



Vlaams
Parlement

ingediend op **807** (2015-2016) – Nr. 1
2 juni 2016 (2015-2016)

Voorstel van decreet

van Annick De Ridder, Karin Brouwers, Marino Keulen, Lies Jans,
Dirk de Kort en Paul Van Miert

houdende de invoering van
een regelluw kader in functie van
de proefprojecten basisbereikbaarheid

TOELICHTING

1. Algemene toelichting

Vanuit de vaststelling dat basismobiliteit een rem vormt op de uitbouw van een kostenefficiënt, vraaggestuurd openbaar vervoer wordt de omslag naar de basisbereikbaarheid voorbereid.

Basisbereikbaarheid stelt het kunnen bereiken van belangrijke maatschappelijk functies op basis van een vraaggericht systeem en met een optimale inzet van middelen als doelstelling voorop. Deze zal worden gerealiseerd door een samenspel en integratie van initiatieven uit verschillende beleidsdomeinen en verschillende actoren.

Een aanbod van stads- en streekvervoer staat hierbij niet langer op zichzelf, maar maakt deel uit van het totale mobiliteitsnetwerk, waarbij vanuit de idee van combimobiliteit, voor- en natrajecten met de fiets, de auto en andere vervoersmodi worden gefaciliteerd.

Aan de hand van proefprojecten zullen de aanpassingen aan het huidige aanbod en de uitbouw van performante vervoersregio's worden uitgetest. Deze proefprojecten worden vanuit het totaalaanbod (dus ook NMBS, De Lijn, vervoer op maat enzovoort) en in nauwe samenwerking met lokale besturen en lokale initiatieven opgesteld.

Er wordt uitgegaan van een hiërarchisch gestructureerd vervoermodel dat wordt gerealiseerd door het treinnet, het kernnet, het aanvullend net en het vervoer op maat. Het kernnet en aanvullend net worden geëxploiteerd door De Lijn (Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn) aan de hand van een vaste dienstregeling. Dit deel van het net zal aangevuld en dus versterkt worden door lokale (al dan niet private) initiatieven voor het vervoer op maat (zoals taxi's, buurtbussen, dorpsauto's, vrijwilligersvervoer enzovoort).

De proefprojecten die zullen worden uitgerold hebben tot doel:

- het uittekenen van het mobiliteitsplan van de vervoersregio, dat invulling geeft aan de strategische, tactische en operationele mobiliteitsregierol;
- het uittekenen van het vervoersnet voor openbaar en collectief vervoer in de regio: op basis van een gelaagd vervoersmodel (kernnet, aanvullend net en vervoer op maat);
- na te gaan welke noodzakelijke voorwaarden er vervuld moeten zijn om basisbereikbaarheid te bewerkstelligen:
 - a) procesmatige voorwaarden;
 - b) regelgevende voorwaarden;
 - c) ondersteunende voorwaarden;
 - d) budgettaire voorwaarden.

De bedoeling van het voorliggende voorstel van decreet is om, overeenkomstig de resolutie (*Parl.St.* VI.Parl. 2014-15, nr. 412/2) van het Vlaams Parlement en de conceptnota betreffende de basisbereikbaarheid zoals op 18 december 2015 goedgekeurd door de Vlaamse Regering (*Parl.St.* VI.Parl. 2015-16, nr. 614/1), een regelluw kader te creëren voor deze proefprojecten in die zin dat de regels zoals deze nu zijn opgelegd in diverse decreten niet gelden voor de vervoersgebieden waarin de uitgangspunten van basisbereikbaarheid worden uitgetest.

Het uiteindelijke doel van de uit te voeren proefprojecten is om de Vlaamse overheid in staat te stellen een nieuw regelgevend kader uit te werken dat een efficiënt

vervoersaanbod toelaat en dat vervolgens algemeen in het hele Vlaamse Gewest van toepassing wordt.

2. Toelichting bij de artikelen

Artikel 1

Dit artikel behoeft geen toelichting.

Artikel 2

Dit artikel behoeft geen toelichting.

Artikel 3

De Vlaamse Regering wijst de vervoersregio's aan waar de proefprojecten worden opgestart. Aanpassingen aan het huidige aanbod en de uitbouw van performante vervoerregio's worden door middel van proefprojecten uitgetest. Deze proefprojecten worden vanuit het totaalaanbod (dus ook NMBS, De Lijn, vervoer op maat enzovoort) en in nauwe samenwerking met lokale besturen en lokale initiatieven opgesteld. Door het Departement MOW (Mobiliteit en Openbare Werken) zal in samenwerking met de lokale besturen binnen elke vervoerregio een inventaris van het huidige aanbod worden opgemaakt.

Na een tussentijdse evaluatie na drie maanden kan de Vlaamse Regering beslissen om desgevallend voorafgaand aan de volledige uitrol een beperkt aantal andere projecten, waarbinnen het regelluw kader zal gelden, op te starten.

Artikel 4

Het eerste lid van dit artikel stelt dat in de door de Vlaamse Regering aangewezen vervoersregio's artikel 24, §1, van het decreet van 31 juli 1990 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn niet van toepassing is. Op die manier wordt het vervoer op maat, in de mate dat het gaat om geregeld vervoer, niet langer uitsluitend opgedragen aan De Lijn en wordt dienstverlening door derden ook op dit vlak mogelijk gemaakt.

Het tweede lid van dit artikel stelt dat de tarieven zoals deze door de Vlaamse Regering worden goedgekeurd na voorlegging door de raad van bestuur van De Lijn op basis van artikel 26 van het decreet van 31 juli 1990 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn in de door de Vlaamse Regering aangewezen vervoersregio's enkel gelden voor het geregeld vervoer dat georganiseerd wordt door De Lijn.

Artikel 5

Dit artikel zorgt er vooreerst voor dat de normen voor basismobiliteit zoals deze zijn vastgelegd in artikel 4 tot en met 6 van het decreet Personenvervoer (*Parl.St.* VI.Parl. 2000-01, nr. 435/8) niet langer gelden in de door de Vlaamse Regering aangewezen vervoersregio's waar het proefproject wordt uitgetest. De normen voor basismobiliteit zijn bijgevolg niet enkel niet van toepassing voor het aanvullend net en het vervoer op maat, maar ook niet voor het kernnet. In het kader van het proefproject is het immers belangrijk om de nieuwe principes van basisbereikbaarheid ten volle te kunnen uittesten.

Artikel 8, eerste en derde lid, en artikel 14 van het decreet Personenvervoer verwijzen telkens naar de minimumnormen inzake basismobiliteit als vermeld in artikel 5 van het decreet Personenvervoer zodat het nodig is om ook deze regels buiten toepassing te laten in de vervoersregio's waar de proefprojecten worden uitgetest.

Artikel 15 van het decreet Personenvervoer stelt dat de Vlaamse Regering de voorwaarden voor het exploiteren van het geregeld vervoer bepaalt, onverminderd artikel 25 van het decreet van 31 juli 1990. Aangezien het vervoer dat verricht wordt in het vervoer op maat desgevallend moet worden gekwalificeerd als geregeld vervoer, moet ook dit artikel 15 buiten toepassing worden gesteld in het kader van de proefprojecten.

Ook artikel 16, eerste lid, van het decreet Personenvervoer is niet van toepassing op de proefprojecten. Het vervoer dat zal worden verricht in het kader van het vervoer op maat kan immers de vorm aannemen van geregeld vervoer dat al dan niet-bezoldigd is.

Het is de bedoeling dat artikel 16, vierde lid, van het decreet Personenvervoer in het kader van de proefprojecten enkel geldt voor het vervoer dat door De Lijn wordt georganiseerd en niet voor het vervoer dat door de vervoersregio's wordt georganiseerd.

Artikel 26, §4, van het decreet Personenvervoer stelt dat de gemeenteraad de toepasselijke tarieven voor taxidiensten vaststelt. Als de algemene vergunningsvoorwaarden geen tarieven voorschrijven, stelt het bevoegde college de tarieven vast op voorstel van de exploitant. Artikel 35 van het decreet Personenvervoer stelt dat de taxitarieven in elk voertuig zichtbaar moeten worden uitgehangen. Deze regel heeft als bedoeling de gewone taxiklanten te informeren. Als taxi's worden ingeschakeld door mobiliteitscentrales worden de tarieven echter onderling geregeld tussen de mobiliteitscentrale en de vervoerder zodat de taxitarieven in dergelijke voertuigen niet noodzakelijk moeten uithangen. Om zo flexibel mogelijk te werken over verschillende gemeenten heen is het niet de bedoeling dat de gemeenteraad de betrokken tarieven voorschrijft als de exploitanten in opdracht van een mobiliteitscentrale rijden.

Artikel 42, §1, 3° tot en met 6°, van het decreet Personenvervoer stellen als voorwaarde om een dienst voor het verhuren van voertuigen met bestuurder te kunnen exploiteren, dat er een overeenkomst vooraf moet zijn afgesloten met de klant voor een duur van minstens drie uur. De bestelling geeft aanleiding tot een voorafgaande registratie in een register dat wordt bijgehouden door de vervoerder. Deze voorwaarde is moeilijk werkbaar voor de door de gemeente vergunde diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder die opdrachten krijgen waarop ze snel moeten kunnen inspelen. Nu het de bedoeling is om deze vervoerders ook een rol te laten spelen in het kader van de proefprojecten, is het aangegeven om ook de belemmering in verband met het huurcontract weg te halen zodat de afspraken tussen de mobiliteitscentrale en de vervoerder soepeler kunnen worden geregeld.

Artikel 6

Dit artikel stelt vooreerst artikel 24 van het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid (*Parl.St.* VI.Parl. 2008-09, nr. 2031/5) (hierna: het Mobiliteitsdecreet) gedeeltelijk buiten toepassing. Dit artikel 24 biedt de mogelijkheid aan de Vlaamse Regering om een mobiliteitsplan voor een vervoersgebied op te maken. De procedure die daarbij moet worden gevolgd, namelijk een verplicht beroep op de planningscommissie en een verplichte consultatie van de provincies en regionale socio-economische overlegcomités, zal echter te log zijn voor de uit te voeren proefprojecten.

Het tweede lid van dit artikel stelt dat titel III/1. Organisatorische omkadering van het duurzame lokale mobiliteitsbeleid van het Mobiliteitsdecreet niet van toepassing is op de betrokken proefprojecten.

Dit artikel stelt het regelgevend kader van titel III/1 van het Mobiliteitsdecreet buiten werking om juridische procedures te vermijden, maar zoals hoger aangegeven is het de bedoeling dat de vervoersregio de realisatie van basisbereikbaarheid bewaakt, stuurt en evalueert.

De lokale besturen komen samen met de gewestelijke diensten binnen de vervoersregio tot mobiliteitsvoorstellen. De vervoersregio wordt periodiek samengeroepen en bespreekt de voorstellen tot aanpassing aan de mobiliteitsstructuur alsook de evaluatie ervan. De vervoersregio's krijgen een structureel karakter en er wordt naar consensus gestreefd.

De beoogde samenwerking is dus het best vergelijkbaar met de werking van de intergemeentelijke begeleidingscommissie als vermeld in artikel 26/2 van het Mobiliteitsdecreet.

De proefprojecten zouden moeten uitwijzen hoe deze samenwerking het best wordt georganiseerd om in een volgende fase de regelgeving hieromtrent definitief uit te schrijven.

Artikel 7

Dit artikel behoeft geen nadere toelichting.

Annick DE RIDDER
Karin BROUWERS
Marino KEULEN
Lies JANS
Dirk DE KORT
Paul VAN MIERT

VOORSTEL VAN DECREET

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Art. 2. In dit decreet wordt verstaan onder:

- 1° vervoersregio: een gebied waarvan de gemeenten of delen van gemeenten een samenhangend geheel vormen inzake mobiliteit;
- 2° mobiliteitscentrale: een centrale die oplossingen biedt voor het vervoer op maat van gebruikers die individueel vervoer van herkomst naar bestemming willen gebruiken.

Art. 3. De Vlaamse Regering wijst de vervoersregio's aan waar er een proefproject voor de omvorming van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid zal worden doorgevoerd en waar het regelluw wetgevend kader van toepassing zal zijn.

Na een tussentijdse evaluatie na 3 maanden kan de Vlaamse Regering beslissen om desgevallend voorafgaand aan de volledige uitrol een beperkt aantal andere projecten, waarbinnen het regelluw kader zal gelden, op te starten.

Art. 4. In de door de Vlaamse Regering aangewezen vervoersregio's is artikel 24, §1, van het decreet van 31 juli 1990 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn niet van toepassing.

In de door de Vlaamse Regering aangewezen vervoersregio's gelden de tarieven als vermeld in artikel 26 van hetzelfde decreet enkel voor het geregeld vervoer dat door de Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn wordt georganiseerd.

Art. 5. In de door de Vlaamse Regering aangewezen vervoersregio's zijn de artikelen 4 tot en met 6, artikel 8, eerste en derde lid, artikel 14 tot en met 16, eerste lid, van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg niet van toepassing.

In de door de Vlaamse Regering aangewezen vervoersregio's geldt artikel 16, vierde lid, van hetzelfde decreet enkel voor wat betreft het geregeld vervoer dat door de Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn wordt georganiseerd.

In de door de Vlaamse Regering aangewezen vervoersregio's geldt artikel 26, §4, van hetzelfde decreet niet voor de exploitanten die in opdracht van de mobiliteitscentrale ritten uitvoeren.

In de door de Vlaamse Regering aangewezen vervoersregio's geldt artikel 35 van hetzelfde decreet niet voor de exploitanten die in opdracht van de mobiliteitscentrale ritten uitvoeren.

In de door de Vlaamse Regering aangewezen vervoersregio's geldt artikel 42, §1, 3° tot en met 6°, van hetzelfde decreet niet voor de exploitanten die in opdracht van een mobiliteitscentrale ritten uitvoeren.

Art. 6. In de door de Vlaamse Regering aangewezen vervoersregio's zijn de tweede zin van artikel 24, eerste lid en tweede lid, van het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid niet van toepassing op de in het kader van dit decreet uit te voeren proefprojecten.

Artikel 26/1 tot en met 26/9 van hetzelfde decreet, ingevoegd bij het decreet van 10 februari 2012, is niet van toepassing op de in het kader van dit decreet uit

te voeren proefprojecten in de door de Vlaamse Regering aangewezen vervoersregio's.

Art. 7. De Vlaamse Regering bepaalt de nadere regels voor de uitvoering van dit decreet.

Annick DE RIDDER
Karin BROUWERS
Marino KEULEN
Lies JANS
Dirk DE KORT
Paul VAN MIERT