 11° en 12° worden bepaald door het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en worden afgebakend in uitvoering van de structuurplannen door het gewest én door de provincies, zoals

ook bepaald in het decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening. (In het oorspronkelijke 12° worden de gebieden die volgens het RSV door de provincies worden afgebakend, volgens dit decreet door de Vlaamse regering aangeduid.)

Met dit amendement wordt het ontwerp van decreet afgestemd op het Structuurplan Vlaanderen. De afbakening van de verschillende stedelijke gebieden laat nog op zich wachten. In afwachting gelden overgangsbepalingen.

AMENDEMENT Nr. 18

**voorgesteld door de heren Carl Decaluwe,
Bart De Smet, Ludwig Caluwé en
mevrouw Wivina Demeester-De Meyer**

AFDELING 1

Basismobiliteit en netmanagement

Het opschrift vervangen door wat volgt : “Minimumaanbod en netmanagement”.

VERANTWOORDING

De term basismobiliteit wordt oneigenlijk gebruikt. Basismobiliteit houdt veel meer in dan enkel een minimumaanbod aan openbaar vervoer, met uitsluiting van het treinvervoer. Daarom wordt beter de term “minimumaanbod” gebruikt.

AMENDEMENT Nr. 19

**voorgesteld door de heren Carl Decaluwe,
Bart De Smet, Ludwig Caluwé en
mevrouw Wivina Demeester-De Meyer**

ONDERAFDELING A

Basismobiliteit

Het opschrift vervangen door wat volgt : “Minimumaanbod”.

VERANTWOORDING

Zie verantwoording bij amendement nr. 18.

AMENDEMENT Nr. 20

**voorgesteld door de heren Carl Decaluwe,
Bart De Smet, Ludwig Caluwé en
mevrouw Wivina Demeester-De Meyer**

Artikel 4

Dit artikel vervangen door wat volgt :

“Artikel 4

Het minimumaanbod heeft tot doel binnen de woonzone van grootstedelijke, stedelijke, kleinstedelijke en buitengebieden een minimumaanbod van geregeld vervoer aan de gebruiker te bieden. Het minimumaanbod houdt bedieningsfrequenties, de tijdsperiode binnen dewelke deze bedieningsfrequenties voorzien moeten worden en afstanden tot haltes van geregeld vervoer in.”.

VERANTWOORDING

Zie verantwoording bij de amendementen nrs. 19 en 20.

Grootstedelijke, stedelijke, kleinstedelijke gebieden, zoals bepaald in amendement nr. 17.

Tijdsperiode : dit is een essentieel element in het minimumaanbod, en moet hier toegevoegd worden.

AMENDEMENT Nr. 21

**voorgesteld door de heren Jul Van Aperen,
Robert Voorhamme, Dirk Holemans en Jan Loones**

Artikel 4

**Op de tweede regel, vóór het woord “stedelijke”
het woord “grootstedelijke,” invoegen.**

VERANTWOORDING

Dit is een technische aanpassing in overeenstemming met amendement nr. 17.

AMENDEMENT Nr. 22

**voorgesteld door de heren Carl Decaluwe,
Bart De Smet, Ludwig Caluwé en
mevrouw Wivina Demeester-De Meyer**

Artikel 5

Paragraaf 2 vervangen door wat volgt :

“§ 2. Het minimumaanbod van geregeld vervoer wordt voorzien binnen een tijdsperiode, waarin de bedieningsfrequentie op andere dagen dan zaterdagen, zon- en wettelijke feestdagen, hierna “de week” te noemen, nooit lager ligt dan op zaterdagen, zon- en wettelijke feestdagen, hierna “het weekend” te noemen.”.

VERANTWOORDING

In het oorspronkelijke artikel wordt de tijdsperiode decretaal vastgelegd. Dit getuigt niet van eenvormige decreetgeving, vermits voor andere elementen naar uitvoeringsbesluiten wordt verwezen. Om de logica van de decreetgeving te respecteren, wordt de tijdsperiode bepaald door de Vlaamse regering (artikel 5, § 8).

AMENDEMENT Nr. 23

**voorgesteld door de heren Carl Decaluwe,
Bart De Smet, Ludwig Caluwé en
mevrouw Wivina Demeester-De Meyer**

Artikel 5

Paragraaf 3 vervangen door wat volgt :

“§ 3. De bedieningsfrequentie van de geregelde vervoersdiensten wordt vastgelegd in functie van het te bedienen gebied. De bedieningsfrequentie in de grootstedelijke gebieden ligt nooit lager dan de bedieningsfrequentie in de stedelijke gebieden. De bedieningsfrequentie in de stedelijke gebieden ligt nooit lager dan in de kleinstedelijke gebieden. De bedieningsfrequentie in de kleinstedelijke gebieden ligt nooit lager dan de bedieningsfrequentie in de buitengebieden.”.

VERANTWOORDING

Enerzijds is dit een technische aanpassing in overeenstemming met amendement nr. 17.

Anderzijds is het onbegrijpelijk waarom er in de oorspronkelijke tekst bij het onderscheid in bedieningsfrequentie tussen kleinstedelijke gebieden en buitengebieden plots wordt gesteld dat deze “altijd hoger” moeten zijn, in plaats van “nooit lager”. Om eenduidigheid in de decreetgeving te brengen, wordt dit aangepast. Hierdoor wordt deze paragraaf ook in overeenstemming gebracht met de logica in § 6.

AMENDEMENT Nr. 24

**voorgesteld door de heren Jul Van Aperen,
Bruno Tobback, Dirk Holemans en Jan Loones**

Artikel 5

In § 3, na de eerste zin de volgende zin invoegen :

“De bedieningsfrequentie in de grootstedelijke gebieden ligt nooit lager dan in de stedelijke gebieden.”.

AMENDEMENT Nr. 25

**voorgesteld door de heren Carl Decaluwe,
Bart De Smet, Ludwig Caluwé en
mevrouw Wivina Demeester-De Meyer**

Artikel 5

In § 4, op de voorlaatste regel de woorden “altijd hoger” vervangen door de woorden “nooit lager”.

VERANTWOORDING

Zie verantwoording bij amendement nr. 23.

Waarom zou het niet kunnen dat op bepaalde lijnen op bepaalde momenten het aanbod in de daluren op hetzelfde niveau wordt gehouden als tijdens de spitsuren.

AMENDEMENT Nr. 26

**voorgesteld door de heren Carl Decaluwe,
Bart De Smet, Ludwig Caluwé en
mevrouw Wivina Demeester-De Meyer**

Artikel 5

Aan § 5 de woorden “en kunnen een te bepalen maximum niet overschrijden” toevoegen.

VERANTWOORDING

Om van het minimumaanbod een essentieel element in de organisatie van het openbaar vervoer te maken, is het noodzakelijk om een algemene maximumwachttijd op te leggen. Eén uur wachttijd lijkt het absolute maximum voor een aantrekkelijk openbaar vervoersaanbod, doch het komt de regering toe om deze maximumwachttijd te bepalen.

AMENDEMENT Nr. 27

**voorgesteld door de heren Carl Decaluwe,
Bart De Smet, Ludwig Caluwé en
mevrouw Wivina Demeester-De Meyer**

Artikel 5

Paragraaf 6 vervangen door wat volgt :

“§ 6. De afstanden vanuit de woonzones in de gebieden bedoeld in artikel 4 tot haltes van geregelde vervoersdiensten worden vastgelegd in functie van het te bedienen gebied. In de grootstedelijke gebieden zijn deze afstanden nooit langer dan in de stedelijke gebieden. In de stedelijke gebieden zijn deze afstanden nooit langer dan in de kleinstedelijke gebieden. In de kleinstedelijke gebieden zijn deze afstanden nooit langer dan in de buitengebieden.”.

VERANTWOORDING

Dit is een technische aanpassing in overeenstemming met amendement nr. 17.

AMENDEMENT Nr. 28

**voorgesteld door de heren Jul Van Aperen,
Robert Voorhamme, Dirk Holemans en Jan Loones**

Artikel 5

In § 6, op de vierde regel de woorden “stedelijke gebieden” vervangen door de woorden “grootstedelijke en stedelijke gebieden”.

AMENDEMENT Nr. 29

**voorgesteld door de heren Carl Decaluwe,
Bart De Smet, Ludwig Caluwé en
mevrouw Wivina Demeester-De Meyer**

Artikel 5

Paragraaf 7 schrappen.

VERANTWOORDING

Dit is een technische aanpassing in overeenstemming met amendement nr. 17.

Deze gebieden worden immers afgebakend in uitvoering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en van het decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening. Het is onzinnig om in afwachting van deze afbakening eerst nog een andere afbakening te bepalen, en in afwachting daarvan nog een overgangsbepaling te voorzien (artikel 72). Eén overgangsbepaling is voldoende.

AMENDEMENT Nr. 30

**voorgesteld door de heren Carl Decaluwe,
Bart De Smet, Ludwig Caluwé en
mevrouw Wivina Demeester-De Meyer**

Artikel 5

In § 8, op de tweede regel, de woorden “drie jaar” vervangen door de woorden “zes maanden”.

VERANTWOORDING

Het is onbegrijpelijk dat in het oorspronkelijke artikel een periode van 3 jaar wordt voorzien om de normen vast te leggen. Na deze periode moet het minimumaanbod reeds gerealiseerd zijn, een minimumaanbod dat door de regering moet worden bepaald. Het getuigt niet van goed bestuur om dat a posteriori vast te leggen. Daarom moet dit zo snel mogelijk gebeuren na goedkeuring van het decreet. Er worden bovendien al 2 jaar normen van het minimumaanbod gehanteerd, zonder decretale basis.

AMENDEMENT Nr. 31

**voorgesteld door de heren Carl Decaluwe,
Bart De Smet, Ludwig Caluwé en
mevrouw Wivina Demeester-De Meyer**

Artikel 6

Paragraaf 1 vervangen door wat volgt :

“§ 1. Het minimumaanbod wordt georganiseerd en verzekerd door de VVM. De invoering van het minimumaanbod dient geleidelijk te gebeuren en gelijkmatig gespreid te worden over verschillende gebieden.”.

VERANTWOORDING

Technische aanpassing naar aanleiding van de amendementen nrs. 18, 19 en 20.

AMENDEMENT Nr. 32

**voorgesteld door de heren Carl Decaluwe,
Bart De Smet, Ludwig Caluwé en
mevrouw Wivina Demeester-De Meyer**

Artikel 6

Paragraaf 2 schrappen.

VERANTWOORDING

Deze paragraaf heeft betrekking op de concrete realisatie en uitvoering op het terrein van het minimumaanbod. Het komt aan de autonome VVM toe om te bepalen hoe dit gerealiseerd wordt, dit hoeft niet in een decreet bepaald te worden.

AMENDEMENT Nr. 33

**voorgesteld door de heren Jul Van Aperen,
Robert Voorhamme, Dirk Holemans en Jan Loones**

Artikel 6

In § 2, op de tweede regel de woorden “in de stedelijke gebieden” vervangen door de woorden “in de grootstedelijke en de stedelijke gebieden”.

AMENDEMENT Nr. 34

**voorgesteld door de heren Carl Decaluwe,
Bart De Smet, Ludwig Caluwé en
mevrouw Wivina Demeester-De Meyer**

Artikel 6

In § 3, het derde lid vervangen door wat volgt :

“De Vlaamse regering bepaalt het bedrag van de vergoeding, dat altijd hoger is dan de kostprijs van een aangetekend schrijven.”.

VERANTWOORDING

Een officiële klacht zal best aangetekend verstuurd worden, wat momenteel een kostprijs van 167 frank betekent, ofwel meer dan 4 euro. Het in het decreet schrijven van een minimum van 3 euro is dan ook goed om van deze regeling meteen een lege doos te maken. Bovendien is een bewijs van persoonlijk nadeel (bewijs van taxirit) een onnodige verzwaring van de procedure. Ofwel wordt het minimumaanbod gerealiseerd, ofwel niet. Als een potentiële gebruiker bij het in gebreke blijven door de VVM, een andere oplossing vindt dan een taxi te bestellen, moet ook hij in de mogelijkheid zijn om klacht in te dienen. Bovendien is het niet in alle landelijke gebieden evident om een taxi te laten komen.

Hoe de procedure concreet moet verlopen, wordt bepaald door de Vlaamse regering cf. het vijfde lid van deze § 3.

AMENDEMENT Nr. 35

voorgesteld door de heren Carl Decaluwe,
Bart De Smet, Ludwig Caluwé en
mevrouw Wivina Demeester-De Meyer

Artikel 6

Paragrafen 4 en 5 schrappen.

VERANTWOORDING

Deze paragrafen hebben betrekking op de principes van het netmanagement. Informatie en halte-infrastructuur moeten onder de onderafdeling netmanagement worden opgenomen.

AMENDEMENT Nr. 36

voorgesteld door de heren Carl Decaluwe,
Bart De Smet, Ludwig Caluwé en
mevrouw Wivina Demeester-De Meyer

Artikel 7

Paragraaf 1 vervangen door wat volgt :

“§ 1. Iedere wegbeheerder moet bij het plannen van wegwerkzaamheden en bij manifestaties op de door de VVM bediende wegen – in samenspraak met de VVM – ervoor zorgen dat het minimumaanbod aan openbaar vervoer gegarandeerd blijft.”.

VERANTWOORDING

“Op de hoogte brengen” is onvoldoende. Als men van het minimumaanbod daadwerkelijk een recht wil maken, moet het openbaar vervoer als een openbare dienst beschouwd worden waarop men moet kunnen rekenen, net als men moet kunnen rekenen op bijvoorbeeld elektriciteit en telefonie. In dat geval moet de wegbeheerder – in samenspraak met de VVM – ervoor zorgen dat bij wegwerkzaamheden en bij manifestaties de openbare dienst/het minimumaanbod gegarandeerd blijft.

SUBAMENDEMENT Nr. 37

voorgesteld door de heren Carl Decaluwe,
Bart De Smet, Ludwig Caluwé en
mevrouw Wivina Demeester-De Meyer
op het amendement nr. 36 voorgesteld door
de heren Carl Decaluwe, Bart De Smet,
Ludwig Caluwé en mevrouw
Wivina Demeester-De Meyer

Artikel 7

In de voorgestelde tekst van § 1 de woorden “en bij manifestaties” schrappen.

VERANTWOORDING

Zie verantwoording bij amendement nr. 36.

AMENDEMENT Nr. 38

voorgesteld door de heren Jul Van Aperen,
Bruno Tobback, Dirk Holemans en Jan Loones

Artikel 7

In § 2, 1°, op de eerste regel, na de woorden “afbakening van” de woorden “een grootstedelijk gebied,” invoegen.

AMENDEMENT Nr. 39

voorgesteld door de heren Carl Decaluwe,
Bart De Smet, Ludwig Caluwé en
mevrouw Wivina Demeester-De Meyer

Artikel 8

Dit artikel vervangen door wat volgt :

“Artikel 8

Het netmanagement legt – bovenop het minimumaanbod zoals bedoeld in artikel 5 – de criteria vast waaraan de doelmatige en efficiënte organisatie van het geregeld vervoer moet voldoen, met een maximale tegemoetkoming aan de verplaatsingsbehoeften en verplaatsingsstromen.

Het netmanagement omvat ten minste criteria met betrekking tot de minimaal te bedienen aantrekkingspolen, de aansluiting op andere vervoersmodi, de commerciële snelheid, de informatie voor de burger én voor de klant aan de halte, het comfort in ruime zin, met inbegrip van de toegankelijkheid, de halte-infrastructuur, de exploitatiewijze en de te volgen reisweg. Ook de afstemming van het vervoersaanbod op het ruimtelijk karakter van een gebied én de versterking door het vervoersaanbod van het ruimtelijk karakter van een gebied, vormen criteria bij de opstelling van het netmanagement.”.

VERANTWOORDING

Aanvullend op het minimumaanbod, is het goed om een aantal criteria scherp te stellen waaraan goed uitgebouwd openbaar vervoer moet voldoen. Dit betekent echter niet dat de concrete dienstregeling aan de Vlaamse overheid moet voorgelegd worden. Het behoort tot de autonomie van De Lijn om de gevolgde reisweg of de exploitatiewijze te bepalen, zolang deze voldoet aan de principes, de criteria zoals vastgelegd in het netmanagement.

Een wat “ongewoon” criterium is de afstemming van het vervoersaanbod op de ruimtelijke planning. Meer concreet moet het gewenste vervoersaanbod afgestemd worden op de gewenste ruimtelijke structuur zoals die in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen weerhouden werd. Dit betekent bijvoorbeeld dat er normen opgesteld worden voor het interstedelijke vervoersaanbod tussen stedelijke en klein-stedelijke gebieden voor zover er geen treinverbinding is ; dat er normen opgesteld worden voor het vervoersaanbod tussen hoofddorpen en woonkernen in het buitengebied ; enz.

SUBAMENDEMENT Nr. 40

voorgesteld door de heren Carl Decaluwe, Bart De Smet en mevrouw Wivina Demeester-De Meyer op het amendement nr. 39 voorgesteld door de heren Carl Decaluwe, Bart De Smet, Ludwig Caluwé en mevrouw Wivina Demeester-De Meyer

Artikel 8

In de voorgestelde tekst, tweede lid, na de woorden “de halte-infrastructuur,” de woorden “de maximum-loopafstand tot de haltes,” invoegen.

VERANTWOORDING

Door de definitie van afstand als afstand in vogelvlucht te weerhouden, worden de bescheiden normen al te zeer uitgehold. Het heeft geen zin om zo’n norm in te voeren, als deze door de gebruikers van het openbaar vervoer op terrein ook niet als dusdanig wordt aangevoeld. Het is dan ook noodzakelijk om in het netmanagement een maximumloopafstand in te voeren van bijvoorbeeld 1 kilometer.

AMENDEMENT Nr. 41

voorgesteld door de heren Carl Decaluwe, Bart De Smet, Ludwig Caluwé en mevrouw Wivina Demeester-De Meyer

Artikel 9

Paragraaf 2 vervangen door wat volgt :

“§ 2. Vervoersgebieden zijn gebieden waarvan de gemeenten een samenhangend geheel vormen inzake mobiliteit, meestal met een vervoerskern en een invloedsgebied. Deze gemeenten worden betrokken bij het opstellen van het netmanagement voor hun vervoersgebied.

Het Vlaamse Gewest telt 13 grote vervoersgebieden : Antwerpen, Gent, Aalst, Brugge, Hasselt-Genk, Kortrijk, Leuven, Mechelen, Oostende, Roeselare, Sint-Niklaas, Turnhout en het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel. Dit laatste vervoersgebied bevat geen vervoerskern.

Vervoersgebieden zullen vaak overlappen.

Naast deze grote vervoersgebieden kunnen kleinere vervoersgebieden aangeduid worden.”.

VERANTWOORDING

In het eerste lid wordt het begrip vervoersgebied concreter gemaakt als groep van gemeenten. Bovendien worden deze gemeenten expliciet betrokken bij het opstellen van het netmanagement voor hun gebied.

In het tweede lid werd het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel toegevoegd als vervoersgebied. Deze regio bevat geen vervoerskern binnen het Vlaamse Gewest, maar het is duidelijk dat dit wél een duidelijk invloedsgebied is.

In het derde lid wordt het waterscheidingsprincipe verlaten. Het waterscheidingsprincipe kan nooit hard gemaakt worden voor grensgevallen. Gemeenten die in de buurt van een grens tussen twee vervoersgebieden gelegen zijn, zullen bijna steeds afgestemd zijn op 2 vervoerskernen. Dit zal afhankelijk zijn per functie. Voor onderwijs kan men bijvoorbeeld afgestemd zijn op de ene kern, voor arbeid op de andere. Daarom de mogelijkheid tot overlappingsen.

In het vierde lid wordt een opening gemaakt voor de VVM om met een kleinere groep van gemeenten dan in één van de 13 vervoersgebieden het openbaar vervoer te gaan organiseren.

AMENDEMENT Nr. 42

**voorgesteld door de heren Carl Decaluwe,
Bart De Smet, Ludwig Caluwé en
mevrouw Wivina Demeester-De Meyer**

Artikel 9

Paragraaf 2 vervangen door wat volgt :

“§ 2. Vervoersgebieden zijn gebieden waarvan de gemeenten en/of delen van gemeenten een samenhangend geheel vormen inzake mobiliteit, meestal met een vervoerskern en een invloedsgebied. De gemeenten worden betrokken bij het opstellen van het netmanagement voor hun vervoersgebied.

Het Vlaamse Gewest telt 12 grote vervoersgebieden : Antwerpen, Gent, Aalst, Brugge, Hasselt-Genk, Kortrijk, Leuven, Mechelen, Oostende, Roeselare, Sint-Niklaas, Turnhout. Daarnaast is er het specifiek Vlaams stedelijk gebied rond Brussel.

Binnen deze grote vervoersgebieden kunnen kleinere vervoersgebieden aangeduid worden.”.

VERANTWOORDING

Zie verantwoording bij amendement nr. 41.

AMENDEMENT Nr. 43

**voorgesteld door de heren Carl Decaluwe,
Bart De Smet, Ludwig Caluwé en
mevrouw Wivina Demeester-De Meyer**

Artikel 10

Paragraaf 1 vervangen door wat volgt :

§ 1. Het netmanagement zoals bedoeld in artikel 8 wordt opgesteld door de VVM.

Binnen een termijn van één jaar na de inwerkingtreding van het besluit, bedoeld in artikel 5, § 7, legt de VVM het netmanagement ter goedkeuring voor aan de Vlaamse regering.

De Vlaamse regering kan het haar voorgelegde netmanagement wijzigen mits een omstandige motivering.”.

VERANTWOORDING

Eerste lid : het netmanagement wordt in het geamendeerde artikel 8 duidelijk gedefinieerd, een verwijzing hiernaar is voldoende, het minimumaanbod staat daar los van.

Tweede lid : volgens het geamendeerde artikel 8 is het de bedoeling van netmanagement om duidelijke criteria te definiëren, niet om de concrete dienstregeling uit te werken. Dit kan ongetwijfeld veel sneller dan 2 jaar. De her Nummering tot § 7 is het gevolg van amendement nr. 29.

Het derde lid is ongewijzigd

AMENDEMENT Nr. 44

**voorgesteld door de heren Carl Decaluwe,
Bart De Smet, Ludwig Caluwé en
mevrouw Wivina Demeester-De Meyer**

Artikel 11

Dit artikel vervangen door wat volgt :

“Artikel 11

§ 1. De VVM zorgt voor permanente opvolging van het netmanagement en past wanneer nodig het netmanagement onmiddellijk aan.

De VVM past het netmanagement in elk geval aan ingeval van ingrijpende ruimtelijke wijzigingen in één of meer vervoersgebieden. Ook de resultaten van het tweejaarlijks gevoerde marktonderzoek leiden tot aanpassingen in het netmanagement, net als ingrijpende wijzigingen in de bevolkingscijfers.

§ 2. De aanpassingen bedoeld in § 1 worden aan de Vlaamse regering ter goedkeuring voorgelegd.

De Vlaamse regering kan het haar voorgelegde aangepaste netmanagement wijzigen mits een omstandige motivering.

De Vlaamse regering past het netmanagement zelf aan ingeval de VVM het netmanagement onvoldoende opvolgt en ruimtelijke wijzigingen, marktonderzoeken of ingrijpende wijzigingen in de bevolkingscijfers, zoals bedoeld in § 1, tweede lid, niet vertaalt in een aangepast netmanagement.”.

VERANTWOORDING

Nieuw eerste lid om aan te duiden dat netmanagement een permanent proces moet zijn, dat permanent opgevolgd moet worden en waar op elk moment wijzigingen aangebracht kunnen worden.

Een aantal redenen die wijzigingen noodzakelijk kunnen maken, worden opgesomd in het tweede lid.

De aanpassing van § 2 is het gevolg van de aanpassingen in § 1.

AMENDEMENT Nr. 45

**voorgesteld door de heren Carl Decaluwe,
Bart De Smet, Ludwig Caluwé en
mevrouw Wivina Demeester-De Meyer**

Artikel 17

In § 3, eerste lid, op de tweede regel de woorden “vier maanden” vervangen door de woorden “twee maanden”.

VERANTWOORDING

Gezien de ambities om te komen tot een moderne, efficiënte regelgeving en de administratieve rompslomp zo beperkt mogelijk te houden, moet een beslissing over een vergunning binnen een termijn van 2 maanden toch mogelijk zijn.

AMENDEMENT Nr. 46

**voorgesteld door de heren Carl Decaluwe,
Bart De Smet, Ludwig Caluwé en
mevrouw Wivina Demeester-De Meyer**

Artikel 17

In § 4, eerste lid, 3°, op de derde regel de woorden “nationaal en” schrappen.

VERANTWOORDING

Artikel 17 behandelt de vergunningen voor het grensoverschrijdend geregeld vervoer. Het is evident dat hiervoor enkel de bepalingen voor internationaal personenvervoer gelden, zoniet is dit in contradictie met de liberalisering van deze diensten.

AMENDEMENT Nr. 47

**voorgesteld door de heren Carl Decaluwe,
Bart De Smet, Ludwig Caluwé en
mevrouw Wivina Demeester-De Meyer**

Artikel 19

Aan § 6 de woorden “, naargelang het nationaal of grensoverschrijdend karakter van het vervoer” toevoegen.

VERANTWOORDING

Zie verantwoording bij amendement nr. 46.

AMENDEMENT Nr. 48

voorgesteld door de heer André Denys

Artikel 27

Dit artikel schrappen.

AMENDEMENT Nr. 49

**voorgesteld door de heren Carl Decaluwe,
Bart De Smet, Ludwig Caluwé en
mevrouw Wivina Demeester-De Meyer**

Artikel 31

In § 1 de woorden “vijf jaar” telkens vervangen door de woorden “tien jaar”.

VERANTWOORDING

De ervaring in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft tot gevolg dat er daar plannen bestaan om de duurtijd van de vergunning terug op te trekken naar 10 jaar omdat de administratie door deze korte duurtijd van de vergunning-

periode het moeilijk heeft om de vergunningvernieuwingen bij te houden. Bovendien is 10 jaar een gunstigere periode om de vrije markt te laten spelen, vermits bescheiden op nieuwe spelers op de markt zo hun investeringen over een langere periode kunnen plannen en afschrijven.

AMENDEMENT Nr. 50

**voorgesteld door de heren Carl Decaluwe,
Bart De Smet, Ludwig Caluwé en
mevrouw Wivina Demeester-De Meyer**

Artikel 37

In § 2 het laatste lid schrappen.

VERANTWOORDING

Geen beslissing nemen is een daad van onbehoorlijk bestuur, en kan niet aanvaard worden als procedure tot toekenning van een vergunning. Daarom wordt het laatste lid van artikel 37, § 2 geschrapt.

AMENDEMENT Nr. 51

**voorgesteld door de heren Carl Decaluwe,
Jul Van Aperen, Robert Voorhamme,
Johan Malcorps en Jan Loones**

Artikel 37

In § 2 het laatste lid vervangen door wat volgt :

“Indien de bestendige deputatie geen beslissing heeft genomen binnen de in het eerste lid bedoelde termijn, kan de aanvrager bij aangetekend schrijven vragen om binnen de maand na ontvangst, een beslissing te nemen. Indien binnen deze termijn de deputatie niet heeft beslist, wordt het beroep geacht te zijn ingewilligd.”.

AMENDEMENT Nr. 52

**voorgesteld door de heren Carl Decaluwe,
Bart De Smet, Ludwig Caluwé en
mevrouw Wivina Demeester-De Meyer**

Artikel 39

Dit artikel vervangen door wat volgt :

“Artikel 39

Het voorzien, het wijzigen en het afschaffen van standplaatsen op de openbare weg in een bepaalde gemeente gebeurt in overleg met de VVM en met de taxi-exploitanten met een vergunning van de betrokken gemeente. De wijze van overleg wordt door de Vlaamse regering bepaald.”.

VERANTWOORDING

Om de nodige afstemming en complementariteit te voorzien tussen de vervoersmodi, is het wenselijk om VVM en taxaatschappijen samen aan tafel te zetten. Ook voor een vlotte organisatie van voor- en natransport is dit onontbeerlijk.

AMENDEMENT Nr. 53

**voorgesteld door de heren Carl Decaluwe,
Bart De Smet, Ludwig Caluwé en
mevrouw Wivina Demeester-De Meyer**

HOOFDSTUK V

De taxidiensten

AFDELING 4 (nieuw)

Aan hoofdstuk V een nieuwe afdeling 4, bestaande uit een nieuw artikel 40bis invoegen, dat luidt als volgt :

*“AFDELING 4**Taxi en geregeld vervoer**Artikel 40bis*

Met collectieve taxi's kan geregeld vervoer geëxploiteerd worden onder een aantal voorwaarden. Deze voorwaarden worden bepaald door de Vlaamse regering.”.

VERANTWOORDING

De collectieve taxi's worden enkel gedefinieerd, zonder verder bepaling wat hiervan de doelstellingen zijn. Het is duidelijk dat hierdoor mogelijkheden worden gecreëerd om taxi's in te schakelen in het geregeld vervoer, meer bepaald in het vraagafhankelijk openbaar vervoer. Dit wordt met dit amendement als dusdanig ingeschreven in het decreet. Hiervoor moeten een aantal voorwaarden vastgelegd worden door de Vlaamse regering om oneigenlijke concurrentie met busmaatschappijen te vermijden (i.v.m. kwalificaties, arbeidsvoorwaarden, herkenbaarheid, aanbesteding, enz.).

AMENDEMENT Nr. 54

**voorgesteld door de heren Carl Decaluwe,
Bart De Smet, Ludwig Caluwé en
mevrouw Wivina Demeester-De Meyer**

Artikel 42

In § 1, 8°, op de tweede regel, na het woord “voertuigen” de woorden “zoals een taximeter,” invoegen.

VERANTWOORDING

Volgens de txisector zorgt het vermelden van de taximeter ervoor dat elke discussie uitgesloten wordt.

AMENDEMENT Nr. 55

**voorgesteld door de heren Carl Decaluwe,
Bart De Smet, Ludwig Caluwé en
mevrouw Wivina Demeester-De Meyer**

Artikel 49

In § 2 op de derde regel het bedrag “625 euro” vervangen door het bedrag “125 euro”.

VERANTWOORDING

Volgens de beroepsfederatie zijn de oorspronkelijke bedragen onbegrijpelijk hoog. De verlaging tot een redelijk bedrag moet het overleven van deze sector garanderen. Limousine-activiteiten zijn in Vlaanderen meestal gericht op rouw- en trouwplechtigheden, en minder op continue activiteit. Hierdoor moeten de bedragen realistisch gehouden worden.

AMENDEMENT Nr. 56

**voorgesteld door de heren Jul Van Aperen,
Robert Voorhamme, Johan Malcorps en
Paul Van Grembergen**

Artikel 49

In § 2 op de derde regel het bedrag “625 euro” vervangen door het bedrag “250 euro”.

VERANTWOORDING

Aangezien de limousine geen continue activiteit is, lijkt het zinvol om het voorziene bedrag voor de belasting op de vergunningen te verlagen tot een bedrag van 250 euro.

AMENDEMENT Nr. 57

**voorgesteld door de heren Carl Decaluwe,
Bart De Smet, Ludwig Caluwé en
mevrouw Wivina Demeester-De Meyer**

Artikel 49

In § 3 op de derde regel het bedrag “500 euro” vervangen door het bedrag “125 euro”.

VERANTWOORDING

Volgens de beroepsfederatie zijn de oorspronkelijke bedragen onbegrijpelijk hoog. De verlaging tot een redelijk bedrag moet het overleven van deze sector garanderen. Limousine-activiteiten zijn in Vlaanderen meestal gericht op rouw- en trouwplechtigheden, en minder op continue activiteit. Hierdoor moeten de bedragen realistisch gehouden worden.

AMENDEMENT Nr. 58

**voorgesteld door de heren Jul Van Aperen,
Robert Voorhamme, Johan Malcorps en
Paul Van Grembergen**

Artikel 49

In § 3 op de derde regel het bedrag “500 euro” vervangen door het bedrag “250 euro”.

VERANTWOORDING

Aangezien de limousine geen continue activiteit is, lijkt het zinvol om het voorziene bedrag voor de belasting op de vergunningen te verlagen tot een bedrag van 250 euro.

AMENDEMENT Nr. 59

**voorgesteld door de heren Carl Decaluwe,
Bart De Smet, Ludwig Caluwé en
mevrouw Wivina Demeester-De Meyer**

Artikel 50

In § 2 het laatste lid schrappen.

VERANTWOORDING

Zie verantwoording bij amendement nr. 50.

AMENDEMENT Nr. 60

**voorgesteld door de heren Carl Decaluwe,
Jul Van Aperen, Robert Voorhamme,
Johan Malcorps en Jan Loones**

Artikel 50

In § 2 het laatste lid vervangen door wat volgt :

“Indien de bestendige deputatie geen beslissing heeft genomen binnen de in het eerste lid bedoelde termijn, kan de aanvrager bij aangetekend schrijven vragen om binnen de maand na ontvangst, een beslissing te nemen. Indien binnen deze termijn de deputatie niet heeft beslist, wordt het beroep geacht te zijn ingewilligd.”.

AMENDEMENT Nr. 61

**voorgesteld door de heren Carl Decaluwe,
Bart De Smet, Ludwig Caluwé en
mevrouw Wivina Demeester-De Meyer**

Artikel 54

Paragraaf 1 vervangen door wat volgt :

“§ 1. De MORA is samengesteld uit één voorzitter, één ondervoorzitter, achttien leden en elf leden-deskundigen, allen benoemd door de Vlaamse regering.

De Vlaamse regering benoemt voor alle leden een plaatsvervanger.

De voorzitter, de ondervoorzitter, de leden en de leden-deskundigen zijn stemgerechtigd.

De plaatsvervangers nemen deel aan de beraadslagen met raadgevende stem. Zij zijn echter stemgerechtigd wanneer zij deelnemen aan de werkzaamheden van het effectief lid.”.

VERANTWOORDING

Ook de leden-deskundigen moeten volwaardig stemrecht genieten, zoniet wordt hun taak meteen uitgehold. Het is in het geïntegreerde mobiliteitsbeleid bovendien van het grootste belang dat ook de provincies en de gemeenten effectief een woordje kunnen meespreken. Zij moeten belangrijke aspecten van het mobiliteitsbeleid uitvoeren. Voor de zes deskundigen op voordracht van universitaire en wetenschappelijke instellingen en uit de Hogescholen is stemrecht onontbeerlijk opdat er ook daadwerkelijk met hun inbreng rekening gehouden zou worden.

AMENDEMENT Nr. 62

**voorgesteld door de heren Carl Decaluwe,
Bart De Smet, Ludwig Caluwé en
mevrouw Wivina Demeester-De Meyer**

Artikel 54

In § 3, eerste lid, 2°, d) vervangen door wat volgt :

“d) Nationale Groepering van Taxi- en Locatieauto-bedrijven (afgekort GTL) ;”.

VERANTWOORDING

Dit is de officiële benaming van deze organisatie.

AMENDEMENT Nr. 63

**voorgesteld door de heren Carl Decaluwe,
Bart De Smet, Ludwig Caluwé en
mevrouw Wivina Demeester-De Meyer**

Artikel 54

Aan § 3, eerste lid, 2°, een e) toevoegen dat luidt als volgt :

“e) de Vlaamse Raad van Autobus- en autocarondernemers en van reisorganisatoren (afgekort VRA) ;”.

VERANTWOORDING

Ook de autobus- en autocarondernemers zijn aanbieders van personenvervoer, en dienen een vertegenwoordiger in de MORA te kunnen afvaardigen. Zeker gezien het feit dat zij een toenemend aantal openbare diensten verzorgt.

AMENDEMENT Nr. 64

**voorgesteld door de heren Carl Decaluwe,
Bart De Smet, Ludwig Caluwé en
mevrouw Wivina Demeester-De Meyer**

Artikel 54

Aan § 3, eerste lid, 3°, een lid toevoegen, dat luidt als volgt :

“Onder deze acht leden moet er voldoende spreiding bestaan tussen de verschillende vervoersmodi. Zowel voetgangers, fietsers, gebruikers van het openbaar vervoer, motorrijders als automobilisten en anderen moeten aan bod komen.”.

VERANTWOORDING

In de toelichting bij het oorspronkelijke artikel is er sprake van de Fietsersbond en de zwakke weggebruikers. In concreto kunnen hieraan toegevoegd worden : de Voetgangersbond, de BTTB, de MAG, de Vlaamse Automobilisten-

bond, enz. Ook de constructeurs kunnen hier een plaats krijgen, o.a. Febiac voor wat betreft de automobielsector.

AMENDEMENT Nr. 65

**voorgesteld door de heren Carl Decaluwe,
Bart De Smet, Ludwig Caluwé en
mevrouw Wivina Demeester-De Meyer**

Artikel 54

In § 4, eerste lid, 3° vervangen door wat volgt :

“3° twee op voordracht van de erkende werknemersorganisaties en één op voordracht van erkende werkgeversorganisaties ;”.

VERANTWOORDING

Naast de vier vertegenwoordigers uit de sector van het goederenvervoer, op voordracht van de SERV, zoals bepaald in § 3, 1°, beschikken de werknemersorganisaties en werkgeversorganisaties over veel expertise voor het mobiliteitsbeleid. Bovendien vormt het woon-werkverkeer een belangrijk onderdeel in de dagelijkse bereikbaarheidsproblemen. Het is dan ook evident dat zij mee kunnen zoeken naar duurzame oplossingen.

AMENDEMENT Nr. 66

voorgesteld door de heer André Denys

Artikel 55

In § 2, 2° vervangen door wat volgt :

“2° Het Vlaams Parlement.”.

AMENDEMENT Nr. 67**voorgesteld door de heer Jul Van Aperen**

Artikel 62

Dit artikel schrappen.

2° *stedelijke gebieden* : de woonkernen zoals voorzien in de gewestelijke plannen van aanleg, die binnen de grenzen liggen van de gebieden zoals bedoeld in artikel 2, 11°, van dit decreet ;

3° *kleinstedelijke gebieden* : de woonkernen zoals voorzien in de gewestelijke plannen van aanleg, die binnen de grenzen liggen van de gebieden zoals bedoeld in artikel 2, 12°, van dit decreet ;

4° *buitengebieden* : de woonkernen zoals voorzien in de gewestelijke plannen van aanleg, die binnen de grenzen liggen van de gebieden zoals bedoeld in artikel 2, 13°.”.

AMENDEMENT Nr. 68**voorgesteld door de heer Bart De Smet**

Artikel 65

In § 2, 3° vervangen door wat volgt :

“3° *de bijstand vorderen van de lokale en federale politie.*”.

VERANTWOORDING

Dit is een technische aanpassing naar aanleiding van de amendementen nrs. 17, 28 en 29.

AMENDEMENT Nr. 70

**voorgesteld door de heren Carl Decaluwe,
Bart De Smet, Ludwig Caluwé en
mevrouw Wivina Demeester-De Meyer**

Artikel 73

In § 1 het eerste lid schrappen.**AMENDEMENT Nr. 69**

**voorgesteld door de heren Carl Decaluwe,
Bart De Smet, Ludwig Caluwé en
mevrouw Wivina Demeester-De Meyer**

Artikel 72

Paragraaf 1 vervangen door wat volgt :

§ 1. *In afwachting van de afbakening van de gebieden zoals bedoeld in artikel 2, 10° t.e.m. 13° krachtens het decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening, worden deze gebieden afgebakend als volgt :*

1° *grootstedelijke gebieden* : de woonkernen zoals voorzien in de gewestelijke plannen van aanleg, die binnen de grenzen liggen van de gebieden zoals bedoeld in artikel 2, 10°, van dit decreet ;

VERANTWOORDING

Dit is een technische aanpassing naar aanleiding van de amendementen nrs. 29 en 69.