Vlaams Parlement

1805 (2018-2019) – Nr. 1
ingediend op 14 januari 2019 (2018-2019)

Ontwerp van decreet

betreffende de basisbereikbaarheid

verzendcode: OPE

INHOUD

Memorie van toelichting 3

Voorontwerp van decreet van 20 juli 2018 65

Advies van de Vlaamse Jeugdraad 91

Advies van de Mobiliteitsraad 107

Advies van de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten 129

Advies van de Strategische Adviesraad Ruimtelijke Ordening – Onroerend Erfgoed 143

Voorontwerp van decreet van 26 oktober 2018 147

Advies van de Raad van State 173

Ontwerp van decreet..... 201

Bijlage bij de memorie van toelichting: Reguleringsimpactanalyse 225

MEMORIE VAN TOELICHTING

Het voorliggende ontwerp van decreet betreffende de basisbereikbaarheid actualiseert de huidige regelgeving inzake het mobiliteitsbeleid en het openbaar personenvervoer over de weg, zoals vervat in het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid en het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg.

Het voorliggende ontwerp van decreet beoogt een impactvolle implementatie van basisbereikbaarheid, waarbij het vraaggestuurde aspect, de gelaagde structuur en een globale mobiliteitsvisie kenmerkend zijn. Basisbereikbaarheid gaat hand in hand met een duurzaam ruimtelijk kader door middel van een geïntegreerde aanpak van vervoer, infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen, op het gebied van zowel planvorming, financiering als exploitatie.

A. Algemene toelichting

1. Samenvatting

Het voorliggende ontwerp van decreet betreffende de basisbereikbaarheid beoogt de huidige regelgeving inzake mobiliteitsbeleid en openbaar personenvervoer over de weg te actualiseren en te moderniseren.

Meer bepaald wijzigt het de artikelen 2, 16 en 63 van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg, artikelen 2, 6, 9, 11 en 12 van het decreet van 21 december 2012 tot compensatie van de openbaredienstverplichting tot het vervoer van personen met een handicap of een ernstig beperkte mobiliteit en artikelen 1bis, 3, 10, 38, 42, 44bis en hoofdstuk V van het decreet van 31 juli 1990 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn.

Het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid wordt opgeheven, alsook de artikelen 4 tot en met 7, artikelen 8 tot en met 14 en artikelen 18 tot en met 18sexies van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en artikel 24, §1, en 26, eerste lid, van het decreet van 31 juli 1990 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn.

2. Probleemstelling

Een sterk openbaar personenvervoer vormt een belangrijke schakel binnen de gehele mobiliteit en bevordert de bereikbaarheid en de sociaal-economische ontwikkeling van een regio. Een sterk openbaar personenvervoer biedt een antwoord op een vervoersvraag d.m.v. collectief transport en kan in grote mate bijdragen in de opbouw van een gewenste, logische en ruimtelijk optimaal renderende ordening van een regio.

De noden van de reiziger en verlader werden bij de uitbouw van infrastructuur en het aanbod van openbaar vervoer (OV) in het verleden te veel uit het oog verloren. De sturing beperkte zich tot de formulering van eenzijdige ambities, gericht op één modus.

Het mobiliteitsbeleid werd tot op vandaag onvoldoende vanuit de samenhang tussen de verschillende modi bekeken. Basismobiliteit is het principe uit het huidige decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg dat een basisaanbod aan openbaar personenvervoer voorschrijft. Het geeft recht op een gegarandeerd aanbod aan openbaar personenvervoer. Bij de uitwer-

king van basismobiliteit werden de ambities eenzijdig geprojecteerd op het openbaar personenvervoer – en daarenboven op één operator, De Lijn – om aan alle vervoersvragen tegemoet te komen zonder rekening te houden met de voordelen die combimobiliteit, het overstappen tussen verschillende vervoersmodi, biedt.

De vaststelling is dat verschillende vervoersmodi elkaar onvoldoende aanvullen en nog te vaak opereren als elkaars concurrent. Ondanks de hoge investeringsmiddelen en dure inzet op geregeld vervoer is de bereikbaarheid in Vlaanderen ontoereikend. Dit zowel aan de bovenzijde van het netwerk, met name de langeafstandsverbindingen voor grote mobiliteitsstromen tussen steden en regio's als aan de onderzijde, de fijnmazige bediening op maat.

Door de uitbouw van het vervoersnet conform de richtlijnen basismobiliteit kon te weinig rekening gehouden worden met het treinnet en trad het uitgebreide, en soms weinig efficiënte busaanbod in rechtstreekse concurrentie met verplaatsingen die bijvoorbeeld met de fiets (kunnen) gebeuren. Deze weinig geïntegreerde aanpak wordt tot op heden bestendigd door het gegeven dat in hoofdzaak unimodale investeringsprogramma's worden opgesteld.

De filosofie van basismobiliteit (aanbodgestuurd) vormt daarenboven een rem op een efficiënt, vraaggestuurd openbaar personenvervoer. De strikte regels van basismobiliteit maken de kosten voor het openbaar personenvervoersaanbod zeer hoog. Tegelijk wordt vastgesteld dat er onvoldoende antwoord geboden wordt op de reële vraag dat we onvoldoende in staat zijn een efficiënte combimobiliteit te bewerkstelligen en dat het onmogelijk is de belangrijkste vervoersstromen te versterken, net daar waar openbaar personenvervoer de grootste mobiliteits- en dus economische terugverdieneffecten realiseert. Tevens is er weinig flexibiliteit om dunne vervoersstromen in buitengebied op een meer kostenefficiënte manier in te vullen. Het blind inzetten van geregeld vervoer om dunne vervoersstromen op te vangen heeft er, door zijn hoge kostprijs, mee toe geleid dat te weinig kon worden ingezet op een sterk bovenliggend net met voldoende capaciteit. Basismobiliteit holde zo de mogelijkheid uit om grondig werk te maken van een hiërarchisch gelaagd netwerk en effectief een modal shift in personenmobiliteit te bewerkstelligen.

Ondanks de (dure) inzet van geregeld vervoer voor specifieke vervoersvragen ontwikkelden zich daarnaast verschillende aanvullende systemen die zich richtten tot een specifieke vervoersvraag: zo worden in de marge van het Pendelfonds shuttlediensten gefinancierd om werknemers naar moeilijk te bereiken industriezones te brengen en werd er de voorbije jaren veel werk geleverd in de domeinen van het auto- en fietsdelen. Deze verschillende systemen worden vandaag niet geïntegreerd. Dit verhindert een optimale inzet van materieel, middelen en personeel.

Tot slot bestaat er een onvoldoende koppeling tussen de visieontwikkeling inzake mobiliteit, de infrastructuurinvesteringen en -onderhoud, de kwaliteit van dienstverlening en exploitatie, de ruimtelijke inrichting en het vervoer in het algemeen. Ook bij beslissingen van andere beleidsdomeinen wordt nog te weinig de impact op mobiliteit in kaart gebracht. De ruimtelijke organisatie in Vlaanderen wordt gekarakteriseerd door een verspreid bebouwingspatroon en een hoge graad van lintbebouwing. Woonkernen en economische functies zijn van elkaar gescheiden, ook sociale of openbare functies worden nog al te vaak excentrisch ingeplant. De ontsluiting is nu vaak het laatste vraagstuk dat bij realisatie van een nieuwe ontwikkeling moet opgelost worden.

3. Doelstelling en politieke context

Het mobiliteitsbeleid moet erop gericht zijn de bereikbaarheid te garanderen voor een bruisende, actieve en welvarende samenleving. Iedereen moet zich kunnen ontplooien, werken, naar school gaan, spelen, winkelen en ontspannen. Onze

ondernemers, handelaars of dienstverleners moeten anderen en zichzelf efficiënt kunnen bevoorraden van producten of diensten. Bezoekers of toeristen moeten vlot hun weg vinden naar onze cultuursteden, horeca en evenementen.

Het mobiliteitsbeleid beantwoordt ook de vraag hoe Vlaanderen zijn positie in Europa versterkt als logistieke draaischijf omwille van onze ligging. Het mobiliteitsbeleid kijkt over de bestuurlijke grenzen van gemeenten en beleidsdomeinen en gaat een sterke wisseling aan met ruimtelijk beleid.

Het mobiliteitsbeleid voert het Europees Klimaat- en Energiepakket 2021-2030 uit en stelt concrete maatregelen en doelstellingen voor om de vergroening en verduurzaming in de mobiliteit te realiseren.

Op 18 december 2015 keurde de Vlaamse Regering de conceptnota 'Met basisbereikbaarheid naar een efficiënt en aantrekkelijk vervoersmodel in Vlaanderen dat optimaal tegemoetkomt aan de globale en lokale vervoersvraag' goed (VR 2015 1812 DOC.1446, *Parl.St.* Vl.Parl. 2015-16, nr. 614). Met deze beslissing werd het concept basisbereikbaarheid nader geconcretiseerd.

De vervoerregio's rond Mechelen, Aalst en de Westhoek werden in de conceptnota van 18 december 2015 naar voor geschoven als proefprojecten. Vervolgens werd ook de vervoerregio Antwerpen als proefproject opgestart.

Op 29 juni 2016 werd door het Vlaams Parlement het decreet houdende de invoering van een regelluw kader in functie van de proefprojecten basisbereikbaarheid aangenomen (Belgisch Staatsblad 4 augustus 2016 , *Parl.St.* Vl.Parl. 2015-16, nr. 807/1-5). Hiermee worden concreet een aantal aspecten van het personenvervoer over de weg, het geregeld vervoer door De Lijn, het mobiliteitsbeleid, overlegfora en dergelijke buiten werking gesteld en kunnen nieuwe, flexibele organisatiestructuren worden uitgetest.

De Vlaamse Regering wees op 20 januari 2017 vervolgens de vervoerregio Aalst, de vervoerregio Mechelen en de vervoerregio Westhoek aan om de regelluwe zone in te voeren (VR 2017 2001 DOC.0042). In navolging van het 'Toekomstverbond voor Bereikbaarheid en Leefbaarheid' – dat op 15 maart 2017 werd afgesloten tussen de Vlaamse overheid, de stad Antwerpen en de burgerbewegingen – nam de Vlaamse Regering op 8 september 2017 een besluit voor de invoering van de regelluwe zone in het vierde proefproject voor de vervoerregio Antwerpen (VR 2017 0809 DOC.0870).

Omdat de looptijd van het voormelde decreet houdende de invoering van een regelluw kader beperkt is tot 31 maart 2018 en om de aangeduide proefregio's de kans te geven de innovatieve vervoersoplossingen binnen het vervoer op maat (VoM) verder te concretiseren en uit te rollen, werd het noodzakelijk geacht om de regelluwe zone in de tijd te verlengen. Om dat te bewerkstelligen werd de datum waarop het decreet buiten werking treedt, met één jaar opgeschoven. Dit wijzigingsdecreet werd op 14 maart 2018 door het Vlaams Parlement aangenomen en op 23 maart 2018 door de Vlaamse Regering afgekondigd.

De conceptnota van de Vlaamse Regering van 27 oktober 2017 betreffende de stand van zaken inzake basisbereikbaarheid (VR 2017 2710 DOC.1072/1BIS), stelde dat de oefening echter globaal moest worden aangepakt en dat de volgende decreten zouden worden geconsolideerd:
- decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg;
- decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid;
- decreet van 21 december 2012 tot compensatie van de openbaredienstverplichting tot het vervoer van personen met een handicap of een ernstig beperkte mobiliteit;

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

Hoewel er in de vervoerregio's Aalst, Mechelen en Westhoek in eerste instantie wordt gewerkt aan de opmaak van een vervoersplan inzake openbaar personenvervoer worden momenteel de voorbereidingen getroffen voor de opmaak van mobiliteitsplannen met een holistische visie, waarbij infrastructuur en alle vormen van mobiliteit mee worden bekeken (zoals goederenvervoer).

Het is in Vlaanderen tevens de bedoeling om de uitvoering van het mobiliteitsplan op een geïntegreerde manier aan te pakken (zowel infrastructuur als mobiliteit). De vervoerregio Antwerpen kende vanaf het begin deze aanpak en kan hierdoor als inspiratiebron dienen voor de andere regio's.

Vanuit de voormelde holistische benadering werd er onder meer voor geopteerd om het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid – dat de krijtlijnen vastlegt voor het Vlaamse mobiliteitsbeleid waarbij wordt gestreefd naar een integrale aanpak van de mobiliteitsproblemen op alle beleidsniveaus – te evalueren en geactualiseerd te integreren in het voorliggende ontwerp van decreet.

Het huidige decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid wordt dan ook volledig opgeheven, met het oog op de consistentie van de regelgeving, het vermijden van eventuele lacunes ten gevolge van niet-parallelle wijzigingen aan de verschillende decreten en administratieve vereenvoudiging doordat verwijzingen en herhalingen kunnen worden vermeden. Aan de andere drie decreten worden door voorliggend ontwerp van decreet de noodzakelijke wijzigingen aangebracht, teneinde de basisbereikbaarheid volledig te implementeren.

4. Omschrijving van de regeling en de motieven

4.1. Initiële uitgangspunten

4.1.1. Het kunnen bereiken van de belangrijke maatschappelijke en economische locaties vormt een belangrijk uitgangspunt van het mobiliteitsbeleid.

Hierbij wordt niet vertrokken vanuit het aanbod maar vanuit de effectieve vervoersvraag. Door een optimale en gerichte inzet van middelen wordt een performanter vervoerssysteem uitgebouwd. Een systeem dat beter en efficiënter de bereikbaarheid vergroot en daardoor de reiziger en verlader overtuigt tot het gebruik van meer (duurzame) vervoerswijzen.

Dit zal gerealiseerd worden door een samenspel en integratie van initiatieven uit verschillende beleidsdomeinen en verschillende actoren, maar ook louter binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) is ruimte voor optimalisatie.

4.1.2. Voor een betere bereikbaarheid moet er geïnvesteerd worden in het toekomstbestendig maken van de verschillende netwerken. Stabiele investeringen in het onderhoud en gerichte investeringen in de uitbouw van capaciteit en service van de verschillende netwerken zijn noodzakelijk. We zorgen ervoor dat deze netwerken inspelen op toekomstige uitdagingen zoals de ontwikkeling van autonome en geconnecteerde vervoersmiddelen, de omschakeling naar milieuvriendelijke voer- en vaartuigen enzovoort. De investeringen zijn gericht op de grootste maatschappelijke en economische return.

Vanuit onze ambitie om de basisbereikbaarheid in Vlaanderen te garanderen is het belangrijk dat de netwerken over de nodige capaciteit beschikken om de voorziene groei te kunnen opvangen. Ze dienen bovendien ook voldoende betrouwbaar te

zijn om tot kwalitatieve serviceniveaus te komen die nodig zijn voor het aanbieden van basisbereikbaarheid.

4.1.3. Om tot robuuste en veilige vervoersnetwerken te komen zorgen we ervoor dat de verschillende netwerken hiërarchisch gestructureerd en gecategoriseerd zijn. Hierbij staat de uitwerking van een sterk, globaal en primair kernnetwerk over verschillende modi heen centraal. Door middel van gerichte en elkaar versterkende investeringen wordt dit kernnetwerk verder geoptimaliseerd waar nodig. Een afstemming op de specifieke regionale en lokale vraag wordt ontwikkeld binnen vervoerregio's bestaande uit meerdere gemeenten, op basis van de reële en potentiële vervoersstromen. Het instrument hiertoe is het regionale mobiliteitsplan.

4.1.4. Het openbaar personenvervoersnet in het bijzonder wordt samengesteld uit het treinnet, het kernnet (KN), het aanvullend net (AN) en het vervoer op maat, die elk hun rol binnen de hiërarchie opnemen en optimaal op elkaar zijn afgestemd.

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

Een goede afstemming binnen een transparant opgebouwd, gelaagd vervoersnet is dan ook cruciaal. Hierbij staat de uitwerking van een sterk, globaal kernnet over verschillende modi heen centraal.

4.1.5. Voor zowel een goede combimobiliteit en synchromodaliteit als voor een efficiënte organisatie van de logistiek zijn goed verknoopte modale netwerken nodig. Hierdoor nemen de keuzemogelijkheden voor de reizigers en ondernemingen/verladers toe om zich op een duurzame manier te verplaatsen of goederen te vervoeren en beter gebruik te maken van de beschikbare vervoerscapaciteit. Een sterk geïntegreerd vervoerssysteem maakt het robuust. Zelfs bij verstoring zijn er alternatieven voor reizigers en gebruikers van deze netwerken.

Om tot een multimodaal geïntegreerd vervoerssysteem te komen, bouwen we een hiërarchisch netwerk van knooppunten uit die multimodaal ontsloten zijn en waar gebruikers kunnen schakelen tussen de verschillende modi. Hiervoor is ook een goede uitwisseling van gegevens noodzakelijk. Een sterkere verknoping van verschillende netwerken impliceert immers een naadloze data-uitwisseling tussen de verschillende modi en het aanbieden van gepersonaliseerde mobiliteitsoplossingen. In de logistiek vereenvoudigen technologische ontwikkelingen de informatiestromen en vergemakkelijken ze de samenwerking tussen de ketenspelers. Daardoor verkrijgen we een echte synchromodaliteit met een prominentere rol voor de binnenvaart en het spoorvervoer in het vervoer van goederen.

Dit vervoerssysteem maakt deel uit van de ruimtelijke ruggengraat welke als uitgangspunt genomen wordt in het Vlaams ruimtelijk beleid. Locaties met een relatief hoge knooppuntwaarde zijn de plaats om zoveel mogelijk bijkomende activiteit op te vangen. Knooppuntwaarde en voorzieningenniveau (beide al dan niet in min of meerdere mate aanwezig) op niveau van de kern bepalen mogelijkheden voor gemengde ontwikkeling van wonen, werken en voorzieningen. Deze samenhangende ontwikkeling heeft als doel de multimodale toegankelijkheid en nabijheid van werkplekken en voorzieningen te bevorderen en zo de ruimtelijke voorwaarden te scheppen voor mobiliteitsbeheersing en basisbereikbaarheid, emissiereductie en logistieke en energie-efficiëntie.

(Openbaar)vervoersknooppunten moeten goed en veilig bereikbaar zijn, met bijzondere aandacht voor de toegankelijkheid voor personen met een mobiliteits-

beperking. Deze knooppunten en park-and-rides zijn uitgerust met voldoende en veilige fietsenstallingen, voldoende parkeerplaatsen en met aandacht voor laadmogelijkheden voor elektrische fietsen, bromfietsen en auto's. Deelfietsen of deelauto's kunnen het voor- en natransport verbeteren. Het vervoer op maat maakt eveneens deel uit van het mobiliteitsnetwerk.

4.1.6. Het wordt mogelijk gemaakt om alle initiatieven voor collectief aangeboden vervoer of vervoer op maat te capteren en de exploitatievoorwaarden ervan te vereenvoudigen.

Een efficiëntere inzet van de huidige middelen dient bereikt te worden door een gecoördineerde aanpak van alle vervoersinitiatieven en uitvoerders. De vrijheid voor deze initiatieven en de uitvoerder wordt verruimd, zonder de aansluitbaarheid van verschillende initiatieven op elkaar uit het oog te verliezen.

4.1.7. Het verdwijnen van de schotten tussen de verschillende modi, maar ook tussen publiek, gedeeld en privaat transport zal de mobiliteit zoals we die vandaag kennen grondig wijzigen. Het vraagt ook om een meer intense samenwerking tussen publieke en private partijen, enerzijds, en met tal van andere maatschappelijke actoren en burgers, anderzijds. Ook op deze nieuwe vormen van samenwerken bereiden we ons voor, zowel op Vlaams niveau als binnen de vervoerregio's.

4.1.8. Binnen de vervoerregio's, bestaande uit meerdere gemeenten en entiteiten van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken, wordt de afstemming op de regionale vervoersvraag bewaakt, op basis van de reële en potentiële vervoersstromen.

De vervoerregio staat in voor de bottom-upbewaking, -sturing en -evaluatie van de basisbereikbaarheid van de regio. De vervoerregio geniet grote(re) vrijheid om de basisbereikbaarheid aanvullend op en ter versterking van het top-down vastgelegde kernnet te regisseren. De vervoerregioraad is een overlegorgaan, multidisciplinair en beleidsdomeinoverschrijdend samengesteld, binnen de vervoerregio.

Door middel van adviezen vanuit de vervoerregio kan toegewerkt worden naar een geïntegreerd investeringsprogramma Agentschap Wegen en Verkeer (AWV)/ De Lijn en andere uitvoerende agentschappen en dit zowel op lokaal als globaal niveau. Dit laat toe te komen tot een mobiliteitsstructuur die functioneel (lokaal) georganiseerd is en centraal (globaal) aangestuurd wordt.

4.1.9. De kwaliteitsbegeleiding in concrete dossiers hoort niet thuis op een vervoerregioraad. Hiertoe wordt gewerkt met een projectstuurgroep. De initiatiefnemer van het project in kwestie (hetzij een entiteit van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken, zoals De Lijn, Agentschap Wegen en Verkeer of De Vlaamse Waterweg, hetzij een gemeente) betrekt de projectstuurgroep op de geschikte ogenblikken. Afhankelijk van het type project kan dit een meer of minder intensief proces zijn. In de projectstuurgroep zelf zal telkens een minimale samenstelling gehanteerd worden, die verder op maat van het project uitgebreid kan worden met overige stakeholders.

De initiatiefnemer neemt bijgevolg de verantwoordelijkheid op om het project uit te werken en via de projectstuurgroep de kwaliteit en het draagvlak te versterken voor het project. De terugkoppeling naar de vervoerregioraad wordt verzorgd door de initiatiefnemer zelf.

4.2. De implementatie van basisbereikbaarheid in het openbaar vervoer

4.2.1. Naar een gelaagd vervoersnet

Vlaanderen gaat voluit voor een gelaagd vervoersnet om de doelstelling van basisbereikbaarheid optimaal te kunnen realiseren.

Elk vervoersnet is hiërarchisch gestructureerd en ingedeeld in verschillende complementaire vervoerslagen. De Vlaamse Regering beslist over de netwerken die van strategisch belang zijn op niveau van het Vlaamse Gewest. Een voorbeeld hiervan is het fietssnelwegennetwerk.

Het hiërarchisch gestructureerd openbaar personenvervoersnet bestaat uit het treinnet, het kernnet, het aanvullend net en het vervoer op maat, die elk hun rol binnen de hiërarchie opnemen en optimaal op elkaar zijn afgestemd.

De exploitatie van de openbare personenvervoersdiensten dient steeds conform de bepalingen van de verordening (EG) nr. 1370/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg te verlopen. Deze verordening beoogt een meer gecontroleerde mededinging en laat de mogelijkheid open van een volledig gedereguleerde markt. Daarnaast biedt de verordening tevens een regelgevend kader waarin de overheid aan bepaalde exploitanten exclusieve rechten kan toekennen. Dit voorliggende ontwerp van decreet bevat bijgevolg noodzakelijkerwijze bepalingen die 'future proof' zijn, met het oog op de potentiële toekomstige liberalisering van de openbare personenvervoersdiensten.

Voor wat betreft het kernnet en aanvullend net werd De Lijn met ingang van 1 juli 2017 minstens tot 31 december 2020 als interne exploitant in Vlaanderen aangeduid, wat overeenkomstig artikel 7, lid 2, van verordening 1370/2007 werd bekendgemaakt in het Publicatieblad van de Europese Unie. Dit deel van het net zal aangevuld en dus versterkt worden door lokale (al dan niet private) initiatieven voor het vervoer op maat. Dit houdt in dat De Lijn, zelfs als interne exploitant, niet langer een absoluut monopolie binnen het geregeld personenvervoer bekleedt. Zelfs wanneer De Lijn als interne exploitant wordt aangewezen om bepaalde activiteiten uit te voeren (cf. artikel 3 van het decreet van 31 juli 1990 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn), kunnen andere exploitanten eveneens dergelijke activiteiten uitvoeren indien De Lijn niet zou overgaan tot de eigenlijke exploitatie ervan.

4.2.2. Overkoepelende mobiliteitsregie

Om te komen tot een aanbod van openbaar personenvervoer dat niet op zichzelf staat maar deel uitmaakt van het totale mobiliteitsnetwerk, is nood aan een overkoepelende mobiliteitsregie, onafhankelijk van de modus. De strategische regie is en blijft dan ook in handen van de Vlaamse overheid, onder bevoegdheid van de minister voor Mobiliteit. De (overkoepelende) beleidsfunctie komt in de eerste plaats het modusneutrale Departement Mobiliteit en Openbare Werken toe.

De tactische regiefunctie wordt ingevuld door het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, de exploitant van het kernnet/aanvullend net of de verroerregioraad, al naargelang de vervoerslaag.

De operationele regiefunctie voor het vervoer op maat wordt als volgt georganiseerd:
- het plannen, boeken en betalen van ritten wordt mogelijk gemaakt door een Mobiliteitscentrale. Hierbij worden vervoersoplossingen aangeboden aan zowel open gebruikers als doelgroepen en dit voor alle exploitanten;
- de Mobiliteitscentrale zorgt voor het aanbod aan vervoer op maat. Eenvoudige exploitatievoorwaarden maken het mogelijk dat initiatieven voor collectief aangeboden vervoer of vervoer op maat worden gecapteerd. Door een gecoördineerde aanpak van alle vervoersinitiatieven en uitvoerders wordt een efficiëntere inzet van de huidige middelen bereikt. De vrijheid voor deze initiatieven en de uitvoerder wordt verruimd, zonder de aansluitbaarheid van verschillende initiatieven op elkaar uit het oog te verliezen.

4.2.3. De rol van de vervoerregio's in de globale mobiliteitsvisie

4.2.3.1. De indeling in vervoerregio's

De indeling in vervoerregio's gebeurde op basis van de geschatte ruimtelijke interacties tussen gemeenten en vervoerskernen. De indeling in vervoersgebieden zoals gedefinieerd in het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg, wordt aangepast.

Verschillende stakeholders wezen er namelijk op dat deze indeling niet overeenkomt met ruimtelijke interacties, intergemeentelijke samenwerkingsverbanden en vervoersstromen. Bovendien is deze indeling buiten de interne werking van De Lijn nauwelijks gekend en dus ook maar beperkt gebruikt. Daarom is er door middel van een reeks workshops gezocht naar een andere indeling die meer aansluit bij de geschatte ruimtelijke interacties tussen gemeenten en vervoerskernen en kon men komen tot het voorstel van een nieuwe indeling op basis van vijftien vervoerregio's.

Deze vijftien vervoerregio's worden opgesomd in het voorliggende ontwerp van decreet.

4.2.3.2. De vervoerregioraad

De vervoerregioraad bewaakt, stuurt en evalueert de realisatie van basisbereikbaarheid binnen de vervoerregio. De invulling van de raden combineert de expertise aan de kant van de modusonafhankelijke mobiliteitsregie (departement MOW), vanuit de operationele exploitatie (De Lijn, AWV, Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS), Infrabel, Mobiliteitscentrale enzovoort) en vanuit de vertegenwoordiging van de lokale besturen. Ook andere entiteiten worden betrokken, bijvoorbeeld de provincies en het departement Omgeving.

Waar al een goede intergemeentelijke samenwerking bestaat, wordt de vervoerregiowerking ingepast en wordt de opgebouwde kennis meegenomen. Het is niet de bedoeling om goede samenwerkingen op te breken.

De interne structuur van de vervoerregioraden kan eveneens nog afgestemd worden op de specifieke noden en kenmerken van elke vervoerregio, teneinde tot een optimale werking te komen.

Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken neemt de regierol op. Elke vervoerregio wordt bijgestaan door een mobiliteitsbegeleider die het modusneutrale Departement Mobiliteit en Openbare Werken vertegenwoordigt. Deze mobiliteitsbegeleider koppelt terug met het centrale niveau.

De spelregels voor de bestuurlijke dialoog in de schoot van de vervoerregioraad en tussen de vervoerregioraad en het Vlaams beleidsniveau worden vastgelegd in het voorliggende ontwerp van decreet. De vervoerregioraad zal het top-down uitgewerkte kernnet op Vlaams niveau bespreken en adviseren. De uitrol van het aanvullend net en het vervoer op maat zal door de vervoerregioraad bepaald worden.

De vervoerregioraad staat in voor de opstelling van een mobiliteitsplan voor de vervoerregio, dat elementen met betrekking tot mobiliteit, verkeersveiligheid, doorstroming, personenvervoer, logistiek, maar ook elementen vanuit ruimtelijke ordening enzovoort samenbrengt in één geïntegreerd en coherent plan. Belangrijk hierbij is dat mobiliteit globaal bekeken wordt. Onder andere het wegennet, het netwerk van openbaar personenvervoer, het fietsnetwerk en het logistiek netwerk worden hierin meegenomen.

Het regionaal mobiliteitsplan omvat naast een globale visie over het gewenste mobiliteitsnetwerk ook een concreet actieplan. Het plan wordt onder meer ook aangevuld met maatregelen op vlak van combimobiliteit (bijvoorbeeld deelfietsen) en de noodzakelijke flankerende maatregelen daartoe (bijvoorbeeld parkeerbeleid).

Kortom, de vervoerregioraad wordt door de hierboven toegelichte werkwijze (mee) verantwoordelijk gesteld voor de organisatie en kostenefficiënte invulling van basisbereikbaarheid. Het is geenszins de betrachting een nieuwe bestuurslaag in het leven te roepen of het Vlaamse bestuursmodel onnodig te verzwaren, maar wel te komen tot flexibele organen die inspelen op regionale mobiliteitsuitdagingen en vervoersvragen, en via een globale netwerkbenadering een optimale bereikbaarheid van belangrijke maatschappelijke functies garanderen.

In de bepalingen van het voorliggende ontwerp van decreet worden de evaluaties van de vier proefregio's (vervoerregio's Aalst, Mechelen, Westhoek en Antwerpen) en de daaruit voortvloeiende beleidsaanbevelingen meegenomen.

4.3. Regiecentrale vervoer op maat

De inzet van de voertuigen wordt aangestuurd door een mobiliteitscentrale, een orgaan dat informatie verschaft over alle openbaarvervoerdiensten, de vervoersvragen en mobiliteitsmogelijkheden van de gebruiker analyseert, desgevallend doorverwijst, vervoersaanvragen voor ritten verzamelt, efficiënt plant en vervolgens uitzet bij één of meerdere vervoerders of vervoersdiensten of via collectieve beschikbaar gestelde verplaatsingsmiddelen.

Er bestaat een strikte scheiding tussen de regie – planning en dispatching – door de Mobiliteitscentrale enerzijds en de uitvoering (vervoerders en vervoersdiensten) anderzijds. De opdrachtnemer van de Mobiliteitscentrale heeft dus geen directe of indirecte banden met de vervoerders.

Het is de Vlaamse Regering die de werking van de Mobiliteitscentrale zal bepalen, waarbij zal worden gewaakt over de continuïteit van de werking.

5. Uitvoeringsbesluit

Naar analogie van het besluit van de Vlaamse Regering van 13 december 2002 betreffende de basismobiliteit in het Vlaamse Gewest, het besluit van de Vlaamse Regering van 14 mei 2004 betreffende de exploitatie en de tarieven van de Vlaamse Vervoermaatschappij (VVM) en het besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2013 tot bepaling van de nadere regels betreffende de organisatorische omkadering, de financiering en de samenwerking voor het mobiliteitsbeleid, zal het ontwerp van decreet eveneens uitvoering krijgen door middel van één of meerdere uitvoeringsbesluiten van de Vlaamse Regering.

Meer bepaald zal dit meer – doch niet uitsluitend – de uittekening van de vervoersnetten, de samenstelling en werking van de vervoerregioraden (met inbegrip van participatie), de procedures voor het opstellen en inhoud van de mobiliteitsplannen, de subsidiëring van het mobiliteitsbeleid, het infrastructuurbeleid en flankerende maatregelen, het tarievenbeleid voor het openbaar personenvervoer, het aanduiden van de exploitanten en de taken en de werking van de Mobiliteitscentrale en de concrete werking van de projectstuurgroep kunnen betreffen.

6. Bespreking adviezen MORA, VVSG, Vlaamse Jeugdraad en SARO

Naast de Mobiliteitsraad Vlaanderen (MORA) en de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG) brachten ook de Vlaamse Jeugdraad en de Strategische Adviesraad Ruimtelijke Ordening – Onroerend Erfgoed (SARO) een advies uit over het ontwerp van decreet betreffende de basisbereikbaarheid.

In navolging van deze adviezen werden decretale wijzigingen doorgevoerd aan de artikelen 29, 42 en 69. Waar nodig werd de tekst in voorliggende memorie van toelichting verder verduidelijkt.

Advies MORA van 19 september 2018

Beleidsproces

Veel van de toekomstige uit te werken uitvoeringsbesluiten zijn van strategische aard, waarbij nog enkele belangrijke politieke keuzes moeten worden gemaakt. De MORA vraagt dat er meer maatschappelijk debat wordt georganiseerd over de volgende uitvoeringsbesluiten: de uittekening van de vervoersnetten, de samenstelling en werking van de vervoerregioraden en de projectstuurgroep, het participatieproces, de klachtenbehandeling, de procedures van de mobiliteitsplannen, de subsidiëring van het flankerend mobiliteits- en infrastructuurbeleid, het tariefbeleid van het openbaar vervoer, de aanduiding van de exploitanten en de taken en werking van de mobiliteitscentrale. De MORA vraagt tevens om om advies gevraagd te worden over bovenstaande uitvoeringsbesluiten.

Het is inderdaad zo dat er belangrijke keuzes moeten worden gemaakt in de uit te werken uitvoeringsbesluiten. Het beleidsdomein MOW is zich aan het organiseren zodanig dat deze informatiesessies en het maatschappelijk debat kan georganiseerd worden. Er zal een sterke terugkoppeling zijn met een klankbordgroep, die zal bestaan uit de MORA en vertegenwoordigers van andere belangrijke segmenten van de maatschappij. Daarnaast zullen ook de uitvoeringsbesluiten bij dit decreet voorgelegd worden aan de MORA.

Integrale aanpak

Om de afstemming van het Mobiliteitsplan Vlaanderen en het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) te waarborgen, stelt de MORA voor om de principes uit de strategische visie BRV zoals knooppuntwaarde, voorzieningenniveau en een hiërarchisering van knooppunten voor personenvervoer en goederenvervoer op te nemen in het decreet.

De belangrijkste principes vervat in het BRV zullen overgenomen worden in voorliggende memorie van toelichting.

De MORA adviseert om de opmaak van lokale mobiliteitsplannen te ondersteunen met subsidies en mobiliteitsbegeleiders.

Het al dan niet opmaken van een gemeentelijk mobiliteitsplan behoort in de toekomst tot de gemeentelijke autonomie, en zal dus niet worden gesubsidieerd. Gemeentelijke mobiliteitsbegeleiders van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken blijven ook nog in een ondersteuning voorzien aan de gemeenten, naast hun taak om de vervoerregioraden te regisseren en/of ondersteunen.

De MORA vindt dat de relevante spooroperator, de relevante spoorwegbeheerder en de provincies een decretaal vastgelegde plaats moeten krijgen in de vervoerregioraden.

Vlaanderen kan de federale spooractoren niet wettelijk verplichten om in een Vlaams opgerichte vervoerregioraad te zetelen, maar het is aangewezen. Het is aan de vervoerregio om aanvullende leden te vragen deel te nemen. De vervoerregio beslist dus zelf of de relevante spooroperator en de relevante spoorwegbeheerder deel zal uitmaken van de vervoerregioraad. Hetzelfde geldt ten aanzien van de betrokkenheid van de provincies.

Missie

De MORA vindt de doelstellingen voor het mobiliteitsbeleid te operationeel. Om tot een inclusief en toegankelijk mobiliteitssysteem te komen, vraagt de Raad om voor het mobiliteitsbeleid en basisbereikbaarheid ook maatschappelijke doelstellingen op te nemen in het decreet.

Het feit dat het Vlaamse mobiliteitssysteem inclusief en toegankelijk moet zijn, zit reeds vervat in de missie, opgenomen in artikel 3 van het ontwerp van decreet.

Verder vraagt de MORA dat basisbereikbaarheid vertrekt van de nood van een inwoner van Vlaanderen aan de bereikbaarheid van basisfuncties om volwaardig te kunnen deelnemen aan het maatschappelijke leven en dus basisfuncties zoals economische, publieke en commerciële functies en sociaal-culturele functies op te nemen in het decreet.

Met een meer vraaggestuurd mobiliteitssysteem willen we de bereikbaarheid van belangrijke attractiepolen of basisfuncties structureel verbeteren. Attractiepolen kunnen daarbij zowel betrekking hebben op zones van tewerkstelling, onderwijs, handel, sport, cultuur, recreatie, gezondheidszorg als op mobiliteitsknooppunten.

De MORA vraagt dat er in het behoeftenonderzoek in de vervoerregio's aandacht gaat naar de bereikbaarheidsnoden van alle gebruikers, ongeacht leeftijd, sociaal-economische status, een woonplaats in een stedelijke of landelijke omgeving en toegankelijkheidbeperkingen.

Doordat we het vervoerssysteem meer vraaggestuurd maken, zit dit element nu reeds impliciet in het decreet vervat.

Stakeholdermanager

Uit de evaluatie van de proefprojecten bleek dat de organisatie van lokale participatie moeilijk en vervoerregiospecifiek is. Daarom adviseert de MORA om in elke vervoerregio een stakeholdermanager aan te stellen.

De participatie bij de opmaak van de regionale mobiliteitsplannen is een verbeterpunt dat we moeten meenemen bij de opmaak van de definitieve mobiliteitsplannen. Dit is tevens geconcludeerd in het evaluatierapport van de proefprojecten. Het uitwerken van een participatietraject is een luik van de opdracht voor de begeleidende studiebureaus. De aanstelling van een stakeholdermanager in de schoot van de vervoerregio kan in een aantal gevallen opportuun zijn.

Regierollen

De MORA vraagt om de tactische en operationele regierol uit te werken in het decreet. Deze rechtsgrond is belangrijk opdat actoren bij de start van de vervoerregiowerking kunnen starten met een volledige taakomschrijving. In de uitvoeringsbesluiten moet dan concreet worden verduidelijkt welke speler welke taken zal uitvoeren.

Er wordt voor geopteerd om de verschillende regierollen te definiëren op het niveau van de uitvoeringsbesluiten. Daarnaast is het gangbaar om een takenpakket te omschrijven in eventueel op te maken oprichtingsdecreten.

Voor de MORA is het noodzakelijk dat de Vlaamse Regering servicelevels bepaalt voor het vervoer op maat en dat er een strategische visie wordt ontwikkeld over de rol van MaaS-operatoren (MaaS: Mobility as a Service) en de Mobiliteitscentrale in het vervoer op maat. De MORA vraagt om een onafhankelijke MaaS-regulator op te richten.

De aanduiding van het departement MOW als MaaS-regulator behoort tot de mogelijkheden. In navolging van bijkomend studiewerk hierover wordt een verdere concretisering voorzien op het niveau uitvoeringsbesluit.

Financiering

Voor de MORA is het belangrijk dat er voldoende middelen worden vrijgemaakt om per vervoerregio een kwalitatief kernnet, aanvullend net en vervoer op maat te kunnen realiseren.

Binnen de begrotingsopmaak 2019 zijn de middelen in functie van de prestatiebegroting onder een nieuwe structuur ondergebracht. Hieruit blijkt dat voor het begrotingsprogramma basisbereikbaarheid zo'n 1,4 miljard euro voorzien is. Het begrotingsprogramma basisbereikbaarheid is daarmee het grootste programma binnen de begroting van Mobiliteit en Openbare Werken. Dit laat toe om naast voldoende exploitatiemiddelen ook versneld te investeren in infrastructuur en rollend materieel. Zo worden er extra budgetten vrijgemaakt voor de vergroening van het rollend materieel en het uitbouwen van volwaardige mobipunten.

Het toekomstig gelaagd openbaar vervoersnet (KN, AN en VoM) wordt georganiseerd binnen deze huidige beschikbare enveloppe. Mede door synergiewinsten en een optimale gelaagdheid van het toekomstige net kan een meer kwalitatief aanbod worden gerealiseerd. Specifiek met het oog op de opstart van proefprojecten 'vervoer op maat' en maximale ondersteuning van de vervoerregio's bij de opmaak van de mobiliteitsplannen werd voor 2018 en 2019 bijkomende financiële ruimte gecreëerd.

De MORA ondersteunt de ambitie om basisbereikbaarheid op een maatschappelijk-efficiënte manier te bewerkstelligen maar vindt het belangrijk dat de betaalbaarheid van het vervoersaanbod voor de gebruiker wordt gegarandeerd.

De betaalbaarheid voor de gebruiker moet inderdaad gegarandeerd worden. We houden het systeem van sociale tarieven aan. Anderzijds bewaken we de kostendekkingsgraad die niet te laag mag zijn.

Om de concretisering van basisbereikbaarheid te doen slagen moet er binnen en over de grenzen van de vervoerregio's worden ingezet op transparantie en eenduidigheid in tariefstructuren en tariefvoorwaarden en één uniek vervoersbewijs voor het volledige vervoerssysteem.

Er moet inderdaad ingezet worden op de transparantie en eenduidigheid in tariefstructuren en tariefvoorwaarden. Er wordt gewerkt naar één vervoersbewijs voor het volledige vervoerssysteem.

Het feit dat het ontwerp van decreet bepaalt dat de vervoerregioraad de tarieven bepaalt voor het vervoer op maat, staat maximale tarief- en ticketintegratie in de weg. Daarom vraagt de MORA dat de Vlaamse Regering het tarief- en ticketbeleid coördineert en bepaalt voor alle netten.

De Vlaamse Regering kan het tarief- en ticketbeleid coördineren voor het kernnet en aanvullend net, en het kader bepalen voor alle netten. Dit wil zeggen dat de vervoerregio's de gebruikers voor sommige vervoersvormen wel kunnen ondersteunen door middel van een derde-betalerssyteem (dit gebeurt nu bijvoorbeeld ook met de deelfiets Blue-bike, of met een Buzzypasabonnement).

Advies VVSG van 19 september 2018

Algemeen

Net zoals de MORA vraagt ook de VVSG om nauw betrokken te worden bij verdere opmaak van regelgeving en richtlijnen.

Zie antwoord hierboven.

Gevraagd wordt om de resultaten van het vervoersconcept basisbereikbaarheid te onderwerpen aan een periodieke evaluatie.

We verwijzen naar artikel 11, §3, waar het principe van een cyclisch planproces is ingeschreven dat voorziet in een 'monitoring van het doelbereik en uitvoering' en 'tussentijdse evaluaties'.

Vervoerregio(raad)

Ten aanzien van de samenstelling en werking van de vervoerregioraden meent de VVSG dat er nog veel onduidelijkheden zijn. Zo dient gewaakt te worden over een betere samenhang met de regio-indeling in andere beleidsdomeinen. Het Departement Omgeving en intercommunales zouden moeten toetreden tot de vervoerregiowerking. De taakstelling en de werkwijze van de projectstuurgroep dient verder verduidelijkt te worden.

De redenering ten aanzien van de opname van de provincies, NMBS en Infrabel kan eveneens doorgetrokken worden naar een vertegenwoordiger uit het beleidsdomein Omgeving en een eventuele betrokkenheid van intercommunales. Hun toetreding wordt best op maat van de vervoerregio geregeld (cf. huishoudelijk reglement).

De voorgestelde samenstelling van de vervoerregio's garandeert dat de regio's vanuit een mobiliteitslogica werden samengevoegd. Bestaande intergemeentelijke samenwerkingsverbanden en de ruimtelijke samenhang hebben de indeling nadien verder verfijnd. Inspraak werd bovendien maximaal gegarandeerd waardoor een hersamenstelling van de regio's op dit moment niet aan de orde is.

De verschillende procedures en rollen van de voorziene overlegorganen worden nog nader uitgewerkt bij de opmaak van de uitvoeringsbesluiten.

Infrastructuurbeleid

De VVSG wijst op het belang van een goede afstemming tussen het concept 'combipunten' en de zogenaamde 'mobipunten' die nu her en der in het straatbeeld verschijnen.

Opdat de verwarring ten aanzien van het gebruik van een dubbele terminologie niet te groot zou zijn, wordt voorgesteld om in dit ontwerp van decreet de term 'combipunt' te vervangen door de term 'mobipunt'.

Mobiliteitsplannen

De opmaak van lopende gemeentelijke mobiliteitsplannen en -projecten moeten kunnen verder gezet worden aan de huidige randvoorwaarden. Voorzie daarom een aantal overgangsbepalingen.

Een overgangsbepaling werd in het decreet opgenomen.

Ten aanzien van de voortgangsrapportage en mobiliteitsmonitoring vraagt de VVSG om de monitoringscriteria niet enkel te beperken tot parameter van het openbaar vervoer en ook aandacht te besteden aan onder andere vervoersarmoede. Deze opmerking wordt meegenomen.

Dit wordt nog verder uitgewerkt bij de opmaak van de uitvoeringsbesluiten.

Projecten

De VVSG wijst er in zijn advies op dat de decretale basis voor het verstrekken van fietsfondssubsidies aan de provincie niet meer aanwezig is waardoor de verdere uitbouw van lokale fietspaden op het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF) in het gedrang komt. Ook de subsidiebasis ten aanzien van lokale besturen voor doorstromingsmaatregelen ontbreekt.

Een decretale basis werd opnieuw toegevoegd in artikel 29.

Financiering OV

Voorzie voldoende middelen om een performant OV-netwerk uit te bouwen. Breng tevens het vervoersaanbod uit verschillende beleidsdomeinen samen opdat het zo optimaal mogelijk kan ingezet worden. Projecten 'vervoer op maat' zouden in de beginfase moeten kunnen rekenen op een tijdelijke, degressieve subsidie.

Binnen de begrotingsopmaak 2019 zijn de middelen in functie van de prestatiebegroting onder een nieuwe structuur ondergebracht. Hieruit blijkt dat voor het begrotingsprogramma basisbereikbaarheid zo'n 1,4 miljard euro voorzien is. Het begrotingsprogramma basisbereikbaarheid is daarmee het grootste programma binnen de begroting van Mobiliteit en Openbare Werken. Dit laat toe om naast voldoende exploitatiemiddelen ook versneld te investeren in infrastructuur en rollend materieel. Zo worden er extra budgetten vrijgemaakt voor de vergroening van het rollend materieel en het uitbouwen van volwaardige mobipunten.

Het toekomstig gelaagd openbaarvervoersnet (KN, AN en VoM) wordt georganiseerd binnen deze huidige beschikbare enveloppe. Mede door synergiewinsten en een optimale gelaagdheid van het toekomstige net kan een meer kwalitatief aanbod worden gerealiseerd. Specifiek met het oog op de opstart van proefprojecten 'vervoer op maat' en maximale ondersteuning van de vervoerregio's bij de opmaak van de mobiliteitsplannen werd voor 2018 en 2019 bijkomende financiële ruimte gecreëerd.

Advies Vlaamse Jeugdraad van 5 september 2018

De Vlaamse Jeugdraad schuift in zijn advies vijftien principes naar voor die reeds in meer of mindere mate overeenkomen met de principes van het decreet, zij het dat hier uitdrukkelijk de rol en betekenis van en voor kinderen en jongeren wordt naar voor gebracht.

Inhoudelijk zijn de aandachtspunten niet allemaal te capteren op het Vlaamse/decretale niveau, maar kunnen zij relevant zijn op het regionale of lokale niveau of bij de uitvoering van projecten.

Kinderen en jongeren vormen één van de specifieke doelgroepen die een bepaald aandeel hebben in de globale vervoersvraag. In navolging van dit advies zal ook de Vlaamse Jeugdraad expliciet opgenomen worden in bovenvermelde klankbordgroep.

Advies SARO van 26 september 2018

De SARO onderstreept het belang van de onderlinge samenhang van het ruimtelijk beleid en het mobiliteitsbeleid, wat ook effectief met het decreet wordt beoogd. Niettemin vraagt de SARO om de bepalingen in artikelen 17 en 20 met betrekking tot het schrappen van tegenstrijdige bepalingen in lagere plannen te schrappen.

Het is net om de samenhang te kunnen bewerkstelligen dat de vermelde artikelen werden opgenomen. Idealiter start het beleidsplanningsproces met de plannen op het hoogste niveau en geven de onderliggende plannen verder uitvoering zodat de onderlinge samenhang horizontaal en verticaal inherent meegenomen wordt in het proces.

Advies Raad van State 64.577/3 van 10 december 2018

De Raad van State verleende zijn advies over het voorontwerp van decreet betreffende basisbereikbaarheid op 10 december 2018 (advies 64.577/3).

De Raad van State stelt concreet de volgende aanpassingen voor aan het ontwerp van decreet.

Aangaande de bevoegdheid verwijst de Raad van State naar zijn advies 51.178/3 van 24 april 2012 over het voorontwerp dat tot het decreet van 21 december 2012 tot compensatie van de openbaredienstverplichting tot het vervoer van personen met een handicap of een ernstig beperkte mobiliteit heeft geleid. Hierin was de Raad van State, afdeling Wetgeving, van oordeel dat het ontworpen decreet een gewestaangelegenheid, in plaats van een gemeenschapsaangelegenheid, regelde.

Bij de totstandkoming van het decreet van 21 december 2012 werd er geoordeeld dat deze redenering niet kon worden gevolgd. Het decreet behoort wel degelijk tot de gemeenschapsbevoegdheid inzake het beleid voor mindervaliden bedoeld in artikel 5, §1, II, 4°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980. Bijgevolg wordt er van uitgegaan dat ook het voorliggende wijzigingsdecreet een gemeenschapsaangelegenheid regelt.

De Raad van State benadrukte dat in een normatieve tekst uitsluitend rechtsregels thuishoren, ook al houden zij verband met de 'missie', de 'doelstellingen' of andere algemene principes van het beleid.

Er werd getracht de artikelen 3 tot en met 5 van het ontwerp te herformuleren, zodat hun normatieve inhoud beter tot uitdrukking komt.

In het voorontwerp worden open en vage begrippen gebruikt, die niet worden gedefinieerd of die enkel nader worden omschreven in de memorie van toelichting.

Er werden enkele definities toegevoegd.

Het juridisch statuut van de vervoerregioraad, de juridische waarde van bepaalde handelingen van de vervoerregioraad en van de (regionale) mobiliteitsplannen is onduidelijk en op tegenstrijdige wijze geregeld in het ontwerp van decreet.

Het statuut van de vervoerregioraad en de aard van haar handelingen werd verduidelijkt. De vervoerregioraad is het forum waar verschillende bestuurslagen samenwerken en overleg plegen over zaken i.v.m. mobiliteit. Vooreerst is het een overlegorgaan, multidisciplinair en beleidsdomeinoverschrijdend samengesteld. De voervoerregioraad beschikt niet over enige rechtspersoonlijkheid, maar bepaalt in onderlinge samenwerking en consensus. De rechtsbescherming blijft gegarandeerd, aangezien jurisdictioneel aanvechtbare beslissingen niet op niveau van de vervoerregioraad genomen worden.

Wat betreft de mobiliteitsplannen en de verbindendheid, werd in de memorie van toelichting verduidelijkt dat met 'richtinggevend' wordt bedoeld 'bindend voor de overheden maar niet voor de inwoner'. In die zin zijn de plannen dus niet 'verordenend', maar wel richtinggevend (bindend) voor de onderliggende besturen.

Zowel in de tekst van het voorontwerp als in de memorie van toelichting wordt herhaaldelijk een band gelegd tussen het mobiliteitsbeleid en de ruimtelijke ordening. De vraag rijst of in het licht hiervan in sommige gevallen mobiliteitsplannen niet zouden kunnen worden beschouwd als 'plannen en programma's' in de zin van artikel 2, a), van richtlijn 2001/42/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2001 betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's, waarvoor overeenkomstig artikel 3, lid 1, van die richtlijn een milieubeoordeling moet worden uitgevoerd voor zover ze aanzienlijke milieueffecten kunnen hebben. Volgens het tweede lid, a), van die bepaling geldt die verplichting voor alle plannen en programma's die voorbereid worden met betrekking tot, onder meer, het vervoer en "die het kader vormen voor de toekenning van toekomstige vergunningen voor de in bijlagen I en II bij richtlijn 85/337/EEG (lees: richtlijn 2011/92/EU) genoemde projecten".

In de tekst van het ontwerp van decreet werd nu expliciet opgenomen dat de mobiliteitsplannen zelf (1) geen beoordelingsgrond vormen voor vergunningen; (2) geen criteria en modaliteiten bevatten die bij de toekenning van vergunningen in acht moeten worden genomen.

In artikel 2, 5°, van het voorontwerp wordt bepaald dat in het aan te nemen decreet onder 'exploitatievoorwaarden' wordt verstaan: "eisen waaraan de uitvoering van de vervoerdiensten moeten voldoen en die betrekking kunnen hebben op onder meer: exploitatieamplitude, frequenties, aanleg en onderhoud van de infrastructuur, informatieverlening aan de haltes en in de voertuigen, de vereisten voor de voertuigen en het personeel, de rechten en plichten van de exploitant van een vervoerdienst;". Uit het voorontwerp van decreet houdende diverse bepalingen over het mobiliteitsbeleid, de openbare werken en het vervoer en het verkeersveiligheidsbeleid en VVM De Lijn, waarover de Raad van State op 8 november 2018 advies 64.292/3 heeft gegeven, vloeit evenwel voort dat de exploitatievoorwaarden eveneens de overtredingen bevatten die overeenkomstig het ontworpen artikel 44ter, §1, van het decreet van 31 juli 1990 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn met een administratieve geldboete kunnen worden bestraft, evenals de administratieve geldboetes zelf.

De onderlinge afstemming werd ondertussen bewerkstelligd. Artikel 5 tot wijziging van artikel 1bis van het oprichtingsdecreet van De Lijn krijgt een nieuw punt 5°, namelijk een definitie van reisvoorwaarden die niets meer inhoudt dan een kruisverwijzing naar het decreet Basisbereikbaarheid. In de versie die werd voorgelegd aan de Raad van State was er echter nog sprake van inbreuken op de exploitatievoorwaarden.

Naar luid van artikel 39, eerste lid, van het voorontwerp kan de Vlaamse Regering onder meer de reisvoorwaarden en de exploitatievoorwaarden nader bepalen. Die bevoegdheid doet geen afbreuk aan de bevoegdheid van de exploitanten van het kernnet en het aanvullend net, en de Mobiliteitscentrale om zelf algemene reisvoorwaarden vast te stellen, aanvullend aan het toepasselijke regelgevende kader. Naar luid van artikel 2, 17°, van het voorontwerp moet in het aan te nemen decreet onder 'reisvoorwaarden' worden verstaan: "bepalingen die betrekking hebben op onder meer de rechten en plichten van de reizigers en derden". De machtiging aan de exploitanten van het kernnet en het aanvullend net en aan de mobiliteitscentrale om zelf "algemene reisvoorwaarden vast te stellen, aanvullend aan het toepasselijke regelgevend kader", kan worden aanvaard voor zover die algemene reisvoorwaarden worden opgevat als de voorwaarden van het (toetredings)contract dat die exploitanten en de Mobiliteitscentrale sluiten met hun gebruikers.

De bepaling werd in die zin aangevuld.

De Raad van State verwijst naar zijn vraag of de woorden "voor iedereen toegankelijk" in artikel 2, 7°, van het voorontwerp een synoniem zijn voor "openbaar" in artikel 2, 4°, of voor "publiek" in artikel 2, 15°. De Raad van State formuleert evenwel geen concrete aanbeveling.

Het antwoord dat werd gegeven op de vraag, werd verwerkt in de memorie van toelichting bij artikel 2.

Artikel 2, 14°, tweede zin, van het voorontwerp houdt een rechtsregel in die niet thuishoort in een definitie.

De bepaling werd opgenomen in artikel 5, §1, derde lid, van het voorontwerp.

Gelet op de doelstellingen, vermeld in de artikelen 4 en 5 van het voorontwerp, strekt het tot aanbeveling om in het opschrift van afdeling 1 van hoofdstuk 2 te schrijven "Missie en doelstellingen".

Deze suggestie werd meegenomen.

In artikel 3, eerste lid, van het voorontwerp wordt bepaald dat het mobiliteitsbeleid is gericht op het garanderen van de bereikbaarheid van onze samenleving. De Raad van State stelt vast dat het niet de bereikbaarheid van de samenleving als dusdanig is die wordt geviseerd, maar wel de bereikbaarheid van bepaalde elementen of referentiepunten in die samenleving.

Er wordt voor geopteerd deze bepaling te behouden. De bereikbaarheid handelt over meer dan enkel de bereikbaarheid van bepaalde attractiepolen.

Naar luid van artikel 4, eerste lid, 3°, van het voorontwerp wordt bij het uitbouwen van een multimodaal vervoerssysteem "zoveel als mogelijk" uitgegaan van het STOP-principe (STOP: eerst stappers, dan trappers, dan openbaar en tot slot privévervoer). Een 'principe' geeft geen aanleiding tot een resultaatsverbintenis. De woorden "zoveel als mogelijk" zijn dan ook overbodig en kunnen worden geschrapt.

Omwille van de duidelijkheid wordt geopteerd de zin ongewijzigd te laten. In de memorie werd opgenomen dat er voor wat betreft de principes geen sprake is van enige resultaatsverbintenis en er door de rechterlijke macht dus enkel een marginale toetsing zal kunnen plaatsvinden als er een geschil aanhangig wordt gemaakt.

In artikel 4, tweede lid, van het voorontwerp wordt verwezen naar "het Europees klimaatakkoord". Gevraagd wordt wat hier concreet mee wordt bedoeld.

Er wordt in de bepaling verwezen naar Europees Klimaat- en Energiepakket 2021-2030, zoals aangenomen door de Europese Raad op 23 en 24 oktober 2014.

De Raad van State stelde de vraag of het derde lid van artikel 5, §1, van het voorontwerp zowel op het eerste als het tweede lid van die bepaling betrekking heeft.

Inderdaad, vermits dit niet duidelijk blijkt uit het woord "hiertoe", werd in het voormelde derde lid verwezen naar de twee voorgaande leden.

Naar luid van artikel 5, §2, tweede lid, van het voorontwerp worden de vervoersknooppunten die van belang zijn op het niveau van de vervoerregio bepaald in "het regionaal mobiliteitsplan vermeld in hoofdstuk 3, afdeling 2, onderafdeling 2". De gemachtigde was het ermee eens dat die bepaling beter zelf in de voormelde onderafdeling kan worden ondergebracht. Dat kan met name gebeuren in artikel 19 van het voorontwerp, waarin reeds de inhoud van het regionaal mobiliteitsplan wordt geregeld.

Dit werd zo geïntegreerd in het ontwerp.

In artikel 6, §2, van het voorontwerp wordt bepaald dat de Vlaamse Regering "op vraag van de vervoerregio's" de territoriale afbakening van de vervoerregio's kan herschikken. Dit impliceert evenwel dat een vervoerregio een dergelijke herschikking kan verhinderen door zelf geen initiatief in die zin te nemen, terwijl een nieuwe schikking nochtans in het algemeen belang kan zijn.

De mogelijkheid van een herschikking wordt beter niet louter afhankelijk gemaakt van een vraag van de vervoerregio's. De eigen initiatiefmogelijkheid wordt daarom expliciet voorzien in het ontwerp.

Naar luid van artikel 7, §2, eerste lid, 4°, van het voorontwerp is de vervoerregioraad ten minste samengesteld uit een vertegenwoordiger van de interne exploitant van het kernnet en het aanvullend net. Uit artikel 34, §2, van het voorontwerp vloeit evenwel voort dat als de VVM De Lijn niet voldoet aan de benchmark, de Vlaamse Regering aan de hand van openbare aanbestedingen een exploitant of exploitanten zal aanduiden. Teneinde met die mogelijkheid rekening te houden, schrijve men in artikel 7, §2, 4°, van het voorontwerp "exploitanten" (in plaats van "exploitant"). Bovendien moet, in het geval er meerdere exploitanten worden aangeduid die actief zijn in een vervoerregio, worden geregeld of elke exploitant over een vertegenwoordiger beschikt, dan wel of er slechts één vertegenwoordiger is voor alle exploitanten.

Vooralsnog wordt omwille van de duidelijkheid enkel de vertegenwoordiger van de interne exploitant opgenomen. Als VVM De Lijn niet voldoet aan de benchmark zal dit artikel desgevallend worden aangepast.

De definities waarin artikel 7, §2, tweede lid, van het voorontwerp voorziet, kunnen beter worden opgenomen in artikel 2. Dat is alleszins het geval voor de definitie van het begrip 'departement Mobiliteit en Openbare Werken', vermits dat begrip niet alleen in artikel 7, maar ook in andere bepalingen van het voorontwerp wordt gebruikt.

De definities werden opgenomen in artikel 2 van het ontwerp.

Naar luid van artikel 7, §2, derde lid, van het voorontwerp neemt het Departement Mobiliteit en Openbare Werken "de regierol" op zich. Gevraagd wordt of hiermee wordt verwezen naar de "mobiliteitsregie" in de artikelen 2, 14°, 5, §1, derde lid, en 8, tweede lid.

Hier gaat het om de trekkersrol die het departement MOW op zich neemt als voorzitter van de vervoerregio, desgevallend samen met een vertegenwoordiger voorgedragen door de gemeenten. Daarnaast neemt het departement de mobiliteitsregie op en kan zij in ondersteuning voorzien. In artikel 7, §2, derde lid, van het voorontwerp werd dit verduidelijkt.

In artikel 8, vierde lid, van het voorontwerp wordt voorzien in een definitie van het begrip 'fietssnelweg'. De tweede en derde zin van die bepaling houden evenwel rechtsregels in die niet in een definitie thuis horen. Die bepalingen moeten dan ook worden weggelaten of worden verplaatst naar een afzonderlijk artikel waarin fietssnelwegen nader zouden worden geregeld.

De zinnen werden geschrapt, nu het geen normatieve bepalingen betreffen. In de memorie werd dienaangaande wel een passage opgenomen.

In artikel 9, tweede lid, wordt de Vlaamse Regering gemachtigd om regels te bepalen voor "het overlegtraject vermeld in het eerste lid". Het eerste lid van die bepaling voorziet weliswaar in overleg tussen de vervoerregioraden, maar niet in een 'traject'.

De bepaling werd aangepast naar "het overleg, vermeld in het eerste lid".

In artikel 10 van het voorontwerp wordt bepaald dat de provinciale en gemeentelijke beslissingen en reglementen niet van die aard zijn dat het regionaal mobiliteitsplan niet kan worden uitgevoerd of dat de effectiviteit van andere mobiliteitsinvesteringen vermindert. Indien de mobiliteitsplannen geen verordenend karakter hebben, zoals in artikel 13, §1, eerste lid, van het voorontwerp wordt bepaald, dan is artikel 10 van het voorontwerp onbegrijpelijk. Indien het daarentegen toch de bedoeling zou zijn aan die plannen een reglementair karakter te geven, dan is de tekst van artikel 10 veel te vaag en te rechtsonzeker. Niet alleen is onduidelijk wanneer provinciale en gemeentelijke reglementen "van die aard" zouden zijn dat het regionaal gemeentelijk mobiliteitsplan niet kan worden uitgevoerd, er wordt ook niet geregeld welke instantie vaststelt dat dit het geval is en welke rechtsgevolgen daaraan worden verbonden.

Het artikel wordt behouden. De provincies en gemeenten zullen in hun beslissingen moeten motiveren waarom deze niet strijdig zijn met het regionaal mobiliteitsplan of dat deze de effectiviteit van mobiliteitsinvesteringen niet verminderen. Het principe wordt verder toegelicht bij de bespreking van artikel 20.

In artikel 11, §2, tweede lid, tweede zin, van het voorontwerp wordt bepaald dat het mobiliteitsplan een 'tijdshorizon' van tien jaar heeft, en dat het een 'doorkijkperiode' van dertig jaar kan omvatten. In de memorie van toelichting wordt hieromtrent gesteld dat een doorkijkperiode verplicht is, maar dat ook een kortere periode dan dertig jaar kan worden vooropgesteld.

In het licht hiervan werd in artikel 11, §2, tweede lid, tweede zin, geschreven dat het mobiliteitsplan een tijdshorizon heeft van tien jaar, en "een doorkijkperiode van minimum tien en maximum dertig jaar".

Uit artikel 12, §3, tweede lid, van het voorontwerp vloeit voort dat bij het opstellen van de mobiliteitsplannen rekening moet worden gehouden met de bevoegdheidsbepalende regels, vermeld in artikel 2 van het decreet van 22 december 2017 over het lokaal bestuur, de budgettaire ruimte van de betrokken gewestelijke entiteiten en andere regelgeving die relevant is voor het thema in kwestie. De gemachtigde bevestigde dat de bevoegdheidsbepalingen en regelgeving waaraan wordt gerefereerd in die bepaling, moeten worden "nageleefd" en dat er niet louter mee rekening moet worden gehouden.

De tekst van het voorontwerp werd in die zin aangepast: er wordt rekening gehouden met de budgettaire ruimte van de betrokken gewestelijke entiteiten, terwijl de regelgeving moet worden nageleefd.

In artikel 13, §2, tweede lid, van het voorontwerp wordt bepaald dat de beslissing over een afwijking van het mobiliteitsplan wordt gemotiveerd. In de memorie van toelichting wordt hieromtrent gesteld dat "de beslissing die de overheid neemt over de afwijking (…) aan een bijzondere motiveringsplicht (wordt) onderworpen". Dat blijkt evenwel niet uit de tekst van het voorontwerp.

Het artikel 13, §2, maakt het mogelijk af te wijken van het mobiliteitsplan, evenwel dient dit gemotiveerd te worden.

In artikel 14, §2, van het voorontwerp wordt de Vlaamse Regering gemachtigd om te beslissen over de netwerken van structurerend belang op het niveau van het Vlaamse Gewest. De gemachtigde gaf hieromtrent de volgende toelichting: "Bij de opmaak van de mobiliteitsplannen op verschillende niveaus, moet het duidelijk zijn op welk schaalniveau voor welk netwerk de beleidsvisie wordt uitgeschreven. In dit artikel werd daarom opgenomen dat de Vlaamse Regering beslist over de netwerken die van structurerend belang zijn op niveau van het Vlaamse Gewest. Voorbeelden hiervan zijn het primaire en hoofdwegennet, het fietssnelwegennetwerk en het kernnet inzake openbaar vervoer.".

De Raad van State formuleert evenwel geen aanbeveling. De voorbeelden die werden gegeven, werden wel ter verduidelijking opgenomen in de memorie.

Naar luid van artikel 15, §2, tweede lid, wordt het vaststellingsbesluit bij uittreksel bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad. Aangezien artikel 15, §2, tweede lid, eerste zin, van het voorontwerp herneemt wat reeds voortvloeit uit artikel 84, 1°, tweede lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, naar luid waarvan besluiten van de Vlaamse Regering die geen belang hebben voor de algemeenheid van de burgers bij uittreksel mogen worden bekendgemaakt of het voorwerp mogen zijn van een gewone vermelding in het Belgisch Staatsblad. Hiertoe is de decreetgever evenwel niet bevoegd.

Artikel 15, §2, tweede lid, eerste zin, van het voorontwerp werd weggelaten.

Naar luid van artikel 17, eerste lid, van het voorontwerp worden de bepalingen van de bestaande regionale mobiliteitsplannen, de provinciale en gemeentelijke ruimtelijke beleidsplannen en de lokale mobiliteitsplannen die strijdig zijn met de bepalingen van het Mobiliteitsplan Vlaanderen, van rechtswege opgeheven door de definitieve vaststelling van dat laatste plan. De provincie, de vervoerregio en de gemeente wijzigen, binnen de termijn die de Vlaamse Regering bepaalt, de voormelde plannen om ze in overeenstemming te brengen met het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Een dergelijke regeling leidt evenwel tot grote rechtsonzekerheid. Zolang de provincie, de vervoerregio of de gemeente hun respectieve plannen niet in overeenstemming brengen met het Mobiliteitsplan Vlaanderen, zal onduidelijk zijn welke onderdelen van die plannen alsnog rechtsgeldig zijn, dan wel opgeheven

zijn. Dat is des te meer het geval nu het gehanteerde criterium zeer algemeen van aard is, en nergens wordt geregeld welke instantie de strijdigheid zal vaststellen.

Artikel 17, eerste lid, van het voorontwerp werd herwerkt. Bij de vaststelling van het Mobiliteitsplan Vlaanderen, melden de provincies, de vervoerregio's en de gemeenten aan de Vlaamse Regering, binnen de door haar bepaalde termijn, alle potentiële strijdigheden van de bepalingen van de bestaande regionale mobiliteitsplannen, de provinciale en gemeentelijke ruimtelijke beleidsplannen en lokale mobiliteitsplannen met het Mobiliteitsplan Vlaanderen.

Vervolgens dienen de wijzigingen binnen een welbepaalde termijn te worden aangebracht.

Naar luid van artikel 18, §1, van het voorontwerp neemt de vervoerregioraad het initiatief om een regionaal mobiliteitsplan op te maken "en kan de Vlaamse Regering verzoeken daarvoor de nodige maatregelen te nemen". Het is niet volledig duidelijk welke maatregelen van de Vlaamse Regering hiermee worden bedoeld.

De bepaling werd geschrapt. De bedoeling van de bepaling was dat de Vlaamse Regering daarvoor desgevallend een studiebureau aanstelt en daarvoor de nodige budgetten vrijmaakt. Deze mogelijkheid wordt toegevoegd in artikel 7.

Naar luid van artikel 18, §3, tweede lid, wordt het ontwerp van het regionaal mobiliteitsplan ter goedkeuring voorgelegd aan de gemeenteraden van de vervoerregio. In het derde lid van die bepaling wordt evenwel gewag gemaakt van een gebrek aan consensus binnen de vervoerregioraad en het vierde lid heeft het over het vaststellingsbesluit. Gevraagd wie het mobiliteitsplan uiteindelijk vaststelt, en derhalve het vaststellingsbesluit neemt, heeft de gemachtigde het volgende geantwoord: "De vervoerregioraad. Ingeval geen consensus kan bereikt worden handelt dit over de beslissing van de Vlaamse Regering inzake het aanvullend net en het vervoer op maat.". Enkel dat laatste wordt uitdrukkelijk in artikel 18, §3, derde lid, van het voorontwerp geregeld. Duidelijkheidshalve zou eveneens moeten worden bepaald dat, na de goedkeuring ervan door de gemeenteraden van de vervoerregio, de vervoerregioraad het regionaal mobiliteitsplan (bij consensus) definitief vaststelt.

Het regionaal mobiliteitsplan wordt goedgekeurd door de respectieve gemeenteraden. De escalatieprocedure is enkel voor de vaststelling van het aanvullend net en het vervoer op maat.

Uit artikel 18, §3, derde lid, van het voorontwerp vloeit voort dat bij gebrek aan consensus (over het regionaal mobiliteitsplan) binnen de vervoerregioraad, de Vlaamse Regering beslist over minstens het aanvullend net en het vervoer op maat. In artikel 8, tweede lid, 3°, van het voorontwerp wordt evenwel bepaald dat de vervoerregioraad als taak heeft om "binnen de krijtlijnen van het goedgekeurde regionaal mobiliteitsplan" het aanvullend net en het vervoer op maat te bepalen. Zodoende wordt gesuggereerd dat het aanvullend net en het vervoer op maat worden bepaald nadat het regionaal mobiliteitsplan werd vastgesteld.

Artikel 8 werd verduidelijkt, in die zin dat het woord "goedgekeurde" werd geschrapt. Er is – in tegenstelling tot wat de Raad van State aangeeft – geen probleem met de sequentie. Immers, planproces is een cyclisch proces, waarbij niet enkel de eerste opmaak wordt gevat, doch ook de herziening. Dit werd verduidelijkt in het decreet bij artikel 18.

Punt 2 heeft echter wel degelijk betrekking op het mobiliteitsplan, aangezien het de bedoeling is dat de projecten worden uitgevoerd zoals bepaald in het mobiliteitsplan en de hoofdlijnen bekijken van het geïntegreerd investeringsprogramma

(GIP) zodat de doelstellingen van het mobiliteitsplan worden gewaarborgd. Dit was ook al op die manier opgenomen in de memorie van toelichting bij artikel 8.

In artikel 18, §3, vierde lid, van het voorontwerp wordt bepaald dat het vaststellingsbesluit bij uittreksel wordt bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad en dat het in werking treedt op de datum die de Vlaamse Regering bepaalt. De gemachtigde liet evenwel weten dat dit laatste enkel geldt in het geval dat de Vlaamse Regering overeenkomstig artikel 18, §3, derde lid, van het voorontwerp beslist over het aanvullend net en het vervoer op maat. De tekst van het voorontwerp moet in die zin worden aangepast.

De paragraaf werd aangepast.

In artikel 21, §2, derde lid, van het voorontwerp wordt bepaald dat het lokaal mobiliteitsplan onttrokken is aan het toepassingsgebied van het decreet van 15 juli 2011 houdende vaststelling van de algemene regels waaronder in de Vlaamse Gemeenschap en het Vlaamse Gewest periodieke plan- en rapporteringsverplichtingen aan lokale besturen kunnen worden opgelegd. Een dergelijke regeling leidt er evenwel toe dat om het precieze toepassingsgebied van het decreet van 15 juli 2011 te kennen, dat decreet moet worden samen gelezen met de voormelde bepaling, hetgeen de transparantie van de regelgeving niet ten goede komt. Een dergelijke regeling moet dan ook veeleer in het decreet van 15 juli 2011 zelf worden ondergebracht.

Met het oog op transparantie wordt de bepaling in dit ontwerp van decreet geschrapt.

Naar luid van artikel 24, §1, derde lid, vraagt de gemachtigde dienst bij "de bevoegde instanties, zoals de federale politie, de instantie die belast is met de inschrijving van de voertuigen en de lokale besturen", de vereiste digitale gegevens op. Vermits de ontworpen regeling voor de vermelde federale overheidsdiensten geen verplichting inhoudt om de gevraagde gegevens ook daadwerkelijk te verschaffen, is ze bestaanbaar met de bevoegdheidsverdelende regels.

Hoewel de Raad van State geen strijdigheid vaststelt, werd wel een verduidelijking opgenomen in de memorie.

In artikel 24, §2, derde lid, van het voorontwerp wordt bepaald dat bij de vaststelling of de herziening van de mobiliteitsplannen en bij het opstellen van de voortgangsrapporten rekening wordt gehouden met de resultaten van de mobiliteitsmonitoring. Die bepaling kan beter worden ingevoegd na artikel 24, §1, eerste lid, van het voorontwerp, waar de mobiliteitsmonitoring wordt geregeld.

De suggestie van de Raad van State werd meegenomen.

In artikel 25 van het voorontwerp wordt de Vlaamse Regering gemachtigd om de projectmethodologie te bepalen waarmee de door haar aangewezen projecten worden ontworpen, uitgewerkt, geanalyseerd en geëvalueerd door de initiatiefnemer, alsook de wijze van rapportering door de initiatiefnemer. Een dergelijke onduidelijke machtiging kan niet worden aanvaard. Hetzelfde geldt voor de machtiging aan de Vlaamse Regering in artikel 30 van het voorontwerp om de projecten aan te wijzen waarvoor een samenwerkingsovereenkomst moet worden gesloten tussen de betrokken actoren.

In het artikel 27 wordt een machtiging toegevoegd om de beleidsplannen en projecten, vermeld in dit artikel, te bepalen.

In artikel 26, §1, wordt bepaald dat een projectstuurgroep wordt ingesteld op initiatief van een of meer gemeenten of op initiatief van een vertegenwoordiger van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken. Naar luid van artikel 26, §2, 1°, van het voorontwerp is de projectstuurgroep ten minste samengesteld uit de initiatiefnemer "als die niet de hoedanigheid, vermeld in punt 2° tot en met 4°, heeft". In de punten 2 en 3 waarnaar aldus wordt verwezen, wordt evenwel gewag gemaakt van de gemeente en het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (lees: het departement Mobiliteit en Openbare Werken). Gelet op hetgeen in artikel 26, §1, van het voorontwerp wordt bepaald, rijst dan ook de vraag hoe de initiatiefnemer niet de hoedanigheid van vertegenwoordiger van de gemeente of van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken kan hebben.

De tekst van artikel 26 van het voorontwerp werd als volgt aangepast teneinde dit te verduidelijken: er wordt door een of meer gemeenten, door een vertegenwoordiger van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken of door een andere initiatiefnemer een projectstuurgroep ingesteld.

In artikel 26, §1, van het voorontwerp wordt gewag gemaakt van een "mobiliteitsgerateerd lokaal beleidsplan". Volgens de gemachtigde wordt hiermee bijvoorbeeld "een parkeerplan, een logistiek plan, een tragewegenplan, een klimaatbeleidsplan waarin mobiliteitsgerelateerde doelstellingen in zijn opgenomen" bedoeld, en zouden die plannen in een besluit van de Vlaamse Regering kunnen worden aangewezen. Het strekt inderdaad tot aanbeveling dat, indien dit niet in het voorontwerp zelf wordt verduidelijkt, de Vlaamse Regering wordt gemachtigd om de plannen in kwestie op te sommen.

Een dergelijke machtiging wordt voorzien.

In de memorie van toelichting wordt (bij artikel 25 van het voorontwerp) gesteld dat de Vlaamse Regering "nadere regels (kan) uitwerken betreffende de procedure volgens dewelke de projectstuurgroep of vervoerregioraad de begeleiding uitvoert". In artikel 27 van het voorontwerp komt evenwel geen machtiging in die zin voor.

De desbetreffende bepaling werd in die zin aangevuld.

Vermits de gemachtigde bevestigde dat de opsomming in artikel 30, tweede lid, 1° tot en met 4°, van het voorontwerp niet limitatief is, schrijve men in de inleidende zin van die bepaling dat de Vlaamse Regering de minimuminhoud van de samenwerkingsovereenkomst regelt, "waaronder: …".

De desbetreffende bepaling werd in die zin aangevuld.

In artikel 34, §1, tweede en derde lid, en §2, eerste lid, van het voorontwerp wordt gewag gemaakt van een (verplichte) benchmark. Gevraagd wordt om dit begrip nader te verduidelijken in het voorontwerp zelf.

In het voorontwerp werd de term 'verplicht' geschrapt. Zoals gesteld in het derde lid van de eerste paragraaf, zal de Vlaamse Regering de regels voor het vastleggen van de benchmark bepalen.

Naar luid van artikel 38 van het voorontwerp werken de exploitanten van het kernnet en het aanvullend net en de Mobiliteitscentrale, in afwijking van artikel 1 van de wet van 30 december 1975 betreffende de goederen, buiten particuliere eigendommen gevonden of op de openbare weg geplaatst ter uitvoering van vonnissen tot uitzetting, een eigen beleid uit voor verloren voorwerpen. Met de ontworpen regeling wordt vooral beoogd de exploitanten van het kernnet en het aanvullend net en de Mobiliteitscentrale te ontslaan van de verplichting om verloren voorwerpen af te geven aan het gemeentebestuur. Het is dan ook raadzaam dat uitdruk-

kelijk in te schrijven in artikel 38 van het voorontwerp, veeleer dan de exploitanten van het kernnet en het aanvullend net en de Mobiliteitscentrale te machtigen hieromtrent een eigen beleid te voeren. Als wordt bepaald dat de exploitanten en de Mobiliteitscentrale, in afwijking van artikel 1 van de wet van 30 december 1975, verloren voorwerpen niet moeten afgeven aan het gemeentebestuur, kunnen zij ook zonder een dergelijke machtiging een beleid dienaangaande bepalen. Daarbij zullen zij dan wel het eigendomsrecht in acht moeten nemen, en bijvoorbeeld in een redelijke termijn moeten voorzien waarbinnen die voorwerpen kunnen worden teruggevraagd.

De bepaling werd in die zin aangepast. In de memorie werd een toelichting opgenomen, geïnspireerd op de bewoordingen in het advies van de Raad van State.

In artikel 42, derde lid, van het voorontwerp schrijve men "mobipunten en carpoolparkings" (in plaats van "mobipunten, inclusief carpoolparkings"). Uit de voorafgaande leden blijkt immers dat carpoolparkings onderscheiden zijn van mobipunten.

De desbetreffende bepaling werd in die zin gewijzigd.

Uit artikel 48, §2, tweede lid, van het voorontwerp vloeit voort dat als een wegbeheerder wegwerkzaamheden uitvoert langs een traject van geregeld vervoer of met een impact op een traject van geregeld vervoer, die ook na afloop van de werkzaamheden een negatief effect kunnen hebben op de rijtijden van de exploitant, voorafgaand overleg wordt gepleegd met de exploitanten van het kernnet en het aanvullend net en de Mobiliteitscentrale en daarover binnen de projectstuurgroep een onderling akkoord wordt bereikt.

Ofschoon uit artikel 27, 2°, van het voorontwerp blijkt dat de projectstuurgroep verantwoordelijk is voor "projecten", staat niet vast dat alle wegwerkzaamheden langs een traject van geregeld vervoer of met een impact op een traject van geregeld vervoer als dergelijke projecten kunnen worden beschouwd.

De desbetreffende bepaling werd in die zin gewijzigd.

Artikel 57 van het voorontwerp strekt tot wijziging van artikel 44bis van het decreet van 31 juli 1990, zoals gewijzigd (lees: vervangen) bij het Bestuursdecreet, dat werd aangenomen door het Vlaams Parlement op 5 december 2018. Daarbij worden na de woorden "na onderhandeling" de woorden "een openbare dienstencontract en" ingevoegd. In de door het Vlaams Parlement aangenomen tekst komen in het ontworpen artikel 44bis van het decreet van 31 juli 1990 de woorden "na onderhandeling" evenwel niet voor.

Artikel 57 werd aangepast zodat dit nu aansluit bij de bewoordingen van het aangenomen Bestuursdecreet.

In het ontworpen artikel 16, §1, van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg wordt de Vlaamse Regering gemachtigd om vergunningen uit te reiken voor het uitoefenen van geregeld vervoer dat niet wordt aangeboden door de interne operator (lees: exploitant). Volgens de gemachtigde geldt deze mogelijkheid voor alle vormen van geregeld vervoer, en derhalve niet alleen voor de exploitatie van het aanvullend kern- en aanvullend net dat, overeenkomstig artikel 34, §1, vierde lid, van het voorontwerp, door de VVM De Lijn aan derden wordt toevertrouwd.

Dergelijke vergunningsplicht ligt in lijn met verordening 1370/2007.

Openbaredienstverplichtingen waarbij maximumtarieven worden vastgesteld voor alle of bepaalde categorieën passagiers, kunnen ook worden onderworpen aan algemene regels.

B. Commentaar bij de artikelen

Hoofdstuk 1. Algemene bepalingen

Artikel 1

Het voorliggende ontwerp van decreet betreft zowel een gewest- als gemeenschapsbevoegdheid.

Enerzijds regelt de inhoud van dit ontwerp van decreet 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 inzake het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer, met inbegrip van de bijzondere vormen van geregeld vervoer, de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van wagens met bestuurder (vormen van ongeregeld vervoer) tot de gewestelijke bevoegdheid.

Het vervoer op maat bijvoorbeeld kan eveneens zowel bijzondere vormen van geregeld vervoer betreffen (doelgroepenvervoer) als ongeregeld vervoer in de zin van voormeld artikel.

Anderzijds wijzigt dit ontwerp van decreet tevens het decreet van 21 december 2012 tot compensatie van de openbaredienstverplichting tot het vervoer van personen met een handicap of een ernstig beperkte mobiliteit. Bij het ontwerp van dat decreet maakte de Raad van State reeds de opmerking dat – hoewel de materie als gemeenschapsbevoegdheid werd aangemerkt – het ontwerp in se betrekking had op het vervoer van een bepaalde categorie van personen. Er worden namelijk geen rechten toegekend of verplichtingen opgelegd aan de personen met een handicap of een ernstig beperkte mobiliteit, maar wel aan de personen of organisaties die voor hen een vervoer organiseren. Er wordt in het bijzonder niet voorzien in een tegemoetkoming aan de personen die behoren tot de doelgroep, maar in een compensatie voor de vervoerders.

Bij de totstandkoming van het decreet van 21 december 2012 werd er geoordeeld dat deze redenering niet kon worden gevolgd. Het decreet behoort wel degelijk tot de gemeenschapsbevoegdheid inzake het beleid voor mindervaliden bedoeld in artikel 5, §1, II, 4°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980. Bijgevolg wordt er van uitgegaan dat ook het voorliggende wijzigingsdecreet een gemeenschapsaangelegenheid regelt.

Artikel 2

In deze bepaling wordt een reeks begrippen gedefinieerd die in het ontwerp van decreet worden gebruikt.

Met een groot verplaatsingsgenererend vermogen, zoals vermeld in de definitie van attractiepool in punt 3°, wordt bedoeld dat de gevestigde activiteit grote verkeersstromen genereert. Attractiepolen kunnen zowel betrekking hebben op zones van tewerkstelling, onderwijs, handel, sport, cultuur, recreatie, gezondheidszorg als op mobiliteitsknooppunten.

De definities van de begrippen ‘exploitant’ en ‘geregeld vervoer’ in punten 7° en 10°, zijn gebaseerd op de definities zoals gehanteerd in Europese regelgeving, respectievelijk verordening (EG) nr. 1370/2007 van het Europees Parlement en de

Raad van 23 oktober 2007 betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg en verordening (EG) nr. 1073/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de internationale markt voor touringcar- en autobusdiensten.

De definitie van geregeld vervoer is echter ruimer, in die zin dat de definitie in de laatstgenoemde verordening slechts van toepassing is voor het vervoer van personen met touringcars en met autobussen. Dit ontwerp is echter van toepassing op alle mogelijke, reeds bestaande of toekomstige, verplaatsingsmiddelen te land of te water. Dit volgt uit de termen "ongeacht de modus en tractiewijze van de aangewende vervoersmiddelen".

De woorden "voor iedereen toegankelijk" in artikel 2, 10°, zijn geen synoniem voor "openbaar" in artikel 2, 7°, of voor "publiek" in artikel 2, 18°. "Voor iedereen toegankelijk" betekent niet dat dit vervoer noodzakelijkerwijze "openbaar" is. Bij wijze van voorbeeld kan worden verwezen naar een shuttledienst georganiseerd door een hotel naar het station, ten behoeve van haar klanten. Hoewel dit vervoer in se "geregeld" kan zijn, is dit niet openbaar bij gebrek aan enig algemeen economisch belang. Vervoer dat wordt aangeboden aan het publiek, kan bijvoorbeeld ook bijzondere vormen van geregeld vervoer betreffen, maar is gericht op bepaalde categorieën van personen en dus niet voor iedereen toegankelijk.

Om te komen tot een goed functionerend mobiliteitsnetwerk is er nood aan een overkoepelende, modusonafhankelijke mobiliteitsregie. De regie is en blijft in handen van de Vlaamse overheid, onder bevoegdheid van de minister voor Mobiliteit. Deze delegeert een aantal verantwoordelijkheden aan bepaalde actoren, zonder hierbij echter de beleidsfuncties en exploitatiefuncties al te zeer te mengen.

De (overkoepelende) beleidsfunctie komt in de eerste plaats het modusneutrale departement MOW toe. Exploitatiefuncties worden opgenomen door de intern verzelfstandigde agentschappen (IVA), extern verzelfstandigd agentschappen (EVA) en private spelers. De verantwoordelijkheden zijn afhankelijk van het niveau van de regierol:
- strategisch niveau: vastleggen beleidsprincipes en servicelevels op hoog niveau;
- tactisch niveau: beleidsprincipes en servicelevels vertalen in netwerken en projecten;
- operationeel niveau: bedienen van de netwerken en uitvoeren van de projecten.

Openbaar personenvervoer wordt in punt 18° gedefinieerd als personenvervoersdiensten van algemeen belang die, ongeacht de vervoersmodus, op permanente en niet-discriminerende basis aan het publiek worden aangeboden. Gelet op deze ruime definitie waarbij alle vervoersmodi worden gevat, kunnen ook deelfietssystemen onder de noemer 'openbaar personenvervoer' vallen, evenals personenvervoer over het water.

De fiets wordt immers een steeds belangrijker vervoersmiddel dat een vlot en duurzaam alternatief biedt voor zowel de auto, bus en tram als voor verplaatsingen te voet. Daarnaast is de fiets ook een handige oplossing voor de invulling van de 'first and last mile' van een verplaatsing.

Waar combimobiliteit in punt 4° betrekking heeft op de verplaatsing van personen, doelt de term 'synchromodaliteit' in punt 22° eerder op de verplaatsing van goederen. In beide gevallen worden verschillende vervoersmiddelen gecombineerd. Combimobiliteit omschrijft een mobiliteitsgedrag dat multimodaal is, ook in de tijd, en is ruimer dan een gecombineerde ketenverplaatsing. Het impliceert dat er verschillende vervoersmiddelen ter beschikking staan, en waarbij tevens vlot kan worden overgeschakeld of overgeladen tussen verschillende vervoersmiddelen. Ter hoogte van mobipunten, of mobiliteitsknooppunten moet het mogelijk zijn om van-

daag te kiezen voor de fiets, morgen voor de bus, en overmorgen voor een (deel) auto.

Het geïntegreerd investeringsprogramma waarvan sprake in punt 9°, betreft het geïntegreerd meerjarig investeringsprogramma van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken, ook afgekort als GIP. Dit GIP heeft als doel de investeringen en onderhoud van het voormelde beleidsdomein gerichter en efficiënter te plannen en beter af te stemmen op de beleidsdomeinbrede doelstellingen en prioriteiten. Het GIP treedt hierbij in de plaats van de aparte investeringsprogramma's en onderhoudsprogramma's van de verschillende entiteiten.

Het GIP biedt eveneens de mogelijkheid om de investeringen van het beleidsdomein te bekijken vanuit de modus en netwerkoverstijgende mobiliteitsblik die nodig is voor een toekomstgericht beleid inzake mobiliteit en openbare werken. Via het GIP kunnen de investeringsprogramma's en onderhoudprogramma's van de verschillende entiteiten bovendien beter op elkaar afgestemd worden en kunnen synergieën gecreëerd worden, wat zal bijdragen tot een efficiëntere inzet van de beschikbare middelen en een vlottere uitvoering.

In 2018 werden de investeringsprogramma's van de entiteiten al voor een eerste maal samengebracht in één globaal overzicht. Vanaf 2019 zal het GIP ook effectief tot stand komen via een gezamenlijk proces.

Hoofdstuk 2. Uitgangspunten

Afdeling 1. Missie

Deze afdeling geeft een omschrijving van de missie van het mobiliteitsbeleid en basisbereikbaarheid.

Onderafdeling 1. Mobiliteitsbeleid

Artikel 3

Dit artikel bepaalt dat het mobiliteitsbeleid gericht is op de bereikbaarheid van onze samenleving.

We investeren in een mobiliteitssysteem waarmee we de economie en de maatschappij ondersteunen. Het is duurzaam, veilig, intelligent en multimodaal.

Deze missie werd geïnspireerd op diegene vervat in het huidige ontwerp van het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Op basis van de missie wordt het mobiliteitsplan opgebouwd, waarna dit concreet wordt geoperationaliseerd in projecten.

Artikel 4

In het artikel 4 worden de doelstellingen en beginselen die gelden voor het mobiliteitsbeleid expliciet opgesomd. Deze bepalingen hebben geen louter programmatische inslag, maar bezitten een normatieve geldingskracht.

Het mobiliteitsbeleid voert het Europees Klimaat- en Energiepakket 2021-2030, zoals aangenomen door de Europese Raad op 23 en 24 oktober 2014, uit. Daarnaast stelt het mobiliteitsbeleid concrete doelstellingen en maatregelen voor om de vergroening en verduurzaming in de mobiliteit en de verbetering van de luchtkwaliteit ten gevolge van het transport te realiseren.

Onderafdeling 2. Basisbereikbaarheid

Artikel 5

Dit artikel bevat in de eerste paragraaf de doelstellingen van het concept van basisbereikbaarheid. De eerste van de opgesomde doelstellingen is het kunnen bereiken van belangrijke maatschappelijke functies op basis van een vraaggericht systeem en met een optimale inzet van vervoers- en financiële middelen. Belangrijke maatschappelijke functies betreffen niet enkel woon-werkverkeer en woon-schoolverkeer, maar ook bijvoorbeeld recreatief verkeer.

Basisbereikbaarheid gaat ook hand in hand met een duurzaam ruimtelijk kader door middel van een geïntegreerde aanpak van vervoer, infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen, op het gebied van zowel planvorming, financiering, de investeringen en het onderhoud, als de exploitatie. De strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen stelt dat het voorzieningenniveau en de ligging in het collectief vervoerssysteem, rekening houdend met het kernnet, en de fietsinfrastructuur doorslaggevend zijn bij de keuze van te ontwikkelen kernen in regio's met een meer landelijk karakter. De indeling in types van knooppunten voor personenvervoer gebeurt mede op basis van de knooppuntwaarde. Knooppuntwaarde kan veranderen doorheen de tijd door nieuwe ontwikkelingen in het collectieve vervoerssysteem (bijvoorbeeld nieuwe multimodale duurzame ontsluitingsopties) en door technologische innovaties die raken aan de invloedssfeer en bereikbaarheid van het knooppunt. Dit betekent dat een knooppunt kan springen in de indeling.

De tweede paragraaf licht toe dat combimobiliteit en synchromodaliteit onder meer worden gefaciliteerd door efficiënte informatieverlening. De technologische ontwikkeling, zoals apps en realtime-informatie, zullen hierbij een belangrijke rol spelen.

Afdeling 2. De vervoerregio's

De spelregels voor de interbestuurlijke dialoog in de schoot van de vervoerregioraad en tussen de vervoerregioraad en het Vlaams beleidsniveau, worden vastgelegd in het voorliggende ontwerp van decreet.

De vervoerregioraad is een vernieuwende vorm van interbestuurlijk overleg binnen het beleidsveld mobiliteit. Hiermee wenst de decreetgever tegemoet te komen aan de vraag vanuit de gemeenten naar meer betrokkenheid in het Vlaamse mobiliteits- en investeringsbeleid. Met de vervoerregiowerking wordt het top-downbeleid structureel omgevormd naar een samenwerkingsmodel. Essentieel daarin is het samen ontwikkelen van een visie over de mobiliteitsuitdagingen in een regio en gecoördineerd acties ondernemen (op vlak van infrastructuur, exploitatie, sensibilisering en andere) om deze visie te realiseren.

De ruimtelijke organisatie in Vlaanderen kenmerkt zich door een verspreid bebouwingspatroon. Woonkernen en economische functies zijn van elkaar gescheiden, ook sociale of openbare functies worden vaak excentrisch ingepland. De mobiliteitsuitdagingen van een gemeente eindigen daarom niet aan de gemeentegrens.

In vervoerregiowerking is het belangrijk los te komen van het eigen territorium. Een structurele verkeersknoop op het eigen grondgebied heeft misschien een oorzaak in een naburige gemeente, waardoor best daar de investering gebeurt.

Daarenboven is het belangrijk los te komen van het unimodale denken: de oplossing van de structurele file naar het bedrijventerrein lost zich misschien niet op door een extra rijstrook aan te leggen, maar eerder door investeringen in betere OV- en fietsverbindingen.

De gemeenten uit een regio zitten samen met de gewestelijke diensten van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken. Dit zijn het Agentschap Wegen en Verkeer, de VVM De Lijn en het Departement MOW. Waar relevant zal ook De Vlaamse Waterweg nv mee aanschuiven, Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM), het agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust en de Werkvennootschap. Ook Infrabel, de NMBS en de provincie worden uitgenodigd.

De vervoerregioraad wordt aldus (mee) verantwoordelijk gesteld voor de organisatie en kostenefficiënte invulling van basisbereikbaarheid. Het is geenszins de betrachting een nieuwe bestuurslaag in het leven te roepen of het Vlaamse bestuursmodel onnodig te verzwaren, maar wel te komen tot flexibele organen die inspelen op regionale vervoersvragen en via een globale mobiliteitsbenadering een optimale bereikbaarheid van belangrijke maatschappelijke functies garanderen.

Onderafdeling 1. Indeling in vervoerregio's

Artikel 6

De huidige indeling van de vervoergebieden is gebaseerd op het decreet personenvervoer van 20 april 2001. Verschillende stakeholders wezen erop dat de indeling zoals voorgesteld, niet overeenkwam met ruimtelijke interacties, intergemeentelijke samenwerkingsverbanden en vervoersstromen. Bovendien is deze indeling buiten de interne werking van De Lijn nauwelijks gekend. Daarom is er gezocht naar een andere indeling die meer aansluit bij de geschatte ruimtelijke interacties tussen gemeenten en vervoerskernen en kon men komen tot een voorstel van nieuwe indeling op basis van vijftien vervoerregio's, die worden opgesomd in dit artikel. Belangrijk is dat de omvang van de vervoerregio's een voldoende schaal biedt om impactvolle realisaties te bereiken op het vlak van regionale mobiliteit alsook het behoud van een goede werkbaarheid.

De indeling in vervoerregio's gebeurde volgens de volgende niet-cumulatieve, niet-exhaustieve, oriënterende uitgangspunten:
- de dagelijkse reële verplaatsingsstromen naar attractiepolen;
- de ruimtelijke en landschappelijke samenhang;
- de bestaande intergemeentelijke samenwerkingsverbanden;
- de structurering rond stedelijke kernen en een voldoende schaalgrootte, met het oog op de programmatie van regionale voorzieningen en de uitbouw van een performant openbaar of collectief vervoerssysteem;
- de beheersbaarheid van de grootte van de vervoerregio's, wat de performantie van de vervoerregiowerking ten goede komt en maakt dat een efficiënt overleg- en beheersmodel tussen de lokale overheden en het Vlaamse Gewest mogelijk is.

Het wordt aan de Vlaamse Regering overgelaten om de eigenlijke territoriale afbakening van de vervoerregio's te bepalen en de vervoerregio's desgevallend te herschikken. De gemeenten worden uitgenodigd hierin een voorkeur te bepalen. Aangezien een gemeente slechts tot één enkele vervoerregio kan behoren, kan er bij een fusie van gemeenten logischerwijze een herschikking plaatsvinden. Een gemeente kan als adviserend lid deelnemen aan de vervoerregioraad van een aanpalende regio.

Hoewel de benamingen van de vervoerregio's zijn opgenomen in het decreet, kan de Vlaamse Regering de territoriale afbakening en de benaming ervan wel wijzigen, op eigen initiatief (bijvoorbeeld in het algemeen belang) of op aangeven van de vervoerregioraad.

Onderafdeling 2. De vervoerregioraad

Artikel 7

Binnen de vervoerregio is er nood aan een orgaan dat over de nodige expertise beschikt om de realisatie van basisbereikbaarheid te bewaken, te sturen en te evalueren.

Per vervoerregio wordt een vervoerregioraad opgericht, een overlegorgaan dat multidisciplinair en beleidsdomeinoverschrijdend is samengesteld.

De vervoerregioraad is ten minste samengesteld uit een vertegenwoordiging van alle gemeenten in de vervoerregio, een vertegenwoordiger van het departement Mobiliteit en Openbare Werken en een vertegenwoordiging van elke entiteit van het beleidsdomeinen Mobiliteit en Openbare Werken die beheers- of exploitatietaken uitvoert, met name het agentschap Wegen en Verkeer, De Vlaamse Waterweg nv en VVM De Lijn.

De voorzitter aangeduid door het departement Mobiliteit en Openbare Werken neemt de voorzittersrol op, desgevallend samen met een vertegenwoordiger voorgedragen door de gemeenten. Deze voorzittersrol omvat inhoudelijke sturing, naast het faciliteren naar consensus tussen actoren, vanuit de neutrale rol als procesbewaker en bemiddelaar. Het departement fungeert in dat proces als de modusneutrale mobiliteitsregisseur en kan ondersteuning voor de vervoerregioraad voorzien.

De Vlaamse Regering bepaalt nadere regels, waaronder bepalingen betreffende de samenstelling. Het onderscheid zal worden gemaakt tussen stemgerechtigde en adviserende leden en er wordt desgevallend bepaald of en onder welke voorwaarden de vervoerregioraad zelf de samenstelling kan uitbreiden met andere relevante actoren. Dit laat toe de interne structuur van de vervoerregioraden af te stemmen op de specifieke noden en kenmerken van elke vervoerregio, teneinde tot een optimale werking te komen.

Zo kunnen bijvoorbeeld de grensgemeenten van andere vervoerregio's worden toegevoegd als leden met adviserende stem, aangezien zij een impact kunnen ondervinden door de beslissingen van de vervoerregioraad. Omwille van de afstemming met het ruimtelijk beleid zou, zowel het beleidsdomein Omgeving, als ook de desbetreffende provincie kunnen worden betrokken. De provincie is, gelet op haar werking rond fietsbeleid en woon-werkverkeer, immers een waardevolle partner. Tevens kan een rol worden voorzien voor de exploitanten van de vervoerslagen, desgevallend via de Mobiliteitscentrale voor wat betreft het vervoer op maat.

Teneinde tot een optimale werking te komen, dient de interne structuur van de vervoerregioraden te kunnen worden afgestemd op de specifieke noden en kenmerken van elke vervoerregio. Waar al een goede intergemeentelijke samenwerking bestaat, wordt de vervoerregiowerking maximaal ingepast en wordt de opgebouwde kennis meegenomen. Het is niet de bedoeling om goede samenwerking op te breken.

Wat betreft het voorzitterschap kan het uitvoeringsbesluit nadere regels vastleggen. In de proefprojecten wordt het voorzitterschap waargenomen door de vertegenwoordiger van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, samen met een politieke vertegenwoordiger die door de gemeenten werd voorgedragen.

Aangaande het voorzitterschap bleek uit de evaluatie van de proefprojecten dat een duovoorzitterschap met een politieke vertegenwoordiger uit een gemeente een positieve bijdrage levert aan de dynamiek en de betrokkenheid van de vervoerregio. De aanwezigheid van het duovoorzitterschap zorgt enerzijds voor een recht-

streekse link tussen het (Vlaamse) beleid en de vervoerregio en draagt anderzijds bij tot een verhoogde draagkracht bij de politieke vertegenwoordigers en lokale besturen. Zo creëert de aanwezigheid van de politieke voorzitter de mogelijkheid om een politiek bilateraal overleg mogelijk te maken indien nodig.

Dit artikel wijst tevens de Vlaamse Regering aan om de nadere regels inzake de werking van de vervoerregioraad te bepalen, waaronder de wijze waarop beslissingen worden genomen. De Vlaamse Regering zou hiertoe bijvoorbeeld een model van huishoudelijk reglement ter beschikking kunnen stellen van de vervoerregioraden. Ook hier is het belangrijk maximaal aan te sluiten bij de werking van eventueel bestaand regionaal overleg. De proefregio's hebben aangetoond dat dit de meeste garantie biedt op succes.

In de proefregio's worden beslissingen in principe genomen bij consensus. Op basis van de proefprojecten werd duidelijk dat dit principe toelaat om een maximale gedragenheid van de beslissingen te bereiken, maar eveneens impliceert dat één enkele gemeente alles kan blokkeren.

Uit de evaluatie van de proefprojecten vloeide voort dat in de beslissingsprocedure alle lokale besturen bij voorkeur naar buiten komen met één gedragen stem, net zoals alle mobiliteitsactoren.

De Vlaamse Regering zou dan ook het evenwicht van de stemmingsrechten tussen lokale besturen en mobiliteitsactoren kunnen specifiëren in het uitvoeringsbesluit, aangezien een vervoerregioraad bestaat uit gemiddeld vijftien tot twintig lokale besturen en slechts één of twee vertegenwoordigers van elke mobiliteitsactor. Bovendien dienen een aantal bepalende of beperkende voorwaarden te worden gerespecteerd, zoals beschikbaar investerings- of exploitatiebudget, of bindende doelstellingen inzake reizigersaantallen of modal shift. Daarnaast kan ook bepaald worden welke aanwezigheidsgraad als voldoende kan worden beschouwd om rechtsgeldig te stemmen, al dan niet met differentiatie naar het type van beslissingen.

Daarnaast werd in de evaluatie van de proefprojecten gesteld dat de beslissingsprocedure idealiter een escalatieprocedure voorziet. Bij gebrek aan consensus binnen de vervoerregioraad beslist het Departement Mobiliteit en Openbare Werken. Indien het Departement Mobiliteit en Openbare Werken niet heeft beslist binnen een bepaalde termijn, dan beslist de minister van Mobiliteit en Openbare Werken.

Artikel 8

Het eerste lid van dit artikel somt de verschillende verantwoordelijkheden op van de vervoerregioraad.

De vervoerregioraad is verantwoordelijk voor het opstellen van een regionaal mobiliteitsplan voor de vervoerregio, dat elementen met betrekking tot mobiliteit, verkeersveiligheid, doorstroming, personenvervoer, logistiek, maar ook elementen vanuit ruimtelijke ordening enzovoort samenbrengt in één geïntegreerd en coherent plan, met aandacht voor de grensoverschrijdende, interregionale en internationale uitdagingen.

Binnen de krijtlijnen van dit plan worden programma's en projecten van strategisch belang geprioriteerd, opgevolgd en geëvalueerd. Dit kan zowel gaan over gewestelijke als over gemeentelijke projecten, acties of programma's. Een gedeelde verantwoordelijkheid voor de organisatie en invulling van basisbereikbaarheid impliceert ook een medeverantwoordelijkheid in uitvoering.

De geprioriteerde acties en projecten op gewestelijk niveau kunnen zo bijvoorbeeld hun vertaling krijgen naar het geïntegreerd investeringsprogramma van het Gewest, of de basis vormen voor de bespreking en advisering van het voorstel van kernnet. Het netwerk en de kwaliteitseisen van het aanvullend net en het vervoer op maat worden door de vervoerregioraad bepaald.

De vervoerregioraad adviseert bij de opmaak van het geïntegreerd investeringsprogramma en levert het de nodige informatie aan. Ook wordt afstemming gezocht met overige openbare werken of projecten, ook van andere overheden, zowel qua timing als qua projectomvang. Het goedgekeurde geïntegreerd investeringsprogramma wordt ter informatie voorgelegd aan de vervoerregioraad.

De vervoerregioraad vervult ook een rol met betrekking tot het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk en de fietssnelwegen. Verplaatsingen met de fiets over de fietssnelweg bieden een aantrekkelijk alternatief voor verplaatsingen met de auto. Op fietssnelwegen, die herkenbaar zijn, kunnen fietsers veilig en comfortabel doorrijden over langere afstanden.

Artikel 9

Uit de evaluatie van de proefprojecten bleek dat de impact van één vervoerregio op een andere zeer groot kan zijn. Daarnaast bleek tevens dat de proefregio's voornamelijk een bilateraal overleg willen aangaan met andere vervoerregio's, in plaats van met omliggende gemeenten.

In het ontwerp van decreet is opgenomen dat de vervoerregioraden – indien nodig – onderling overleg plegen over mobiliteitsprojecten en -plannen die een impact hebben voor de betrokken vervoerregio's. De regionale mobiliteitsplannen moeten namelijk onderling een coherent geheel vormen, waarbij er oog moet zijn voor het regio-overschrijdend vervoer. Bovendien dient er een effectieve samenwerking gewaarborgd te worden tussen de vervoerregio's met betrekking tot regio-overschrijdende mobiliteitsvraagstukken.

Teneinde een zekere uniformiteit te waarborgen, kan de Vlaamse Regering hiertoe het traject uitwerken.

Artikel 10

In artikelen 17 en 20 wordt bepaald dat de lokale mobiliteitsplannen in geen geval strijdig mogen zijn met de hogerliggende plannen, waaronder het regionaal mobiliteitsplan. Naast het lokaal mobiliteitsplan is er evenwel ook een risico dat gemeentelijke beslissingen en reglementen strijdig kunnen zijn met het regionaal mobiliteitsplan. In dit artikel wordt daarom opgenomen dat de gemeentelijke beslissingen en reglementen niet van die aard mogen zijn dat het regionaal mobiliteitsplan niet kan worden uitgevoerd (niet enkel snelheidszones, parkeerzones en routering vrachtverkeer bijvoorbeeld, maar tevens gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen (GRUP), het afleveren van vergunningen enzovoort).

Hoofdstuk 3. Mobiliteitsplanning en -projecten

Binnen het mobiliteitsbeleid wordt – zoals ook nu reeds het geval is in het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid – een eigen planstelsel uitgewerkt.

Daarenboven wordt een systeem van inherente kwaliteitszorg beoogd. De plannen en projecten worden immers voorbereid door de initiatiefnemer en besproken met de relevante partners in een projectstuurgroep.

De planlast wordt tot een minimum herleid door de procedureregels beheersbaarder en redelijker te maken. Ook wordt maximale afstemming gezocht met de procedureregels vanuit het omgevingsrecht.

Door te werken met een projectstuurgroep wordt expertise vanuit de verschillende partners gevraagd en ingebracht in het ontwerp- en denkproces. Doordat de meerderheid van de projecten ook via (technische gespecialiseerde) studiebureaus wordt voorbereid, wordt er ook van hieruit expertise ingebracht.

Allerlei richtlijnen en vademecums voor projecten worden nu reeds via bestaande overlegstructuren samen uitgewerkt. Deze richtlijnen zijn gemakkelijk raadpleegbaar, worden breed verspreid en vormen het referentiekader voor een kwaliteitstoets binnen de projectstuurgroep. Deze richtlijnen zullen ook regelmatig via de bestaande overlegstructuren herzien worden en aangepast worden. Bij elke aanpassing wordt ook ingezet op een ruime communicatie naar alle belanghebbenden. De actualisatie van richtlijnen wordt onder andere getriggerd doordat complexe situaties via interne overlegfora besproken worden. Op het forum Adviesgroep voor Verkeersveilige Vlaamse Gewestwegen (AVVG) worden de moeilijkste gevallen besproken. In deze adviesgroep zetelen ook externe partners, waaronder onder andere De Lijn, het departement MOW, vertegenwoordiging van steden en gemeenten, vertegenwoordiging van politiezones enzovoort. Elke partij kan op dit forum eventuele kwaliteitsproblemen aankaarten. Via dit overlegorgaan (AVVG) wordt de inhoud van nieuwe richtlijnen en dienstorders voorbereid, maar worden ook aanpassingen aan vademecums en handboeken voorbereid. Ook steden en gemeenten baseren zich voor ontwerpen van weginfrastructuur op deze publicaties. De AVVG is als 'Werkgroep Weg en Omgeving' bovendien ingebed in het Vlaams Huis Verkeersveiligheid onder de werkkamer Infrastructuur.

Afdeling 1. Algemene bepalingen

Artikel 11

Deze bepaling verwoordt de doelstelling van het mobiliteitsplan en is vergelijkbaar met het tweede lid van het huidige artikel 5 van het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid.

Het artikel geeft weer dat enerzijds binnen het beleidsdomein van de mobiliteit een grotere coherentie wordt beoogd en anderzijds ook de betrokkenheid met aanleunende beleidsdomeinen wordt nagestreefd.

Het mobiliteitsplan is de basis voor het mobiliteitsbeleid.

Het mobiliteitsbeleid moet erop gericht zijn de bereikbaarheid te garanderen voor een bruisende, actieve en welvarende samenleving.

Het mobiliteitsbeleid beantwoordt ook de vraag hoe Vlaanderen zijn positie in Europa versterkt als logistieke draaischijf. Het mobiliteitsbeleid kijkt over de bestuurlijke grenzen van gemeenten en beleidsdomeinen en gaat een sterke wisseling aan met ruimtelijk beleid.

Het mobiliteitsplan omschrijft de generieke en gebiedsgerichte acties en maatregelen om de doelstellingen te bereiken.

De tweede paragraaf van dit artikel somt de verschillende onderdelen op van het mobiliteitsplan: een strategische visie op lange termijn van de gewenste mobiliteitsontwikkeling, operationele doelstellingen op korte termijn en een actieplan.

Vooreerst is er een beschrijving van de gewenste mobiliteitsontwikkeling, in het licht van artikelen 3 en 4 van het voorliggende ontwerp. De gewenste mobiliteitsontwikkeling bevat de zogenaamde strategische doelstelling(en) die men wil bereiken. Zo kan potentieelbepaling van deelfietssystemen worden opgenomen in het regionaal mobiliteitsplan. De langetermijnvisie is gesteund op prognoses en scenario's waarbij voor een vooropgesteld doorkijkpunt in de toekomst één of meerdere eindbeelden worden geformuleerd.

Daartoe worden de operationele doelstellingen ingezet, die op kortere termijn gelden. Deze doelstellingen kunnen op Vlaams niveau bijvoorbeeld toegespitst worden op de modale verdeling, gedifferentieerd per vervoerregio. Potentieelbepaling van deelfietssystemen wordt opgenomen in het regionaal mobiliteitsplan.

Voorts is er een actieplan uitgewerkt op hoofdlijnen, bestaande uit de maatregelen, middelen, termijnen, en de prioriteiten die daarbij gelden, en in voorkomend geval een lijst met punten waarover overleg en samenwerking is aangewezen. In het actieplan kunnen ook flankerende maatregelen worden opgenomen (dus niet enkel doorstroming, maar ook bijvoorbeeld parkeerbeleid).

Het opnemen van een actieplan verhoogt de operationaliteit en de bruikbaarheid van het plan. Omdat het mobiliteitsplan in essentie een strategisch beleidsdoelstellingenplan is, moet dit ook voldoende beleidsruimte laten. Daarom moet worden vermeden dat het erin opgenomen actieplan zodanig gedetailleerd is, dat die beleidsruimte zo goed als onbestaande wordt en de planuitvoering op het terrein verstikkend gaat werken. Het is dus zeker niet de bedoeling om in het actieplan tot op projectniveau af te dalen.

Het mobiliteitsplan heeft een tijdshorizon van minimum tien jaar en kan een doorkijkperiode van minimum tien en maximum dertig jaar omvatten. Die doorkijkperiode is gericht op één of meerdere eindbeelden in de verre toekomst en bevat bijgevolg de doorwerking van de beleidsdoelstellingen op een langer tijdspad, over de grenzen van diverse planperiodes heen.

In dit opzicht verschilt de doorkijkperiode ook van de tijdshorizon, die, hoewel ze ook is vastgesteld op tien jaar en dus meerdere planperiodes overspant, een eindpunt in de tijd vastlegt waaraan meer concrete beleidsdoelstellingen kunnen worden gekoppeld. In het advies van de MORA van 19 maart 2008 bij het ontwerp van decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid, werd reeds bevestigd dat het uitdenken van een beleid op langere termijn (twintig of dertig jaar) een meerwaarde betekent voor beleidsplannen.

De derde paragraaf bepaalt dat het mobiliteitsplan deel uitmaakt van een cyclisch planningsproces. Dit laat toe bijsturingen te doen in het licht van onder meer de eventuele ontwikkelingen inzake de toestand van de mobiliteit en de vraag of de vooropgestelde operationele doelstellingen (voldoende) werden uitgevoerd. Het laat ook toe dat na evaluatie niet steeds een geheel nieuw plan moet worden opgemaakt, doch dat men zich kan beperken tot een aantal actualisaties. Die bijsturingen zijn vereist ter vrijwaring van het bereiken van de strategische doelstellingen (de gewenste mobiliteit). In dit opzicht kan de planlast verbonden aan de mobiliteitsplanning dan ook gerelativeerd worden.

Artikel 12

Dit artikel bevat een overzicht van de planningsniveaus.

Er wordt een mobiliteitsplan opgemaakt op gewestelijk en regionaal niveau. Aangezien de nadruk op het regionale niveau ligt op de gedeelde verantwoordelijkheid van het gewest en de gemeenten voor de organisatie en de invulling van basis-

bereikbaarheid, wordt de verplichting om tot zesjaarlijkse herziening te komen van het gemeentelijk mobiliteitsplan verlaten.

Dankzij het decreet van 20 april 2001 betreffende de mobiliteitsconvenants, dat later werd vervangen door het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid, werd de mobiliteitsplanning doorgevoerd op gemeentelijk niveau. Nagenoeg elke gemeente beschikt ondertussen dan ook over een (goedgekeurd) mobiliteitsplan. De kennis van het beleidsinstrument is aanwezig in elke gemeente en wordt nog steeds toegepast. Gemeenten kunnen zelf beslissen of de herziening van het bestaande plan op lokaal niveau zinvol is, dan wel oordelen dat het regionaal mobiliteitsplan voldoende is. Meer flexibiliteit en gebiedsgerichte werking wordt mogelijk gemaakt doordat een lokaal mobiliteitsplan kan worden opgemaakt voor een deel of het geheel van het grondgebied van één of meerdere gemeenten. Een kleinere groep gemeenten kan immers de noodzaak voelen om gezamenlijk een plan op te stellen (concreet bijvoorbeeld stadsregio Turnhout).

Mobiliteitsuitdagingen stoppen niet aan de gemeentegrenzen. Planning op niveau van de vervoerregio zal echter evenmin steeds een efficiënt antwoord kunnen bieden voor de betrokken gemeenten. Daarom kan het naar omstandigheden zinvol zijn dat gemeenten een gezamenlijk mobiliteitsplan opmaken dat operationele doelstellingen en prioriteiten kan vaststellen op zowel bovengemeentelijk als op gemeentelijk niveau.

Voor zover er geen conflicten tussen de verschillende mobiliteitsplannen ontstaan, kan dit planningsniveau bijgevolg nog steeds een meerwaarde blijven hebben.

Artikel 13

De eerste paragraaf van dit artikel verankert het niet-verordenende karakter van de mobiliteitsplannen. Het Mobiliteitsplan Vlaanderen en de regionale mobiliteitsplannen zijn evenwel richtinggevend voor het Vlaamse Gewest, de eronder ressorterende diensten en agentschappen, de provincies en gemeenten, alsmede de publiekrechtelijke en privaatrechtelijke rechtspersonen die in het Vlaamse Gewest belast zijn met taken van openbaar nut. De lokale mobiliteitsplannen zijn dan weer richtinggevend voor de gemeente en de eronder ressorterende diensten en agentschappen.

Met richtinggevend wordt bijgevolg bedoeld ‘bindend voor de overheden maar niet voor de inwoner’.

Voorheen bevatten het Mobiliteitsplan Vlaanderen en de gemeentelijke mobiliteitsplannen zowel een richtinggevend als een informatief deel. Het richtinggevend deel was bindend, terwijl het informatief deel louter beschrijvend was en geen normatief karakter had.

Er wordt van de gelegenheid gebruikgemaakt om deze indeling voor alle planningsniveaus – en dus niet enkel voor het regionaal mobiliteitsplan – op te heffen en dit naar analogie van de evolutie voor de ruimtelijke plannen.

Het schrappen van het informatief deel zoals vastgelegd in het decreet brengt enerzijds werk- en planlastvermindering met zich mee. Anderzijds is het wel wenselijk om voor de opmaak van het richtinggevend deel te vertrekken van een zekere basis (een omgevingsanalyse, bestaande context enzovoort). Dit aspect werd dan ook meegenomen in het voorliggende ontwerp van het decreet, bij de bepalingen over de inhoud van het mobiliteitsplan.

De tweede paragraaf van dit artikel voorziet dat in bepaalde gevallen van het richtinggevend plan kan worden afgeweken door de overheid, meer specifiek ingeval

van onvoorziene ontwikkelingen in de mobiliteitsvraag of omwille van dringende sociale, economische of budgettaire redenen. De beslissing tot afwijking wordt steeds gemotiveerd. De afwijkingsmogelijkheid moet vooral worden begrepen vanuit de vaststelling dat het mobiliteitsvraagstuk een dynamisch gegeven is, wat maakt dat voldoende beleidsruimte moet bestaan zodat kan worden ingespeeld op de zich wijzigende situaties in de mobiliteitstoestand. Deze afwijking mag de realisatie van de in artikel 3 van het decreet vermelde missie evenwel niet in het gedrang brengen. De beslissing die de overheid neemt over de afwijking wordt aan een bijzondere motiveringsplicht onderworpen, dit naar analogie van de ruimtelijke structuurplannen.

In de derde paragraaf wordt voorzien dat er in de plannen bepalingen moeten worden opgenomen die de inhoudelijke afstemming regelen met andere planvormen en relevante beleidsdocumenten. Hierdoor wordt een betere beleidssamenhang beoogd tussen de onderscheiden beleidsdomeinen, onder andere het mobiliteitsbeleid en het ruimtelijk beleid of het milieubeleid. De in deze bepaling genoemde planvormen betreffen een niet-limitatieve opsomming. Welke beleidsdocumenten al dan niet relevant zijn, wordt in concreto bij de planopmaak bepaald.

Artikel 14

Dit artikel bevat het principe dat elk vervoers- en infrastructuurnet – en bijgevolg niet enkel dat van het openbaar personenvervoer – hiërarchisch wordt gestructureerd en ingedeeld wordt in verschillende complementaire lagen. Het gaat hier onder andere zowel over het wegennet, maar ook over het waterwegen- en spoorwegennetwerk.

Bij de opmaak van de mobiliteitsplannen op verschillende niveaus moet het daarnaast duidelijk zijn op welk schaalniveau voor welk netwerk de beleidsvisie wordt uitgeschreven. In dit artikel werd daarom opgenomen dat de Vlaamse Regering beslist over de netwerken die van strategisch belang zijn op niveau van het Vlaamse Gewest. Voorbeelden hiervan zijn het primaire en hoofdwegennet, het fietssnelwegennetwerk en het kernnet inzake openbaar vervoer.

Vanzelfsprekend worden de bevoegdheden steeds uitgeoefend rekening houdend met de bevoegdheden op federaal niveau en binnen andere beleidsdomeinen (zoals ruimtelijke ordening).

Afdeling 2. Niveaus van mobiliteitsplanning

Onderafdeling 1. Mobiliteitsplanning op gewestelijk niveau

Artikel 15

In de eerste paragraaf wordt aangegeven dat het initiatief tot de opmaak van het Mobiliteitsplan Vlaanderen berust bij de Vlaamse Regering die daartoe de nodige maatregelen treft.

Paragraaf 2 bepaalt de geldingsduur van het Mobiliteitsplan Vlaanderen en stelt deze vast op tien jaar. De Vlaamse Regering bepaalt de datum van inwerkingtreding.

De Vlaamse Regering geeft, naast de reguliere bekendmakingsvereisten, een ruime bekendheid aan het Mobiliteitsplan Vlaanderen. De reguliere bekendmaking is de publicatie in het Belgisch Staatsblad. Daarnaast lijkt het wenselijk het plan ook op het internet te plaatsen, eventueel gekoppeld aan een internetforum. Dit verhoogt de toegankelijkheid van deze informatie. Participatie van de burgers impliceert

overigens op de eerste plaats dat men zorgt voor een vlot toegankelijke kennis- en informatiebron.

In de laatste paragraaf van dit artikel wordt een delegatiebepaling opgenomen op grond waarvan de Vlaamse Regering wordt gemachtigd om nadere regels vast te stellen aangaande de procedure voor de opmaak, de evaluatie, de herziening en de bekendmaking van het Mobiliteitsplan Vlaanderen.

Artikel 16

Dit artikel geeft verdere invulling aan de minimuminhoud van het Mobiliteitsplan Vlaanderen, zoals opgenomen in artikel 11 van dit ontwerp van decreet.

Aangezien de rechtsgrond voor het categoriseren van de netwerken verdwijnt uit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, bepaalt dit artikel bijvoorbeeld dat deze categorisering wordt bepaald in het Mobiliteitsplan Vlaanderen.

Aan de Vlaamse Regering wordt de bevoegdheid verleend om nadere regels vast te stellen voor de inhoud en de methodologie van het plan.

Artikel 17

Naar analogie van de ruimtelijke planning en met het huidige artikel 13 in fine van het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid, legt dit artikel de juridische gevolgen vast van de planhiërarchie tussen het Mobiliteitsplan Vlaanderen en andere plannen.

Bij de vaststelling van het Mobiliteitsplan Vlaanderen, melden de provincies, de vervoerregio's en de gemeenten aan de Vlaamse Regering, binnen de door haar bepaalde termijn, alle potentiële strijdigheden met het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Ook wordt bepaald dat de betrokken vervoerregio's, provincies of gemeenten de wijzigingen binnen een welbepaalde termijn aanbrengen in hun respectieve plannen die noodzakelijk zijn om de onderlinge afstemming van de in het eerste lid vermelde bepalingen te verzekeren. De vervoerregio's en de gemeenten moeten de Vlaamse Regering daarvan op de hoogte brengen.

De opname van dit artikel verhoogt de rechtszekerheid.

Onderafdeling 2. Mobiliteitsplanning op regionaal niveau

Artikel 18

In de eerste paragraaf wordt aangegeven dat het initiatief tot de opmaak of herziening van het regionaal mobiliteitsplan berust bij de vervoerregioraad.

Het regionaal mobiliteitsplan wordt ter goedkeuring voorgelegd aan de gemeenteraden van de vervoerregio. De goedkeuring door de gemeenteraad is voor de gemeente een voorwaarde om subsidies te verkrijgen overeenkomstig artikel 29. Bij gebrek aan consensus binnen de vervoerregioraad beslist de Vlaamse Regering minstens over het aanvullend net en het vervoer op maat. Dit gebeurt na voorlegging van minstens één alternatief voorstel aan de vervoerregioraad, onder aansturing van het departement.

De vervoerregioraad geeft een ruime bekendheid aan het regionaal mobiliteitsplan. Zo lijkt het wenselijk het plan bijvoorbeeld op het internet te plaatsen, eventueel gekoppeld aan een internetforum. Dit verhoogt de toegankelijkheid van deze informatie. Participatie van de burgers impliceert overigens op de eerste plaats dat men zorgt voor een vlot toegankelijke kennis- en informatiebron.

In de laatste paragraaf van dit artikel wordt een delegatiebepaling opgenomen op grond waarvan de Vlaamse Regering wordt gemachtigd om nadere regels vast te stellen aangaande de procedure voor de opmaak, de evaluatie, de herziening en de bekendmaking van het regionaal mobiliteitsplan.

Artikel 19

Dit artikel geeft verdere invulling aan de minimuminhoud van het regionaal mobiliteitsplan, zoals opgenomen in artikel 11 van dit ontwerp van decreet. Aan de Vlaamse Regering wordt de bevoegdheid verleend om de inhoud nader in te vullen.

Voorafgaand aan de vaststelling van het regionaal mobiliteitsplan, vermeld in artikel 17, §3, eerste lid, gebeurt een omgevingsanalyse en een onderzoek naar de maatschappelijke ontwikkelingen, de mobiliteitsbehoeften en een verkenning van de redelijkerwijs in aanmerking te nemen alternatieven. De omgevingsanalyse heeft onder meer betrekking op de huidige infrastructuur en de huidige mobiliteitsdiensten. Bij het in kaart brengen van de mobiliteitsbehoeften kijken we naar alle gebruikers, ongeacht leeftijd, sociaal-economische status, woonplaats of beperking.

Aan de Vlaamse Regering wordt de bevoegdheid verleend om nadere regels vast te stellen voor de inhoud en de methodologie van het plan.

In beginsel heeft het regionaal mobiliteitsplan dezelfde inhoud als het Mobiliteitsplan Vlaanderen, wat de uniformiteit tussen de verschillende plannen ten goede komt. Een aantal nuances dringen zich – gelet op het planningsniveau – noodzakelijkerwijze op. Zo dient het regionaal mobiliteitsplan met name aan te geven in hoeverre het voorgenomen mobiliteitsbeleid is afgestemd op het Mobiliteitsplan Vlaanderen, de relevante ruimtelijke structuur- en beleidsplannen, de beleidsplannen opgemaakt in kader van het milieubeleid (waaronder de Programmatische Aanpak Stikstof), en andere relevante beleidsdocumenten. Dit is zinvol omdat uiteraard niet alle aspecten noodzakelijk een beleidsopdracht inhouden voor het vervoerregionaal niveau.

Artikel 20

Naar analogie van wat wordt bepaald voor het gewestelijk mobiliteitsplan, legt dit artikel de juridische gevolgen vast van de planhiërarchie tussen het regionaal mobiliteitsplan en andere plannen.

Bij de vaststelling van het regionaal mobiliteitsplan melden de provincies en de gemeenten aan de vervoerregio, binnen de door haar bepaalde termijn, alle potentiële strijdigheden van de bepalingen van de bestaande provinciale en gemeentelijke ruimtelijke beleidsplannen en lokale mobiliteitsplannen. Ook wordt bepaald dat de betrokken provincies of gemeenten de wijzigingen binnen een welbepaalde termijn aanbrengen in hun respectieve plannen die noodzakelijk zijn om de onderlinge afstemming van de in het eerste lid vermelde bepalingen te verzekeren. De provincies of gemeenten moeten de vervoerregioraad daarvan op de hoogte brengen.

Naast tegenstrijdigheid in de plannen is er evenwel ook een risico dat gemeentelijke beslissingen en reglementen strijdig kunnen zijn met het regionaal mobiliteitsplan. Gemeentelijke beslissingen en reglementen mogen niet van die aard zijn dat het regionaal mobiliteitsplan niet kan worden uitgevoerd (niet enkel snelheidszones, parkeerzones en routering vrachtverkeer bijvoorbeeld, maar tevens GRUP's, het afleveren van vergunningen enzovoort).

Het is niet de bedoeling dat er een sanctie gekoppeld wordt aan deze bepaling, die eerder een veruitwendiging is van de regel dat men zich aan de afspraken moet houden. De provincie en gemeenten zullen in hun beslissingen moeten motiveren waarom dit niet strijdig is met het regionaal mobiliteitsplan of dat de effectiviteit van mobiliteitsinvesteringen vermindert.

De opname van dit artikel verhoogt de rechtszekerheid.

Onderafdeling 3. Mobiliteitsplanning op lokaal niveau

De opmaak van een lokaal mobiliteitsplan is facultatief en berust op de vrijwillige keuze van de desbetreffende gemeente(n). Wel wordt er, als er gekozen wordt een plan op te maken, een helder en licht decretaal kader voorzien.

Zodoende wordt verzekerd dat elk lokaal mobiliteitsplan consistent is met het gewestelijk en regionaal mobiliteitsplan. Het komt bovendien de rechtszekerheid en rechtsgelijkheid ten goede dat deze lokale mobiliteitsplannen en het juridisch statuut ervan op een uniforme wijze worden geregeld. Dit was bijvoorbeeld niet het geval in de vroegere convenantenregeling, zoals vervat in het decreet van 20 april 2001 betreffende de mobiliteitsconvenants (opgeheven door het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid). In de praktijk werd destijds immers vastgesteld dat sommige gemeenten de plannen door de gemeenteraad lieten bekrachtigen, terwijl anderen dit niet deden zodat hun plan een louter 'papieren' bestaan had.

Het decretale planstelsel wordt evenwel niet zwaar uitgebouwd. Ze verschilt in dit opzicht ook van de gewestelijke en regionale mobiliteitsplanning.

Door de decretale planprocedure enkel op hoofdlijnen uit te tekenen, blijft er ook voldoende ruimte om – indien gewenst – verder te blijven werken met de overlegmodellen en evaluatiemechanismen die werden ontwikkeld en kan de gemeentelijke autonomie blijven spelen.

Artikel 21

Op initiatief van het college van burgemeester en schepenen kan de gemeenteraad een lokaal mobiliteitsplan vaststellen.

Het lokaal mobiliteitsplan moet zich richten zich naar het Mobiliteitsplan Vlaanderen en naar het regionale mobiliteitsplan waartoe de gemeente behoort, waarvan het de bepalingen aanvult op gemeentelijk niveau.

De gemeente ziet toe op de afstemming van het lokaal mobiliteitsplan met de hogere plannen en met de bepalingen van artikelen 3 en 4 in het voorliggende ontwerp van decreet. De gemeente legt het lokaal mobiliteitsplan aan de projectstuurgroep voor. De gewestelijke diensten delen hun vakkundigheid inzake mobiliteit om de planvorming te verrijken. Daarnaast wordt de link bewaakt met de gewestelijke mobiliteitsdoelstellingen.

Het staat de gemeente vrij om het advies van de projectstuurgroep al dan niet te volgen. De projectstuurgroep dient om de inhoudelijke expertise op een gepaste wijze in te brengen in de uitwerking van het gemeentelijk mobiliteitsplan. Via de projectstuurgroep kan de inhoud verder verrijkt worden en wordt draagvlak bij de partners gecreëerd.

Het vaststellingsbesluit wordt bij uittreksel bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad. Uiteraard dient ook de bekendmakingsformaliteit, vermeld in artikel 186 van

het Gemeentedecreet (bekendmaking op de gemeentelijke website), te worden nageleefd.

De laatste paragraaf van dit artikel geeft de Vlaamse Regering de decretale machtiging tot het uitvaardigen van nadere regels voor de procedure voor de opmaak, het participatietraject, de vaststelling, de evaluatie, de herziening en de bekendmaking van de lokale mobiliteitsplannen.

Artikel 22

Dit artikel geeft aan dat het lokaal mobiliteitsplan in beginsel dezelfde inhoud heeft als het Mobiliteitsplan Vlaanderen en de regionale mobiliteitsplannen, wat de uniformiteit tussen de verschillende plannen ten goede komt.

Een aantal nuances dringen zich – gelet op het planningsniveau – noodzakelijkerwijze op. Zo dienen bij de afstemmingsplicht met de andere plannen uiteraard ook de lagere, provinciale en lokale beleidsplannen te worden meegenomen. Vermits het lokaal mobiliteitsplan zich richt naar de bepalingen van het Mobiliteitsplan Vlaanderen en het desbetreffende regionaal mobiliteitsplan, is het logisch dat die relatie ook in kaart wordt gebracht. Dit is zinvol omdat uiteraard niet alle aspecten noodzakelijk een beleidsopdracht inhouden voor het gemeentelijk niveau. In voorkomend geval zal ook rekening worden gehouden met andere relevante plannen.

Het lokaal mobiliteitsplan geeft ook aan in hoeverre het voorgenomen mobiliteitsbeleid aanleiding geeft tot een wijziging van gemeentelijke beleidsplannen of gemeentelijke beleidsdocumenten. Vanzelfsprekend zal de vraag naar de wijziging van andere plannen ook rekening moeten houden met de bestaande planhiërarchie.

In de tweede paragraaf van dit artikel wordt bepaald dat de Vlaamse Regering desgevallend nadere regels kan vaststellen voor de inhoud en de methodologie van het lokaal mobiliteitsplan.

Onderafdeling 4. Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen

Artikel 23

Vlaanderen beschikt vandaag over een uitgebreide set bevoegdheden om het verkeersveiligheidsbeleid vorm te geven. Een ambitieus Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen vormt de grondslag van de te behalen doelstellingen op het vlak van verkeersveiligheid; waarbij ingezet wordt op de belangrijkste killers in het verkeer. Extra aandacht voor kwetsbare weggebruikers zoals voetgangers, fietsers, bromfietsers, motorrijders, jonge bestuurders en senioren blijft noodzakelijk.

Het verkeersveiligheidsplan Vlaanderen coördineert de inzet van alle instrumenten: educatie, infrastructuur en voertuigen, regelgeving en handhaving ongevallenregistratie, analyse en onderzoek, sensibilisering en engagement.

Onderafdeling 5. Voortgangsrapportage en mobiliteitsmonitoring

Artikel 24

Dit artikel vormt de decretale basis voor een door de Vlaamse Regering uit te werken voortgangsrapportage- en mobiliteitsmonitoringsysteem.

Met het mobiliteitsmonitoringsysteem wordt beoogd de vereiste gegevens te verzamelen over het verkeersveiligheidsbeleid, alsook de verkeersintensiteiten van de verschillende modi en voertuigtypes per jaar zoals beschikbaar in modellen of

kaarten bij het Departement Mobiliteit en Openbare werken. Het mobiliteitsmonitoringssysteem wordt gevoed door reële kwantitatieve bepaling, door modellering of een combinatie van beide.

Met het monitoringssysteem moet het mogelijk zijn de data te beheren en te toetsen zodat kan worden nagegaan of de operationele doelstellingen die opgenomen zijn in de mobiliteitsplannen en in het verkeersveiligheidsplan op een kostenefficiënte wijze worden bereikt.

Het systeem moet ook de nodige data kunnen aanleveren als basis voor het berekenen van de uitstoot door het wegverkeer in Vlaanderen. Deze gegevens zijn noodzakelijk om te voldoen aan de internationale en Europese wetgeving over het rapporteren van emissiegegevens (NEC-richtlijn (NEC: national emission ceiling), MMR-beschikking (MMR: Monitoring Mechanism Regulation), LRTAP-Conventie (LRTAP: Long Range Transboundary Air Pollution), Klimaatconventie, richtlijnen voor personen en vrachtverkeer en niet voor de weg bestemde voertuigen, kaderrichtlijn Luchtkwaliteit). De emissie-inventaris dient bovendien als onderbouwing voor het klimaatbeleidsplan en het luchtbeleidsplan, eveneens in uitvoering van internationale en Europese wetgeving.

De Vlaamse administratie kan hiertoe gegevens opvragen bij onder meer federale diensten. De ontworpen regeling houdt voor de vermelde federale overheidsdiensten geen verplichting in om de gevraagde gegevens ook daadwerkelijk te verschaffen, waardoor ze bestaanbaar is met de bevoegdheidverdelende regels.

Dit verzamelen, beheren en toetsen van gegevens zal een optimaler gebruik van verkeers- en luchtkwaliteitsmodellen mogelijk maken.

Meer specifiek houdt dit onder meer in dat data verzameld worden over de vlootsamenstelling, het aantal voertuigkilometers per voertuigcategorie/type en per wegtype, en de gemiddelde snelheden per wegsegment.

Niet enkel het openbaar vervoer met vaste dienstregeling, maar ook de andere modi zullen voortdurend op basis van onderstaande indicatoren gemonitord worden. De Vlaamse overheid op globaal niveau en de vervoerregio op lokaal niveau zullen deze dan ook te allen tijde als uitgangspunt in hun overleg meenemen:

a) kostendekkingsgraad: de kostendekkingsgraad zal cruciaal zijn om het aanbod binnen het kernnet en het aanvullend net (blijvend) te verantwoorden. Waar de kostendekkingsgraad onder een niet langer te verantwoorden grens zakt, zal, in functie van een optimale inzet van de middelen, uit overleg binnen de vervoerregio automatisch tot een efficiënter alternatief aanbod gekomen worden in lijn met de reële vraag. Op basis van de proefprojecten zal een meer concrete grens rond kostendekkingsgraad kunnen bepaald worden;
b) doorstroming: de doorstromingskwaliteit waarmee het aanbod de klant bereikt vertaalt zich onder de vorm van stiptheid (overeenkomstige geplande en reële dienstregeling), dienstregelmaat (opeenvolging voertuigen op hoogfrequente lijnen) en een aanvaardbare verplaatsingstijd. Doorstroming draagt bij tot een hogere kostendekkingsgraad van het stads- en streekvervoer en dient prioritair aangepakt te worden op de gecongesteerde hoogfrequent bediende assen. Het opvolgen van de doorstroming is dan ook een cruciale taak van de vervoerregio in coregie met het Vlaams niveau;
c) combimobiliteit: overstaptijd, voorzieningen park-and-ride, fiets, deelsystemen enzovoort;
d) capaciteit: hierbij gaat bijzondere aandacht naar het inzetten van het juiste voertuig met de juiste capaciteit op de juiste plaats, afhankelijk van de vraag en op basis van een aanvaardbare verhouding van de exploitatiekost ten opzichte van de bezetting, zodat zowel stedelijke als minder bevolkte gebieden op een manier worden ontsloten waarbij het aanbod beter is afgestemd op de vraag;

e) reisinformatie: beschikbare informatie over het bestaande aanbod op alle niveaus. Focus op het up-to-date zijn van de info (statische en dynamische) en realtime (zowel op het terrein als digitaal). Het gericht, tijdig en correct aanbieden van accurate en vlot toegankelijke informatie is vanzelfsprekend;
f) geïntegreerde tarieven en ticketing: de vervoerregio doet voorstellen in functie van een transparant en voor de reiziger duidelijk ticket- en tariefsysteem dat overstappen tussen verschillende modi en binnen het gelaagd vervoersnet makkelijk en vlot maakt. Best practices uit verschillende regio's kunnen overgenomen worden. De voortgangsrapporten – die een rol spelen bij de evaluatie – houden (net zoals de plannen zelf) rekening met de resultaten van de mobiliteitsmonitoring.

Afdeling 3. Mobiliteitsprojecten en -instrumenten

Onderafdeling 1. Projectmethodologie

Artikel 25

De Vlaamse Regering bepaalt de projectmethodologie volgens dewelke de door haar aangewezen projecten worden ontworpen, uitgewerkt, geanalyseerd en geëvalueerd door de initiatiefnemer, alsook de wijze van rapportering door de initiatiefnemer. De Vlaamse Regering wordt gemachtigd de projecten te bepalen.

De initiatiefnemer houdt hierbij rekening met de aanbevelingen van de projectstuurgroep of van de vervoerregioraad. De Vlaamse Regering kan nadere regels uitwerken betreffende de procedure volgens dewelke de projectstuurgroep of vervoerregioraad de begeleiding uitvoert.

De Vlaamse Regering zou de projectmethodologie kunnen differentiëren naargelang het soort project (infrastructuurgebonden, dan wel niet-infrastructuurgebonden projecten).

Artikel 26

Het huidige decreet bevat een organisatiestructuur en de taakverdeling van enerzijds de gemeentelijke en intergemeentelijke begeleidingscommissies (GBC en IGBC), en anderzijds de regionale mobiliteitscommissie (RMC), die wordt bijgestaan door een kwaliteitsadviseur.

De uniforme, logge projectstappen doorheen de GBC, RMC en Kwaliteitsadvies wordt verlaten.

Het voorliggende ontwerp voorziet een projectstuurgroep, die samen komt op initiatief van één of meerdere gemeenten (voor gemeentelijke mobiliteitsplannen of voor projecten) of op initiatief van de trekker van een project (voor specifieke projecten). De projectstuurgroep is een multidisciplinair en beleidsdomeinoverschrijdend overlegforum. Een verschil met de voormalige GBC is dat de initiatiefnemer tevens de voorzitter is van de projectstuurgroep.

Het is de initiatiefnemer die instaat voor de opmaak en voorbereiding van de projecten. Via de projectstuurgroep worden de relevante partners betrokken en wordt de benodigde expertise op een efficiënte wijze ingebracht in het ontwerpproces en dit op maat van het project zelf.

De initiatiefnemer is niet noodzakelijkerwijze een gemeente of het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken. Dit sluit aan bij de samenstelling van de GBC en RMC zoals momenteel vervat in het decreet van 20 maart 2009 betreffende het

mobiliteitsbeleid. Het kan bijvoorbeeld gaan om de Vlaamse Landmaatschappij die binnen een ruilverkavelingsproject wegenis herinricht.

De werking via de projectstuurgroep houdt een procedurele vereenvoudiging in.

De initiatiefnemer zelf is verantwoordelijk voor de voortgang van het project, de kwaliteit en het draagvlak. De initiatiefnemer betrekt de projectstuurgroep op de geschikte ogenblikken. Afhankelijk van het type project kan dit een meer of minder intensief proces zijn. Voor deze projectstuurgroep ligt een minimale samenstelling vast, die op maat van het project uitgebreid kan worden met overige stakeholders.

Via de projectstuurgroep wordt inherente kwaliteitszorg ingebracht in het proces. De projectstuurgroep geeft input, feedback, andere invalshoeken, zodat het project vanuit verschillende invalshoeken verrijkt wordt, maar het is en blijft de eindverantwoordelijkheid van de initiatiefnemer om dit allemaal te verwerken in het ontwerp van het project. De procedure voor GBC, RMC en kwaliteitsaudit (KA) is momenteel relatief stringent uitgeschreven. De werking met een projectstuurgroep kan meer soepelheid bieden en kan meer op maat van het project zelf geënt worden. Er wordt met andere woorden een procedurele vereenvoudiging voorgesteld, zonder het streven naar kwaliteit, draagvlak en overleg te verlaten.

De projectstuurgroep bestaat minstens uit de initiatiefnemer, een vertegenwoordiger van de betrokken gemeente of gemeenten, een vertegenwoordiger van het departement MOW en een vertegenwoordiger van de betrokken weg- of waterwegbeheerder (bijvoorbeeld het Agentschap Wegen en Verkeer, De Vlaamse Waterweg). Het is echter niet de bedoeling dat eenzelfde actor meerdere vertegenwoordigers heeft in de projectstuurgroep. Daarom vermeldt het voorliggende decreet uitdrukkelijk dat cumulatie tussen een aantal actoren onmogelijk is. Er kan bijvoorbeeld worden gedacht aan de situatie waarbij de gemeente zowel initiatiefnemer als betrokken wegbeheerder is. In dat geval zal er geen aparte vertegenwoordiging voor de initiatiefnemer en de betrokken wegbeheerder zijn. Uiteraard verhindert dat niet dat een actor met verschillende personen naar de vergadering komt. Formeel gaat het echter om dezelfde vertegenwoordiger.

De in de tweede paragraaf van dit artikel vermelde samenstelling van de projectstuurgroep betreft de minimumsamenstelling, die naargelang het project uitgebreid kan worden. Het kan gaan om een permanente uitbreiding of een uitbreiding ad hoc. Op die manier kan de gewenste afstemming met andere relevante beleidsdomeinen of besturen worden verzekerd.

De Lijn wordt niet als vaste vertegenwoordiger aangeduid. De rol van De Lijn in de projectstuurgroep is tweeledig. Enerzijds zal De Lijn er, vanuit het beleidsdomein MOW, optreden als initiatiefnemer voor OV-projecten. Te denken valt aan nieuwe tramprojecten (bijvoorbeeld BRABO II) of HOV-projecten (HOV: hoogwaardig openbaar vervoer) (bijvoorbeeld Ringtrambus) enzovoort. Net zoals bij de GBC zal De Lijn samen met de gemeenten en de andere leden het project uitwerken.

Anderzijds zal De Lijn er ook als betrokken partner aan deelnemen als over het wegdeel in kwestie een lijn van het kernnet of van het aanvullend net loopt. De Lijn bewaakt deze invalshoek bij de uitwerking, om samen met de andere partijen tot de meest optimale oplossing te komen.

Naargelang de specifieke constellatie – onder andere in het geval een mobiliteitsproject is gelegen in of in de nabijheid van een speciale beschermingszone, een monument of beschermd landschap of in de buurt van een spoorweg – kan het zinvol zijn om de projectstuurgroep uit te breiden met vertegenwoordigers van het Agentschap Natuur en Bos, Ruimtelijke Ordening, de NMBS enzovoort. Het komt toe aan de Vlaamse Regering om te bepalen in welke gevallen die uitbreiding aan

de orde is of wie daarover in voorkomend geval kan beslissen. Zo kan bijvoorbeeld de uitbreiding van de basissamenstelling worden overgelaten aan de voorzitter van de projectstuurgroep. Dit artikel biedt daartoe de nodige grondslag. Ook noodzakelijke participatie met burgers en middenveld kan hier een plaats krijgen.

Niets verhindert dat daarnaast ook informele contacten worden gelegd met relevante betrokkenen, zonder dat dit moet worden geformaliseerd in de structuur van de projectstuurgroep. Zo kunnen, met het oog op de onderlinge afstemming van de uitvoering van de werken, bijvoorbeeld ook de nutsmaatschappijen (Eandis, Telenet, Belgacom, Tussengemeentelijke Maatschappij der Vlaanderen voor Watervoorziening (TMVW), Fluxys enzovoort) worden betrokken.

Artikel 27

Dit artikel lijst de verantwoordelijkheden van de projectstuurgroep op. Aangezien de opmaak van een lokaal mobiliteitsplan facultatief wordt, buigt de projectstuurgroep zich bijgevolg enkel in voorkomend geval over de begeleiding van dit lokaal mobiliteitsplan.

Daarnaast buigt de projectstuurgroep zich wel steeds over de begeleiding van projecten zoals bepaald door de Vlaamse Regering.

De begeleiding door de projectstuurgroep bestaat uit een actieve inhoudelijke inbreng, meewerken, meedenken en andere invalshoeken formuleren die mogelijks vergeten werden. De begeleiding kan op maat van het project en in functie van de complexiteit en het aantal betrokkenen intensiever of minder intensief. Dit kan gaan van bijvoorbeeld (type) werkbanken in Antwerpen in functie van zeer complexe projecten tot eerder klankbordgroep bij voor de hand liggende uitvoering van projecten (bijvoorbeeld vrijliggend fietspad aanleggen langs een gewestweg). Door de projectgroep wordt wel een belangrijke inhoudelijke check gedaan, doordat projecten vanuit meerdere invalshoeken en expertises bekeken worden en gezamenlijk besproken worden. Hierdoor wordt de essentie van het vroegere overlegmodel (GBC-RMC-KA) overeind gehouden, zonder hier te formalistisch en procedureel verzwarend in te zijn. Samenwerking tussen partners wordt met andere woorden via deze projectstuurgroep geborgd.

De aanbevelingen van de projectstuurgroep zijn niet uitsluitend gericht tot het betrokken gemeentebestuur. Als dusdanig valt de projectstuurgroep bijgevolg niet onder het toepassingsgebied van artikel 200 van het Gemeentedecreet.

Artikel 28

Dit artikel bevat de opdrachtbepaling aan de Vlaamse Regering om nadere regels vast te stellen omtrent de organisatie, de samenstelling, de werking en de opdracht van de projectstuurgroep. Deze delegatie is ruim op te vatten. Zo kan de Vlaamse Regering de samenstelling uitbreiden, het stemrecht dat aan de leden toekomt regelen indien dit nodig zou blijken enzovoort.

De begeleiding door de projectstuurgroep bestaat uit een actieve inhoudelijke inbreng, meewerken, meedenken en andere invalshoeken formuleren die mogelijks vergeten werden. De begeleiding kan op maat van het project en in functie van de complexiteit en het aantal betrokkenen intensiever of minder intensief. Dit kan gaan van bijvoorbeeld (type) werkbanken in Antwerpen in functie van zeer complexe projecten tot eerder klankbordgroep. De Vlaamse Regering zal ook moeten bepalen hoe wordt omgegaan met het stemrecht en het aanwezigheidsquorum indien de basissamenstelling wordt uitgebreid.

Bij wijze van voorbeeld kan aangegeven worden dat de projecten die momenteel volgens een samenwerkingsovereenkomst in het kader van het besluit van de Vlaamse Regering (BVR) van 25 januari 2013 via de GBC-procedure worden behandeld, allen via het nieuwe voorstel aan een projectstuurgroep worden voorgelegd. Daarnaast moeten de projecten waarvoor de Vlaamse overheid subsidies verleent (cf. BVR 25 januari 2013: onder andere fietsfondsdossiers, subsidie schoolomgeving) ook via de projectstuurgroep behandeld worden. Ook volgende types projecten worden via een projectstuurgroep behandeld:
- tramprojecten;
- HOV-projecten;
- specifieke lokale dossiers, zoals nachtnet;
- werken aan bruggen over waterlopen;
- aanpassing sluiscomplexen;
- werken aan waterlopen met impact op toegankelijkheid jaagpaden.

Op eigen initiatief kunnen verder nog andere projecten ook aan een projectstuurgroep voorgelegd worden.

Aanpassingen aan het netwerk van het kernnet en aanvullend net (ook al is dit lokaal) daarentegen worden behandeld in de vervoerregioraad. Immers, omwille van de samenhang tussen kernnet en aanvullend net alsook omwille van het principe van combimobiliteit (aansluitingen verzekeren) zal elke (lokale) aanpassing van het net ook impact hebben op het aanvullend net. Hierover heeft de vervoerregioraad beslissingsrecht.

De concrete invulling wordt echter nog verfijnd. De Vlaamse Regering stelt immers de nadere regels nog vast.

Onderafdeling 2. Subsidiëring

Artikel 29

De eerste paragraaf van dit artikel biedt een decretale basis voor de subsidiëring aan de lokale besturen om de ontwikkeling en uitvoering van het mobiliteitsbeleid en basisbereikbaarheid te bevorderen. Het kan zowel gaan om infrastructuurgebonden als niet-infrastructuurgebonden projecten.

De decretale grondslag voor de machtiging aan de Vlaamse Regering is voldoende ruim geformuleerd. Ook aan de provincies kan een subsidie worden verleend, meer specifiek voor de realisatie van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk. De provincies spelen immers een belangrijke rol bij de aanleg van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (eenloketfunctie en bijkomende financiering). In sommige gevallen realiseren ze zelf fietspaden. Onder de koepel niet-infrastructuurgebonden projecten wordt ook een decretale basis behouden voor de samenwerking via het provinciale charter. Ook worden doorstromingsmaatregelen als subsidiabele post toegevoegd. De Vlaamse Regering behoudt voldoende vrijheid om, onder andere in functie van de evolutie van het mobiliteitssysteem, de subsidiabele projecten te herdefiniëren. Dat zou niet mogelijk zijn indien men in de decreettekst zou aanknopen bij de specifiek omschreven projecten.

Ook hier zal de projectstuurgroep een belangrijk klankbord zijn en de inherente kwaliteitszorg verzorgen.

De Vlaamse Regering dient tevens de procedures voor de aanvraag, beoordeling, toekenning en uitbetaling van de subsidie te bepalen.

Onderafdeling 3. Samenwerkingsovereenkomsten

Artikel 30

Dit artikel van het voorliggende ontwerp van decreet bevat de grondslag voor het afsluiten van samenwerkingsovereenkomsten, naar analogie van de regeling die hiertoe voorzien was in het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid.

De projecten die daarvoor in aanmerking komen, worden aangewezen door de Vlaamse Regering. De Vlaamse Regering bepaalt de minimuminhoud van de samenwerkingsovereenkomsten. Daarin kan onder meer worden ingegaan op de duur van de samenwerkingsovereenkomst. Aangezien slechts de minimuminhoud wordt geregeld, blijft ruimte voor verdere aanvullingen die tussen de betrokken partijen in onderling overleg worden overeengekomen. Zo blijft ook maatwerk mogelijk voor elk dossier.

Afdeling 4. Participatie mobiliteitsplannen en -projecten

Artikel 31

In dit artikel wordt de basis gelegd voor het participatietraject. De bedoeling hiervan is de participatie op een meer doordachte, strategische manier te organiseren en beter te sturen, waarbij wordt gestreefd naar een meer interactieve vorm van inspraak of participatie. Bij interactief beleid is de inbreng van participanten niet beperkt tot het reageren op ontwerpnota's waarvan de inhoud reeds is vastgesteld door de bestuurders en deskundigen, maar strekt deze zich uit tot de probleemformulering en de keuze van mogelijke oplossingsrichtingen. Als dusdanig geldt het participatietraject reeds bij de opstelling van het ontwerp van mobiliteitsplan en niet pas vanaf het ogenblik dat het ontwerp voorlopig is vastgesteld.

Door middel van participatie wordt aan de burgers vroeg, tijdig en doeltreffend inspraak verleend bij het voorbereiden, het vaststellen, het uitvoeren, het opvolgen en het evalueren van het mobiliteitsbeleid. Participatie heeft verschillende facetten. Het gaat zowel om het verschaffen van relevante informatie over het gevoerde en te voeren beleid (passieve component), als het verlenen van adequate inspraakmogelijkheden (actieve component). Waar de mobiliteit betrekking heeft op het leefmilieu en de concrete leefomstandigheden van de burgers kan een band gelegd worden met de uit het Verdrag van Aarhus voortvloeiende verplichtingen.

Bijzondere aandacht moet daarbij gaan naar participatie door kansarmen.

In de proefprojecten werd gewerkt met verschillende soorten participatietrajecten, waardoor dit telkens is afgestemd op de eigenheid van de vervoerregio. Het ontwerp van decreet biedt een basis voor verschillende mogelijke vormen van participatie, waarbij ter zake de nodige beleidsmarge wordt geboden. Participatie is inderdaad een evoluerend gegeven, waar bovendien ook vaak maatwerk is vereist. De aanstelling van een stakeholdermanager behoort tot de mogelijkheden, maar het initiatief hiertoe wordt genomen door de betrokken vervoerregioraad.

Omwille van de rechtszekerheid van de burgers is het van belang dat een ruime bekendheid wordt gegeven aan het participatietraject. Die moeten immers kunnen weten hoe de consultaties en inspraak van de bevolking zullen verlopen en volgens welke modaliteiten. Hoe aan de participatie bekendheid wordt gegeven, wordt niet geregeld in het decreet zelf. Dit komt toe aan de Vlaamse Regering, dan wel de vervoerregioraad zelf. Naast de publicatie in het Belgisch Staatsblad (op gewestelijk niveau), kunnen die aankondigingen best ook gebeuren via laagdrempelige kanalen, zoals media, websites van de overheid, nieuwsbrieven enzovoort.

Voor wat betreft de invulling van het participatietraject op lokaal niveau, speelt de gemeentelijke autonomie. Daardoor kunnen de participatievormen beter worden afgestemd op de plaatselijke mobiliteitsproblemen en de daarbij betrokken doelgroepen. Ook participatie via overleggroepen en wijkraden is denkbaar.

Echter, als geen regels worden vastgesteld voor de participatie van de bevolking en de informatievoorziening dient er minstens een openbaar onderzoek plaats te vinden. Deze regeling fungeert als vangnetbepaling.

Na afloop van het openbaar onderzoek of andere vormen van participatie wordt het ontwerp van lokaal mobiliteitsplan, samen met de resultaten van het openbaar onderzoek of andere vormen van participatie, ter bespreking voorgelegd aan de projectstuurgroep.

Indien daartoe wordt besloten door de gemeenteraad in het kader van de participatie van de burgers, kunnen de vergaderingen van de projectstuurgroep worden opengesteld voor de bevolking. Mobiliteitsmanagement draait inderdaad om een samenwerking tussen verschillende actoren: politici, overheid, adviesraden en commissies, scholen, bedrijven, diensten- en winkelcentra, recreatiezones en de individuele huishoudens. Zo zou een inspraakmogelijkheid kunnen worden georganiseerd voor de bevolking of – afhankelijk van plaatselijke noodwendigheden – voor bepaalde focusgroepen (mobiliteitsverenigingen). De projectstuurgroep behoudt op die manier haar karakter van overlegforum en faciliteert een lokaal draagvlak voor de voorgenomen mobiliteitsprojecten.

Hoofdstuk 4. Openbaar personenvervoer

Afdeling 1. Structurering van vervoersnet

Artikel 32

Vlaanderen gaat voluit voor een gelaagd vervoernet. Een geïntegreerd openbaarvervoersysteem is de beste garantie om de doelstelling van basisbereikbaarheid optimaal te kunnen realiseren. Centraal bij basisbereikbaarheid staat het kunnen bereiken van belangrijke maatschappelijke functies op basis van een vraaggericht systeem en met een optimale inzet van middelen. De afstemming gebeurt op basis van de reële en potentiële vervoersstromen. Het vaste aanbod op basis van de criteria afstand, frequentie en amplitude wordt vervangen door een garantie op een goede mobiliteitsoplossing.

Het hiërarchisch gestructureerd vervoermodel wordt gerealiseerd door het treinnet, het kernnet, het aanvullend net en het vervoer op maat elk hun rol binnen de hiërarchie te laten opnemen en deze optimaal op elkaar af te stemmen. Voor wat betreft het kernnet en aanvullend net wordt VVM De Lijn als interne operator in Vlaanderen aangeduid. Dit deel van het net zal aangevuld en dus versterkt worden door regionaal en lokaal flexibel vraaggestuurd aanbod aan vervoer op maat.

De trein is de ruggengraat van het openbaar vervoer. Het treinnet staat in eerste instantie in voor de internationale, intergewestelijke en interregionale verbindingen. De uitbouw van een voorstedelijk aanbod in het treinnet wordt door middel van de uitbouw van een Gewestelijk Expresnet (GEN) rond grootstedelijke gebieden (Brussel, maar ook Antwerpen en Gent) uitgewerkt. Bij de studie en uitbouw van het treinnet is op centraal niveau samenwerking met andere actoren voorzien zodat combimobiliteit als uitgangspunt verzekerd is.

Een goede afstemming tussen Vlaanderen en de NMBS is noodzakelijk rond verbindingen, de uitbouw van knooppunten en kwaliteitsvereisten. De realisatie van

Vlaamse spoorprioriteiten zal leiden tot een aanpassing van het kernnet, als deze verbindingen worden overgenomen door het treinnet.

Met het kernnet wordt een antwoord geboden op de hoge vervoersvraag op grote assen. Het kernnet is een netwerk van vast, lijngebonden openbaar vervoer, met minimale bedienings- en comfortvoorschriften en een minimaal voorzieningenniveau ter hoogte van haltes, maximaal gericht op combimobiliteit:
- het is een netwerk dat op gewestelijk schaalniveau de grote kernen met elkaar verbindt (interregionaal) en daarin complementair is aan het treinnet;
- op regionale schaal bedient het kernnet de belangrijke regionale kernen en attractiepolen;
- op stadsregionale schaal voorziet het kernnet een performant voorstedelijk netwerk en een structurerend, interstedelijk netwerk.

Het Spartacustramproject en de kusttram behoren tot het kernnet.

Het kernnet streeft naar een aantal vooropgestelde minimumkwaliteitseisen:
- minimale frequentie en amplitude;
- voldoende capaciteit;
- omrijfactor, Vf-factor (Vf: verplaatsingstijdfactor), doorstroming, commerciële snelheid;
- andere randvoorwaarden, bijvoorbeeld minimale halte-infrastructuur aan knooppunten, toegankelijkheid, algemene kwaliteit.

De Vlaamse Regering bepaalt het netwerk, de minimaal te bedienen attractiepolen en legt minimale normering op inzake deze kwaliteitseisen.

De interne exploitant doet een voorstel wat betreft de verdere uitwerking van de reisweg, de halteplaatsen, en de verder uitgewerkte kwaliteitseisen. Het voorstel is conform het regionale mobiliteitsplan. Na advies van de vervoerregioraad besluit de interne exploitant op gemotiveerde wijze.

Het kernnet is gebaseerd op potentieel. Uitgangspunt is dat een voldoende kwaliteitsniveau aangeboden moet worden om de vervoersvraag effectief te vertalen naar bezetting. Als het potentieel hogere kwaliteitseisen verantwoordt inzake frequentie of amplitude, moeten deze steeds behouden blijven of versterkt worden.

Het aanvullend net bestaat uit lijnen met een uitdrukkelijke feederfunctie vanuit en in de kleinere kernen naar de lijnen van het kernnet van het stads- en streekvervoer en het treinnet. Daarnaast bestaat het ook uit ontsluitende lijnen. Het aanvullend net is volledig complementair aan het kernnet.

Ook wat nu bij De Lijn gekend staat onder ‘functionele ritten’ kan tot dit aanvullend net behoren, indien voldoende potentieel aanwezig is. Het betreft woon-werk- en woon-schoolvervoer, met andere woorden meestal louter spitsuurritten naar de scholen en tewerkstellingsconcentraties in Vlaanderen, die zich al dan niet binnen de invloedssfeer van de stedelijke zones bevinden.

Dit is een belangrijk onderscheiden deel dat inspeelt op specifieke, potentieelhoudende verplaatsingsstromen op welbepaalde momenten met het oog op welbepaalde doelgroepen (bijvoorbeeld ritten naar een school). Iedereen kan er echter gebruik van maken. Functionele bediening wordt dus enkel voorzien “in functie van”, hetgeen impliceert dat het hier zelden om gecadanceerde lijnen gaat die (al dan niet) de hele dag door rijden. Veelal betreft het een paar ritten verspreid over de dag. De huidige onafhankelijke werking van verschillende shuttlediensten kunnen met andere woorden geïntegreerd worden binnen dit structurele net.

Potentieelonderzoek en vraaggestuurde elementen per verbinding dienen aan de basis te liggen van het aangeboden vervoerstype. De expertise van de vervoerregio en de gehaalde kostendekkingsgraad per individuele lijn zijn hierbij cruciaal. De vervoerregioraad bepaalt het netwerk, de minimaal te bedienen attractiepolen en minimale kwaliteitseisen. De exploitant doet een voorstel wat betreft de verdere uitwerking. De vervoerregioraad beslist op gemotiveerde wijze.

Het vervoer op maat is complementair aan de hogere hiërarchische netten. Op regionaal en lokaal niveau wordt er binnen de vervoerregio's zo ruimte gelaten voor vervoersoplossingen die lokale noden efficiënt kunnen invullen.

De vervoerregioraad bepaalt de bedieningsgebieden en legt de normering op inzake de kwaliteitseisen.

Het vervoer op maat is volledig vraagvolgend. Het betreft als vertrekpunt het geoptimaliseerd aanbod van de belbusbediening aangevuld met aanbod inzake het doelgroepenvervoer. In latere fase kunnen door de vervoerregio nog andere vervoersvormen worden toegevoegd.

De Vlaamse Regering kan minimale principes opleggen voor het vervoer op maat. Dit kunnen tevens minimale kwaliteitseisen zijn, bijvoorbeeld minimale halte-infrastructuur, toegankelijkheid, algemene kwaliteit.

De uitdaging voor de vervoerregioraad is het optimaliseren en integreren van verschillende aanvullende systemen die zich vandaag richten tot een specifieke vervoersvraag. Het kan daarbij onder andere gaan over:
- in de marge van het Pendelfonds werden shuttlediensten gefinancierd om werknemers naar moeilijk te bereiken industriezones te brengen, voorzover deze niet het potentieel hebben om opgenomen te worden in het aanvullend net;
- verscheidene steden en gemeenten werkten een systeem van taxicheques uit om ontbrekende individuele verplaatsingen te realiseren;
- taxivoertuigen kunnen in navolging van de nieuwe regelgeving betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer als OV-taxi ingeschakeld worden binnen het vervoer op maat;
- de meeste steden en gemeenten in Vlaanderen organiseren via de Mindermobielencentrales vrijwilligersvervoer voor personen met mobiliteitsbeperking en beperkt inkomen;
- Vlaanderen heeft een financieringssysteem uitgewerkt voor diensten aangepast vervoer die instaan voor het vervoeren van personen met een handicap of ernstig beperkte mobiliteit;
- de ziekenfondsen hebben vervoersmogelijkheden voor niet-dringend ziekenvervoer uitgebouwd;
- vandaag organiseren De Lijn in samenwerking met de beleidsdomeinen Onderwijs en Mobiliteit leerlingenvervoer in het bijzonder onderwijs;
- de NMBS vervoert personen met een mobiliteitsbeperking van niet-toegankelijke stations naar toegankelijk stations;
- recent zijn er verschillende peer-to-peervervoersdiensten opgedoken;
- de laatste jaren is er veel werk geleverd in de domeinen van het auto- en fietsdelen.

Heel wat instellingen (scholen, tehuizen enzovoort) hebben zonder tussenkomst van de overheid eigen, vaak aangepaste voertuigen om verplaatsingen mee te organiseren.

Afdeling 2. Exploitatie van het openbaar personenvervoer

Artikel 33

De Vlaamse Regering bepaalt de taken en de werking van de Mobiliteitscentrale. De mobiliteitscentrale zal een overeenkomst sluiten met het departement MOW, dit ten gevolge van een overheidsopdracht. De Vlaamse Regering kan tevens de regels vastleggen om de continuïteit van de werking van de Mobiliteitscentrale te waarborgen. De eisen en normeringen, opgelegd door de vervoerregioraden worden nageleefd. De contractuele relatie met het departement wordt gespecifieerd via het bestek en de overeenkomst.

Artikel 34

Conform de Europese verordening 1370/2007 heeft de uitvoerende overheid de mogelijkheid een interne exploitant aan te duiden voor (delen van) haar openbaar vervoersnet.

De interne exploitant wordt aangeduid overeenkomstig de bepalingen vervat in verordening (EG) nr. 1370/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg.

Als de VVM De Lijn voldoet aan een benchmark wordt de VVM De Lijn aangeduid als de interne exploitant van het kernnet en het aanvullend net.

De uitgangspunten van deze benchmark alsook de uitvoeringsdatum staan of worden opgenomen in de beheersovereenkomst van De Lijn. Dit betreffen zowel operationele doelstellingen als een efficiëntiekader.

Het 'Vlaamse model', waarbij door de VVM De Lijn een deel van de exploitatie wordt toegewezen aan derden, blijft ook onder de werking met VVM De Lijn als interne operator bestaan.

Indien de VVM De Lijn niet voldoet aan de benchmark zal de Vlaamse Regering aan de hand van openbare aanbestedingen een exploitant of exploitanten aanduiden.

Artikel 35

Het vervoer op maat wordt geoperationaliseerd en gecoördineerd door de Mobiliteitscentrale.

De Vlaamse Regering bepaalt de regels over de aanstelling van de exploitanten voor het vervoer op maat.

Bijkomende regels kunnen worden opgesteld ten aanzien van de scheiding tussen de regie en uitvoering van de vervoersdiensten, de herkenbaarheid, toegankelijkheid, reiscomfort van de voertuigen enzovoort.

Afdeling 3. Tariefbeleid

Artikel 36

Het eerste lid van artikel 26 van decreet van 31 juli 1990 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn, bepaalt nu dat de maximumtarieven, die betrekking hebben op het geregeld vervoer, door de raad van bestuur van De Lijn ter goedkeuring worden voorgelegd aan de Vlaamse Regering.

In het voorliggende ontwerp van decreet wordt opgenomen dat de Vlaamse Regering het tariefbeleid voor het kernnet en het aanvullend net coördineert en de tarieven bepaalt. De vervoerregioraad coördineert het tariefbeleid voor het vervoer op maat en bepaalt de tarieven.

De exploitanten kunnen – onder meer met het oog op de kostendekkingsgraad – onderbouwde voorstellen voorleggen inzake tariefbepaling en tarievenstructuur. De betaalbaarheid voor de gebruiker moet evenwel steeds gegarandeerd worden. Dit heeft een effect op de kostendekkingsgraad die niet te laag mag zijn.

De Vlaamse Regering kan tevens nadere regels vaststellen betreffende tarief- en ticketintegratie, waarbij desgevallend een eenvormigheid in tarieven kan worden nagestreefd of waarbij met eenzelfde ticket meerdere vervoersmodi kunnen worden gebruikt en betaald. Een transparant en voor de reiziger duidelijk ticket- en tariefsysteem – dat overstappen tussen verschillende modi en binnen het gelaagd vervoersnet makkelijk en vlot maakt – is immers noodzakelijk ter realisatie van de basisbereikbaarheid.

De Vlaamse Regering kan ook de voorwaarden bepalen inzake tariefdifferentiatie, hierbij rekening houdend met de bepalingen vervat in de verordening (EG) nr. 1370/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg.

Artikel 16, laatste lid, van het huidige decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg, juncto artikel 84, §1, van het huidige besluit van de Vlaamse Regering van 14 mei 2004 betreffende de exploitatie en de tarieven van de VVM, laten De Lijn toe om toezichts- en administratieve kosten te innen wegens inbreuken op de regelgeving. Bovendien is er in het voormelde besluit ook sprake van het begrip 'toeslag', terwijl dit begrip niet voorkomt in het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg.

Teneinde de situatie te verduidelijken wordt in de derde paragraaf het eenduidige begrip 'toeslag' gehanteerd. In tegenstelling tot administratieve geldboetes – die een penaal karakter hebben – hebben toeslagen in se betrekking op de contractuele relatie tussen personen en de exploitant. Het betreffen bijgevolg contractuele inbreuken, waarbij de reële schade (zoals de kosten) in principe geldt voor de berekening van de toeslag. Het aanrekenen van een toeslag is bijgevolg 'een tarievenkwestie'. Betwistingen belanden in eerste instantie bij de vrederechter en in beroep eventueel bij de rechtbank van eerste aanleg. Het voordeel van toeslagen is, dat deze – omwille van het contractuele karakter ervan – kunnen worden opgelegd door alle exploitanten en niet enkel door bestuursorganen.

Afdeling 4. Verplichtingen betreffende de exploitatie

Artikel 37

De exploitanten bezorgen de Mobiliteitscentrale alle informatie over hun vervoersaanbod.

De Mobiliteitscentrale verzamelt alle informatie van het vervoersaanbod van het vervoer op maat en informeert de burger over het volledige vervoersaanbod. Zij stelt alle gegevens ter beschikking van het publiek.

De technologische ontwikkeling – zoals apps en realtime-informatie spelen een belangrijke rol in de combimobiliteit waarbij reizigers voor, tijdens en na de reis ondersteund worden en er aldus een gebruiksvriendelijke omgeving gecreëerd wordt. De Vlaamse Regering wordt aldus gemachtigd om de nadere regels vast te

stellen inzake onder meer interoperabiliteit, open data, realtimedata en de standaarden met betrekking tot de informatie over het personenvervoer.

De laatste paragraaf van dit artikel bepaalt voor welke doeleinden persoonsgegevens kunnen worden verwerkt. Vanzelfsprekend dienen steeds de bepalingen, vervat in verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens, te worden nageleefd. De Vlaamse Regering legt hiertoe de passende waarborgen voor de rechten en vrijheden van de betrokkenen vast.

Artikel 38

In afwijking van de wet 30 december 1975 betreffende de goederen, buiten particuliere eigendommen gevonden of op de openbare weg geplaatst ter uitvoering van vonnissen tot uitzetting, moeten de exploitanten van het kernnet en van het aanvullend net en de Mobiliteitscentrale verloren voorwerpen niet afgeven aan het gemeentebestuur.

De voormelde wet voorziet onder andere in een bewaring van de voorwerpen door de gemeentebesturen, die hiertoe vaak niet bereid zijn. Opdat een efficiënt en klantvriendelijk eigen beleid zou kunnen worden uitgewerkt, is een decretale basis nodig die een afwijking van de wet van 30 december 1975 toelaat.

Nu wordt bepaald dat de exploitanten en de Mobiliteitscentrale, in afwijking van artikel 1 van de wet van 30 december 1975, verloren voorwerpen niet moeten afgeven aan het gemeentebestuur, kunnen zij een beleid dienaangaande bepalen. Daarbij zullen zij wel het eigendomsrecht in acht moeten nemen, en bijvoorbeeld in een redelijke termijn moeten voorzien waarbinnen die voorwerpen kunnen worden teruggevraagd.

Artikel 39

De Vlaamse Regering kan de exploitatievoorwaarden, de reisvoorwaarden en de wijze van klachtenbehandeling nader bepalen.

De exploitatievoorwaarden kunnen voor wat betreft de voertuigen onder meer betrekking hebben op herkenbaarheid, toegankelijkheid, milieuvriendelijkheid en uitrusting (bijvoorbeeld gps).

De bevoegdheid van de Vlaamse Regering om de exploitatievoorwaarden te bepalen, doet geen afbreuk aan de bevoegdheid van de exploitanten van het kernnet en het aanvullend net, en de Mobiliteitscentrale om zelf algemene reisvoorwaarden vast te stellen, aanvullend aan het toepasselijke regelgevende kader, althans voor zover dit de voorwaarden betreft van de vervoersovereenkomst die de exploitanten en de Mobiliteitscentrale sluiten met hun gebruikers. Dat gaat vanzelfsprekend enkel op voor zover er sprake kan zijn van een contractuele relatie tussen, enerzijds, die exploitanten en de Mobiliteitscentrale en, anderzijds, de gebruikers van de vervoersdienst.

Reisvoorwaarden zijn – zoals wordt bepaald in artikel 2 – bepalingen die betrekking kunnen hebben op onder meer de rechten en plichten van de reizigers en derden.

Artikel 40

Dit artikel bevat de decretale basis om in het openbaredienstencontract met de exploitanten de vereisten inzake de interne controlestructuur vast te leggen evenals de regels betreffende het toezicht op de naleving van de toepasselijke regelge-

ving door de exploitanten en het doen naleven van deze regelgeving. De Vlaamse Regering kan de minimale vereisten bepalen die worden uitgewerkt in deze overeenkomst.

Interne controle is meer bepaald het samenstel van interne controlemaatregelen ten behoeve van de leiding en uitgevoerd namens de leiding op alle bestuurlijke en operationele activiteiten van een organisatie en gericht op het optimaal realiseren van de doelstellingen van de organisatie.

Hoofdstuk 5. Infrastructuurbeleid, flankerende maatregelen en doorstroming

Afdeling 1. Infrastructuurbeleid

Artikel 41

De maatregelen voor de uitbouw van kwaliteitsvolle infrastructuur aan de vervoersknooppunten ter realisatie van de basisbereikbaarheid worden opgenomen in het regionaal mobiliteitsplan. De kwaliteit van de infrastructuur is onder meer afhankelijk van de toegankelijkheid ervan.

De Vlaamse Regering kan nadere regels bepalen met betrekking tot de inplanting en de aanleg van deze infrastructuur, alsook het uitrustingsniveau ervan.

Artikel 42

De wegbeheerder staat in voor de aanleg en het onderhoud van mobipunten en carpoolparkings, wat combimobiliteit faciliteert.

Teneinde tot grotere synergieën en een meer uniform beleid te komen kan het aangewezen zijn de aanleg, onderhoud en beheer van de mobipunten, inclusief carpoolparkings onder te brengen bij een gemeenschappelijke derde partij. Dit artikel staat deze mogelijkheid toe.

Artikel 43

Dit artikel bepaalt dat de Vlaamse Regering de vereisten vastlegt inzake de aanleg en het onderhoud van de kwaliteitsvolle infrastructuur voor infrastructuurgebonden en voertuiggebonden exploitatie, alsook de actoren die hiervoor verantwoordelijk zijn.

Meer bepaald kan het dan bijvoorbeeld gaan om vaste installaties zoals spoorbedding, eigen signalisatie, oversteekplaatsen of openbare overwegen.

Artikel 44

De gemeente voorziet de haltes van de nodige infrastructuur, met inbegrip van de toegevoegde voorzieningen zoals fietsenstallingen en deelfietssystemen.

Het huidige decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg bepaalt dat de VVM de haltes van geregeld vervoer voorziet van de nodige infrastructuur, zijnde haltepaal en haltebord.

Gelet op de potentiële toekomstige liberalisering van de markt, is het evenwel mogelijk dat er meerdere exploitanten zijn voor het kernnet en het aanvullend net. Daarenboven zal er ook voor vervoer op maat gebruik worden gemaakt van haltes. Dit creëert een zekere problematiek op vlak van halte-infrastructuur, zeker wanneer verschillende exploitanten gebruikmaken van eenzelfde halte. Ook kan de infrastructuur zeer divers zijn – zeker met het oog op het faciliteren van combi-

mobiliteit – en moet die optimaal op elkaar worden afgestemd. Daarom werd ervoor geopteerd om de gemeenten aan te duiden als verantwoordelijke om de haltes te voorzien van de nodige infrastructuur.

De Vlaamse Regering kan nog nadere regels vastleggen met betrekking tot de inplanting en de aanleg van kwaliteitsvolle, minstens toegankelijke haltes, alsook het uitrustingsniveau ervan. Zo kan de Vlaamse Regering in het uitvoeringsbesluit regels uitwerken met bijzondere aandacht voor de bereikbaarheid van haltes en de verkeersveiligheid van aankomende en vertrekkende voertuigen, de voetgangers, de fietsers en ander verkeer. Voor wat betreft de toegankelijkheid, dienen de relevante bepalingen vervat in de Europese regelgeving te worden nageleefd, zoals bijvoorbeeld verordening 181/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 betreffende de rechten van autobus- en touringcarpassagiers (waaronder de rechten van personen met een handicap en personen met beperkte mobiliteit) en het voorstel van richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende de onderlinge aanpassing van de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen van de lidstaten inzake de toegankelijkheidseisen voor producten en diensten.

Artikel 45

Net zoals reeds werd bepaald in het huidige decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg, wordt de gemeente in dit artikel als verantwoordelijke aangeduid voor het oprichten en onderhouden en herstellen van de schuilhuisjes, met inbegrip van de toegevoegde voorzieningen, zoals een zitbank of een vuilnisemmer. Het is immers belangrijk dat er overal degelijke schuilhuisjes komen en dat alle schuilhuisjes even goed worden onderhouden.

Een groot aantal steden en gemeenten besteedt het plaatsen en onderhouden van schuilhuisjes momenteel uit aan publiciteitsfirma's. Andere gemeenten richten zelf de schuilhuisjes op en worden daarvoor gesubsidieerd.

Afdeling 2. Flankerende maatregelen

Artikel 46

In het regionaal mobiliteitsplan worden de flankerende maatregelen opgenomen ter realisatie van de basisbereikbaarheid. Meer bepaald betreft het onder meer parkeerbeleid en sensibilisering.

De Vlaamse Regering kan nadere regels bepalen inzake de flankerende maatregelen, vermeld in het eerste lid.

Afdeling 3. Doorstroming

Artikel 47

Doorstromingsmaatregelen zijn zeer belangrijke maatregelen om het geregeld vervoer vlot te laten verlopen, de exploitatiekosten te beheersen en de basisbereikbaarheid te garanderen. Voorbeelden van maatregelen zijn onder andere het plaatsen van verkeerslichtenbeïnvloeding, het aanbrengen van bussluizen en het voorbehouden van rijstroken voor het geregeld vervoer.

Overeenkomstig dit artikel garandeert de wegbeheerder de vlotte doorstroming van het geregeld vervoer en brengt daartoe de nodige infrastructuur aan en onderhoudt die. Deze bepaling betreft een overname van het huidige artikel 18bis van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg.

Artikel 48

De wegbeheerders brengen de exploitanten van het kernnet en het aanvullend net en de Mobiliteitscentrale tijdig op de hoogte van geplande wegwerkzaamheden en manifestaties. Immers, de situatie kan zich voordoen dat één of meer haltes niet meer kunnen worden bediend, aangezien er een wegomleiding is. De omleiding is in principe onvermijdbaar, maar wel voorzienbaar.

Idealiter zou de informatievoorziening centraal via het bestaande Generiek Informatieplatform Openbaar Domein (GIPOD) verlopen, nu dit platform alle informatie over werken of manifestaties op het openbaar domein zoveel mogelijk samenbrengt.

Wanneer de wegbeheerder wegwerkzaamheden uitvoert langs een traject van geregeld vervoer of met een impact op een traject van geregeld vervoer, die ook na afloop van de werkzaamheden een negatief effect kunnen hebben op de rijtijden van de exploitant – wordt bovendien voorafgaand overleg gepleegd met de exploitanten van het kernnet en het aanvullend net en de Mobiliteitscentrale, en in voorkomend geval ook binnen de projectstuurgroep.

Daarenboven wordt er in voorkomend geval een akkoord bereikt dat kan bestaan uit een aanpassing van de geplande wegwerkzaamheden of uit compenserende maatregelen. Deze compenserende maatregelen kunnen bestaan uit een alternatieve route of flankerende maatregelen. Dit wordt besproken in de projectstuurgroep.

De reden van opname van deze bepaling ligt voor de hand. De opdracht van de exploitant hangt namelijk in sterke mate samen met de geografische trajecten en de hieraan gekoppelde rijtijden.

Tot slot wordt ook het voorafgaand advies van de exploitanten van het kernnet en het aanvullend net gevraagd in geval van herinrichting van de wegen in de betrokken vervoerregio.

Hoofdstuk 6. Wijzigingsbepalingen

Artikelen 49 tot en met 57

Voorliggend ontwerp van decreet noopt tot wijzigingen, dan wel opheffingen van een aantal artikelen van het decreet van 31 juli 1990 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn.

Zo wordt het eerste lid van artikel 26 van het decreet opgeheven. Voormeld artikel bepaalt dat de maximumtarieven, die betrekking hebben op het geregeld vervoer, door de raad van bestuur van De Lijn ter goedkeuring worden voorgelegd aan de Vlaamse Regering. In het voorliggende ontwerp van decreet wordt de Vlaamse Regering aangeduid om het tariefbeleid voor het kernnet en het aanvullend net te coördineren en de tarieven te bepalen.

Artikelen 58 tot en met 62

Artikel 16 van het huidige decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg wordt vervangen door de in dit artikel opgenomen wijziging. De bepaling regelt de toegang tot de markt voor niet-grensoverschrijdend geregeld vervoer. Concreet laat deze bepaling aan de Vlaamse Regering toe andere operatoren dan de interne operator, via het uitreiken van een vergun-

ning, aan te duiden voor het uitoefenen van geregeld vervoer dat niet wordt aangeboden door de interne operator.

Een aantal andere bepalingen in hetzelfde decreet worden opgeheven, in het licht van de voorliggende nieuwe zelfstandige bepalingen ter implementatie van het concept basisbereikbaarheid. Het betreft onder meer de artikelen 4 tot en met 7 (inzake basismobiliteit) en artikelen 8 tot en met 14 (inzake netmanagement).

Artikelen 63 tot en met 67

Aan het decreet van 21 december 2012 tot compensatie van de openbaredienstverplichting tot het vervoer van personen met een handicap of een ernstig beperkte mobiliteit worden een aantal wijzigingen aangebracht, teneinde de rol van de Mobiliteitscentrale te verankeren.

Vooreerst wordt een definitie toegevoegd van de Mobiliteitscentrale. Vervolgens krijgt de Mobiliteitscentrale een rol toebedeeld voor wat betreft de bemanning van de centrale en het verschaffen van gegevens over de (uitgevoerde) ritten en tevens statistische gegevens.

Hoofdstuk 7. Slotbepalingen

Artikel 68

Het huidige decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid wordt volledig opgeheven, met het oog op de consistentie van de regelgeving, het vermijden van eventuele lacunes ten gevolge van niet-parallelle wijzigingen aan de verschillende decreten en administratieve vereenvoudiging doordat verwijzingen en herhalingen kunnen worden vermeden.

De geëvalueerde en geactualiseerde bepalingen van voormeld decreet werden volledig geïntegreerd in het voorliggende ontwerp.

Artikel 69

Als gevolg van artikel 64 wordt het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid opgeheven. Op basis van dit artikel worden het Mobiliteitsplan Vlaanderen en de gemeentelijke mobiliteitsplannen die tot stand zijn gekomen in het kader van de regeling van het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid, gelijkgesteld met deze opgemaakt op basis van het voorliggende decreet.

Conform de algemene beginselen die de temporele werking van wetgeving beheersen, respecteert het ontwerp van decreet de reeds opgestelde gemeentelijke mobiliteitsplannen. Deze bepaling voorkomt de rechtsonzekerheid die kan ontstaan over de vraag of deze plannen nog geldig zijn.

De plannen en projecten, vermeld in artikel 26/10, §1, van het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid, zoals van toepassing op de dag voor de datum van de inwerkingtreding van artikel 68 van dit decreet, die zijn opgestart voor de datum van de inwerkingtreding van dit decreet, kunnen gesubsidieerd worden onder de voorwaarden, vermeld in het besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2013 tot bepaling van de nadere regels betreffende de organisatorische omkadering, de financiering en de samenwerking voor het mobiliteitsbeleid, met uitzondering van de toepassing van artikelen 28 tot en met 35, 38, §1, 2°, en §2, tweede lid, 39, §2, 1°, 44, §2, 46, tweede lid, 48, §2, 50, §2, gewijzigd bij het besluit van 15 december 2017.

Het is namelijk belangrijk om de continuïteit van de lopende processen te verzekeren zodat de subsidiegaranties in het besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2013 kunnen behouden blijven. Gemeenten en provincies hebben immers financiële engagementen genomen op basis van de op dat ogenblik geldende voorwaarden.

Artikel 70

Er wordt bepaald dat de Vlaamse Regering de datum van de inwerkingtreding van de artikelen 58 en 59 regelt. Dit om te garanderen dat de dienstverlening conform de principes van basismobiliteit blijft gelden in afwachting van de operationalisering van het gelaagde vervoersnet.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Geert BOURGEOIS

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken,
Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn,

Ben WEYTS

Bijlage bij de memorie van toelichting: antwoorden op de adviezen van de adviesraden

	Advies MORA dd 19 september 2018	Advies VVSG dd 19 september 2018	Advies Vl Jeugdraad dd 5 september 2018	Vrijwillig advies SARO dd 26 september 2018	Antwoord
Algemeen					
	Proefprojecten leren te weinig om decreet op te maken				Doelbewust 4 proefprojecten opgezet met veel bewegingssruimte. Klemtonen liggen in de eerste plaats op evaluatie vervoersmodel, governance en opstart VoM initiatieven.
	Decreet BB is veel ruimer dan enkel OV				Mobiliteit dekt idd een ruimere lading dan OV, het gaat over het globale mobiliteitsdenken
	Nood aan goede informatiedoorstroming naar nieuwe gemeentebesturen (veranderingen in structuren en procedures, participatievormen, regierollen, …)				Communicatie wordt verzorgd door DMOW. Informatiesessies werden gehouden en communicatie verzorgd via website basisbereikbaarheid. De ambtelijke VVR-werking wordt opgestart in het najaar 2018.
	Betere afstemming nodig tussen Mobiliteit, infrastructuur en RO -> alligneren definities en principes MPV en BRV (knooppuntwaarde, voorzieningenniveau, hiërarchisering van de knooppunten voor goederen- en personenvervoer, …)	Voorzie een sterkere betrokkenheid van RO. Voorzie ook afstemmin met andere sectorale regelgeving en methodiek van de meerjareninvesteringsplannen van de steden en gemeenten. + alligneren definities en principes MPV en BRV	Voorzie in een betere afstemming tussen RO en MOW	Voorzie in een betere afstemming tussen RO en MOW + opname principes uit BRV (collectieve vervoersknopen, knooppuntwaarde, voorzieningenniveau) in decreet BB	In decreet is koppeling tussen MOW en Omgeving voldoende voorzien. **Een toevoeging in MvT wordt voorzien.**
	Betrokkenheid / maatschappelijk debat gevraagd bij de uitwerking van de BVR's (uittekenen vervoersnetten, samenstelling en werking van VVR's en PSG'en, het particiaptieproces, de klachtenbehandeling, de tarifering, werking van de mobiliteitscentrale via adviesrol door de MORA.	Betrokkenheid gevraagd bij de uitwerking van de BVR's. Zo zullen bepalingen ten aanzien van grensgemeenten naar het beleid van een naburige VVR belangrijk zijn. Ook de rol van de mobiliteitsbegeleiders dient verduidelijkt.	Betrokkenheid gevraagd bij de uitwerking van de BVR's.		DMOW zal klankbordgroepen organiseren waarbinnen het maatschappelijk debat kan georganiseerd worden.
		Voorzie op KT een evaluatie van het decreet BB en de effecten op het aanbod en het overlegmodel			Mobiliteitsplannen blijven onderhevig aan een cyclisch planningsproces (art 11). De mobiliteitstoestand wordt periodiek gemonitord (art 24) aan de hand van criteria die reeds bepaald werden in de CN van 2015.
		Voorzie overgangsbepalingen ten aanzien van lopende gemeentelijke mobiliteitsplannen en projecten.			**Toevoeging gedaan in het decreet bij slotbepalingen**
	Voorzie voldoende middelen voor het KN, het AN en het VoM.	Vragen betreffende de gesloten enveloppe en de mate waarin middelen kunnen overhevelen van het ene net naar het andere. Bevriezen enveloppen leerlingenvervoer BuSO. Quid persoonsvolgende financiering?	Zorg voor kwaliteitsvol, toegankelijk en betaalbaar VoM en voorzie hiervoor extra middelen. Vrijwaar de middelen voor het leerlingenvervoer.		Gesloten enveloppe is beleidskeuze van de Vlaamse Regering. Communicerende vaten tussen budget AN en VoM. Voor de proefprojecten in 2018 en 2019 werden bijkomende middelen uitgetrokken.
	Vergroot de transparantie ten aanzien van de budgetten voor het KN, AN en VoM in de verschillende vervoerregioraden.				Het voorstel van KN en AN per vervoerregio wordt in het najaar van 2018 aan de VVR ter beschikking gesteld. Op dat moment zal ook het beschikbare buget voor de initiatieven VoM meegedeeld worden.
		Worden de criteria voor het leerlingenvervoer vastgelegd op Vlaams niveau?			Recht wordt vandaag bepaald door Dept Onderwijs. De uitvoering zit vandaag bij De Lijn en morgen onder het VoM.
Algemene bepalingen					
	Attractiepool meer in detail duiden	Neem de attractiepolen over uit het BVR netmanagement	Neem bij de attractiepolen ook het speelweefsel voor jongeren op		Decreet maakt reeds melding van 'recreatie'. **Definitie 'attractiepool' wordt verduidelijkt in de MvT.**
Uitgangspunten					
Missie					
Mobiliteitsbeleid	De doelstellingen zijn te operationeel. Heb aandacht voor maatschappelijke doelstellingen zoals toegankelijkheid en inclusiviteit.	Voeg het verkleinen van de vervoersarmoede toe als doelstelling van het decreet BB. Garandeer de toegankelijkheid van OV voor iedere doelgroep.	Toegankelijkheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid, verduurzaming en bereikbaarheid meenemen als evenwaardige doelstellingen		Toegankelijkheid wordt reeds vermeld bij de algemene missie van het Vlaamse mobiliteitsbeleid (art 3).

			Blijft het STOP principe hanteren als leidraad voor investeringen binnen MOW		STOP principe is reeds ingebed in het OVD.
Basisbereikbaarheid	Bouw opnieuw een mobiliteitsgarantie voor elk type gebruiker in op decretaal niveau (tegen vervoersarmoede). Vertrek dus niet van de bereikbaarheid, maar van de individuele mobiliteitsbehoefte.				De 'mobiliteitsgarantie' als dusdanig wordt niet opnieuw in decreet ingeschreven. De aanpak van vervoersarmoede aan de hand van een vraaggestuurd mobiliteitssysteem blijft evenwel één van de doelstellingen van het decreet BB.
	Gebruiker staat te weinig centraal				'Vraaggestuurd' vervoer plaatst de gebruiker net wél centraal
	Bewaak de betaalbaarheid van het vervoer				Het bewaken van de betaalbaarheid blijft uiteraard een aandachtspunt, net als een voldoende hoge kostendekkingsgraad.
De VVR's					
Indeling in VVR		Stem de regiovoorvorming in alle beleidsdomeinen beter op elkaar af.			De indeling van de VVR's houdt reeds rekening met mobiliteitsaspecten, ruimtelijke samenhang en bestuurlijke samenwerkingsverbanden. We houden vast aan de voorgestelde indeling zoals opgenomen in de CN 'stand van zaken basisbereikbaarheid'.
Vervoerregioraad		Voorzie de mogelijkheid dat ook intercomunales kunnen deelnemen aan de vergaderingen			Buiten minimumbezetting bepaalt de VVR vrijelijk wie deelneemt. Expertise wordt gavaloriseerd in functie van de noodzaak.
	Graag de toevoeging van een vertegenwoordiger van Omgeving + provincies als vast lid in de VVR en in de PSG			Betere afstemming tussen Omgeving en Mobiliteit.	De MvT verduidelijkt reeds dat een vertegenwoordiger van Omgeving en provincie kunnen uitgenodigd om deel te nemen aan de VVR werking als adviserend lid. Deze passage kan verder uitgewerkt worden op het niveau BVR.
Mobiliteitsplanning en projecten					
Algemene bepalingen					
Niveau van mobiliteitsplanning					
op gewestelijk niveau			Betrek kinderen en jongeren bij de opmaak van het MPV		Opname vertegenwoordigers jeugd kan via klankbordgroep ikv participatie. Decretale kapstop (art 31) voor participatie op Vlaams, regionaal en lokaal niveau is reeds voorzien, maar uitwerking nodig op niveau BVR.
				Provinciale en ruimtelijke plannen niet ondergeschikt maken aan hogere mobiliteitsplannen (MPV) - delen van art 17 te schrappen. Wat betekent 'niet strijdig'?	Samenhang tussen planning op verschillende niveaus is belangrijk. Hogere mobiliteitsplannen moeten evenwel nog voldoende ruimte bieden voor maatwerk op lager niveau. Gaat idealiter gepaard met de betrokkenheid van Dept Omgeving in de VVR.
		Voorzie meer afwijkingsmogelijkheden (art 13), vb. in het kader van verkeersveiligheid en luchtkwaliteit.			Verkeersveiligheid en luchtkwaliteit worden in rekening gebracht bij de opmaak van het mobiliteitsplan.
op regionaal niveau		Wat wordt bedoeld met het feit dat mobiliteitsplannen niet strijdig mogen zijn?		Provinciale en ruimtelijke plannen niet ondergeschikt maken aan hogere mobiliteitsplannen (regionaal plan) - delen van art 20 te schrappen.	Samenhang tussen planning op verschillende niveaus is belangrijk. Hogere mobiliteitsplannen moeten evenwel nog voldoende ruimte bieden voor maatwerk op lager niveau. Gaat idealiter gepaard met de betrokkenheid van Dept Omgeving in de VVR.
op lokaal niveau	Behoud subsidies opmaak lokale mobiliteitsplannen en ondersteuning door mobiliteitsbegeleiders	Behoud subsidies opmaak lokale mobiliteitsplannen en ondersteuning door mobiliteitsbegeleiders.			Het is een beleidskeuze om facultatieve gemeentelijke mobiliteitsplannen niet meer financieel te ondersteunen, maar de steun toe te kennen voor de opmaak van regionale mobiliteitsplannen. Ondersteuning via de mobiliteitsbegeleiders blijft in de toekomst voorzien.
Algemeen	Breng voor het planningsproces de mobiliteitsbehoeften in kaart (elke leeftijd, sociaal economische status, woonplaats, beperking.				**Wordt verduidelijkt in de MvT (art 19).**
Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen		Ook verwijzing maken naar andere beleidsvisies?			Onduidelijk welke andere visies juist worden bedoeld. Wordt niet concreet gemaakt door de VVSG.

Voortgangsrapportage en monitoring	Voorzie niet alleen in een monitoring van indicatoren die verband houden met de bereikbaarheid, maar maak ook de koppeling met de sociale doelstellingen	Voorzie niet alleen in een monitoring van indicatoren die verband houden met de bereikbaarheid, maar maak ook de koppeling met de sociale doelstellingen	Voorzie niet alleen in een monitoring van indicatoren die verband houden met de bereikbaarheid, maar maak ook de koppeling met de sociale doelstellingen, inclusief vervoersarmoede van kinderen en jongeren.		De monitoring van de mobiliteitstoestand dekt een brede lading (cfr. criteria bepaald in de CN basisbereikbaarheid van 2015).
Projecten en instrumenten					
Projectmethodologie	Maak slagkrachtige PSG's met behoud van interne kwaliteitscontrole. Voorzie in een ruimere minimumbezetting in de VVR's (NMBS, infrabel, provincies, RWO toevoegen)	Verduidelijk de werking en taakstelling van de PSG, werkafspraken met andere actoren.			Deze spelers kunnen toegevoegd worden op vraag van de VVR. De MvT verduidelijkt welke actoren er optioneel kunnen toegevoegd worden (maatwerk). Verder uit te werken op het niveau BVR.
Subsidiëring		Kunnen Fietsfondssubsidies aan de provincie nog verstrekt worden na schrapping bepaling uit Mobiliteitsdecreet?			Verder uit te werken op BVR niveau
Samenwerkingsovereenkomsten		Voorzie in een subsidiemogelijkheid voor doorstromingsmogelijksmaatregelen.			**Decretale bepaling voor de subsidiemogelijkheid aan lokale besturen wordt toegevoegd (art 29).** **Kapstok voor subsidies doorstroming tbv het OV wordt voorzien (art 29).**
Participatie plannen en projecten					
	Stakeholderoverleg onder de coördinatie van een neutrale stakeholdermanager (1 per VVR) = onafhankelijke tussenschakel tussen leden VVR, stakeholders en middenveld	Vrije keuze inzake het participatietraject is een goede zaak. De aanstelling van een neutrale stakeholdermanager kan het stakeholderoverleg wat managen.	Voorzie een aantal kapstokken rond participatie in het bestek voor de begeleiding van de VVR's. Voorzie voldoende inspraakmogelijkheden en participatie voor kinderen en jeugd bij de werking van de VVR (planning en projecten).		Het luik participatie werd op decretaal niveau goed uitgewerkt. De mogelijkheid om een stakeholdermanager aan te stellen kan voorzien worden op het niveau BVR (initiatief ligt bij de VVRR) en **wordt zo opgenomen in de MvT.** Dat gebeurt via de participatietrajecten op het niveau van de VVR. Decretale kapstok is voorzien, verder uit te werken in het BVR.
Openbaar personenvervoer					
Het gelaagd vervoersnet					
	Houdt ook ten aanzien van het VoM rekening met het vervoerspotentieel Definieer de verschillende regierollen (S, T, O) op decreetsniveau		Houdt ook ten aanzien van het VoM rekening met het vervoerspotentieel		In decreet wordt het vervoerspotentieel in rekening gebracht ten aanzien van het KN en AN. In de MvT wordt dit eveneens kort geduid. Het VoM is per definitie enkel vraagafhankelijk en niet potentieelafhankelijk. Nu wordt dit kort geduid in de MvT. Verdere uitwerking te voorzien in de BVR's en andere decreten (vb. oprichtingsdecreten).
Exploitatie personenvervoer					
	Definieer duidelijke service levels in het BVR	Uitbouw van haltes met infrastructuur moet betoelaagd worden door de hogere overheid. Voorzie een degressieve opstartsubsidie voor nieuwe VoM-projecten	Definieer duidelijke kwaliteitslevels voor het VoM Stem het aanbod van het KN en AN ook af op de vervoersvraagpieken van jongeren. Breid het proefproject kampvervoer uit naar het hele jaar.		Deze worden bepaald op het niveau BVR. De decretale kapstok hiervoor werd voorzien in art 44 en 45 van het OVD. Jongeren bepalen uiteraard mee de vervoersvraag. Kampvervoer = niet geregeld vervoer. Te beschouwen als VoM, dus regie/organisatie hiervan ligt in handen van de lokale besturen. Voor 2018 en 2019 werden extra middelen vrijgemaakt voor proefprojecten VoM. Beslissing nadien komt toe aan de volgende Vlaamse Regering.
Tariefbeleid					
	Eén vervoersbewijs voor heel het vervoerssysteem	Behoud sociale OV-tarieven voor doelgroepen	Voorzie aangepaste tarieven voor kinderen en jongeren voor het VoM		De coördinatie van de (sociale) tarieven voor het KN en AN ligt in handen van de Vlaamse Regering. Die van het VoM worden gecoördineert door de VVR. Te concretiseren in het BVR.

	Ontwikkel een MAAS-strategie op Vlaams niveau + richt een onafhankelijke MAAS-regulator op Laat de tarieven (structuur en voorwaarden) van het VoM coördineren door de VO. Beperkte differentiatie ten voordele van de kwaliteit van dienstverlening binnen de VVR moet mogelijk zijn.	Laat de tarieven (structuur en voorwaarden) van het VoM coördineren door de VO, vb. voor de deelfietsen. Binnen de verschillende VVR's moet het evenwel mogelijk zijn om specifieke klemtonen te leggen + adviesmogelijkheid	Werk aan een kader voor ticketintegratie over de maatschappijen en vervoerslagen heen.		Mee te nemen in de visievorming rond de mobiliteitscentrale. Verdere uitwerking zal gebeuren op het niveau BVR. We laten de bepaling ongewijzigd. De VO kan bepaalde mobiliteitsinitiatieven steeds bijkomend financieel ondersteunen (cfr. derdebetalersregeling Blue Bikes)
Verplichtingen exploitatie					
		Voorzie in een gratis toegang tot de mobiliteitscentrale : gratis telefoon nummer. Voorzie voldoende middelen voor leerlingenvervoer			Uit te werken op niveau BVR - werking mobiliteitscentrale. De budgettaire enveloppe voor het leerlingenvervoer BO wordt ter beschikking gesteld vanuit Dept Onderwijs. De Lijn voert dit vervoer vandaag uit. In de toekomst behoort dit tot het VoM en wordt de uitvoering ervan aangestuurd door de VVR/gemeenten.
	Bewaak de toegankelijkheid voor doelgroepen		Heb oog voor de toegankelijkheid van vervoer voor personen met een beperking, mensen in armoede en mensen woonachtig in landelijk gebied.		De garantie op toegankelijkheid van het vervoer kan als voorwaarde opgenomen worden in contracten tussen aanbieders van vervoer en de mobiliteitscentrale.
Infrastructuurbeleid, flankerende maatregelen en doorstroming					
Infrastructuurbeleid					
		Stem Combipunten af op de praktijk van Mobi-punten			Daar momenteel de voorbereidingen getroffen worden om een aantal mobpunten op het terrein te realiseren wordt voorgesteld om de naamgeving binnen het OVD hierop af te stemmen. **Concreet wordt de term combi-punt overal vervangen door 'Mobipunt'.**
			Organiseer combi-mobiliteit op kindermaat. Ook overstapmogelijkheden uitwerken zonder autoafhankelijkheid. Beperk het aantal overstappen.		Mobi-punten zijn niet gelinkt aan welbepaalde modi.
Flankerende maatregelen					
Wijzigingsbepalingen					

VOORONTWERP VAN DECREET
van 20 juli 2018

Vlaamse Regering

Voorontwerp van decreet betreffende de basisbereikbaarheid

DE VLAAMSE REGERING,

Op voorstel van de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn;

Na beraadslaging,

BESLUIT:

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn is ermee belast, in naam van de Vlaamse Regering, bij het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet in te dienen, waarvan de tekst volgt:

Hoofdstuk 1. Algemene bepalingen

Artikel 1. Dit decreet regelt een gemeenschaps- en gewestaangelegenheid.

Art. 2. In dit decreet wordt verstaan onder:

1° aanvullend net: de vervoerslaag, vermeld in artikel 32, §3;

2° attractiepool: een plaats met een groot verplaatsingsgenererend vermogen, waaronder zones van tewerkstelling, onderwijs, handel, sport, cultuur, recreatie, gezondheidszorg en mobiliteitsknooppunten;

3° combimobiliteit: multimodaal reisgedrag waarbij personen voor hun verplaatsingen verschillende vervoersmiddelen combineren. De beschikbaarheid van verschillende vervoersmodi maakt het mogelijk vlot te schakelen tussen verschillende vervoersmiddelen;

4° exploitant: elke publiek- of privaatrechtelijke onderneming of groep van ondernemingen die openbare personenvervoersdiensten exploiteert of elke overheidsdienst die openbare personenvervoersdiensten aanbiedt;

5° geïntegreerd Investeringsprogramma: het geïntegreerd meerjarig investeringsprogramma van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken.

6° geregeld vervoer: het vervoer van personen met een bepaalde regelmaat en langs een bepaalde reisweg, waarbij op vooraf vastgestelde stopplaatsen reizigers mogen worden opgenomen of afgezet en dat ongeacht de modus en tractiewijze van de aangewende vervoersmiddelen. Geregeld vervoer is voor iedereen toegankelijk;

7° halte: de stopplaats van geregeld vervoer of vervoer op maat waar reizigers mogen worden opgenomen of mogen worden afgezet;
8° interne exploitant: een exploitant die een juridisch onafhankelijke entiteit uitmaakt waarover de Vlaamse Regering net als over haar eigen diensten zeggenschap uitoefent;
9° kernnet: de vervoerslaag, vermeld in artikel 32, §2;
10° Mobiliteitscentrale: het orgaan, vermeld in artikel 33;
11° mobiliteitsplan: een plan als vermeld in artikel 11;
12° Mobiliteitsplan Vlaanderen: een mobiliteitsplan voor het Vlaamse Gewest;
13° Mobiliteitsregie: centrale modusonafhankelijke regie die in handen is van de Vlaamse overheid. De overkoepelende mobiliteitsregie komt in de eerste plaats toe aan het modusneutrale departement MOW;
14° openbaar personenvervoer: de personenvervoerdiensten van algemeen belang die, ongeacht de vervoersmodus, op permanente en niet-discriminerende basis aan het publiek worden aangeboden;
15° projectstuurgroep: het orgaan vermeld in artikel 26, §1;
16° synchromodaliteit: de mobiliteit waarbij voor de verplaatsing van goederen verschillende vervoersmiddelen worden gecombineerd en waarbij het mogelijk is om vlot over te schakelen of over te laden tussen verschillende vervoersmiddelen;
17° treinnet: de vervoerslaag van het spoorwegverkeer voor personen zoals vastgesteld op federaal niveau;
18° vervoer op maat: de vervoerslaag, vermeld in artikel 32, §4;
19° vervoerregio: een cluster van gemeenten die een samenhangend geheel vormen voor mobiliteit met een vervoerskern en een invloedsgebied;
20° vervoerregioraad: het orgaan, vermeld in artikel 7, §1.

Hoofdstuk 2. Uitgangspunten

Afdeling 1. Missie

Onderafdeling 1. Mobiliteitsbeleid

Art. 3. Het mobiliteitsbeleid is gericht op het garanderen van de bereikbaarheid van onze samenleving. Daarbij wordt geïnvesteerd in een mobiliteitssysteem waarmee de economie en de maatschappij ondersteund wordt.

Het mobiliteitssysteem is duurzaam, veilig, intelligent en multimodaal. Het wordt uitgebouwd en geëxploiteerd met aandacht voor toegankelijkheid en leefbaarheid.

Art. 4. Ter uitvoering van het mobiliteitsbeleid beogen het Vlaamse Gewest, de eronder ressorterende diensten en agentschappen, de provincies, de gemeenten en de publiekrechtelijke en privaatrechtelijke rechtspersonen die in het Vlaamse Gewest belast zijn met taken van openbaar nut, de volgende doelstellingen:

1° vraaggericht investeren in bereikbaarheid;
2° vervoersnetwerken klaarmaken voor de toekomst;
3° een multimodaal vervoersysteem uitbouwen waarbij zoveel als mogelijk uitgegaan wordt van het STOP-principe;

4° het realiseren van een slachtoffervrij vervoersysteem;
5° verleiden, motiveren, prikkelen tot gedragsverandering;
6° Vlaanderen een gangmaker maken in innovatie;
7° basisbereikbaarheid regionaal en integraal aanpakken;
8° zorgen voor een vlotte doorstroming van elke vervoersmodus.

Het mobiliteitsbeleid voert het Europese klimaatakkoord uit en stelt concrete doelstellingen en maatregelen voor om de vergroening en verduurzaming in de mobiliteit en de verbetering van de luchtkwaliteit ten gevolge van het transport te realiseren.

Het Vlaamse verkeersveiligheidsbeleid investeert voluit in de veiligheid en de kwaliteit van de wegen en hun aanhorigheden. We laten ons hierbij leiden door het STOP-principe.

Onderafdeling 2. Basisbereikbaarheid

Art. 5. §1. Basisbereikbaarheid heeft tot doel:
1° het bereikbaar maken van belangrijke maatschappelijke functies op basis van een vraaggericht systeem en met een optimale inzet van vervoers- en financiële middelen;
2° combimobiliteit en synchromodaliteit te faciliteren en een geïntegreerd mobiliteitsnetwerk uit te werken;
3° alle initiatieven voor collectief aangeboden vervoer of vervoer op maat te capteren, te integreren en de exploitatievoorwaarden te vereenvoudigen;
4° een gedeelde verantwoordelijkheid te creëren van de verschillende actoren.

Basisbereikbaarheid gaat hand in hand met een duurzaam ruimtelijk kader door middel van een geïntegreerde aanpak van vervoer, infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen, op het gebied van planvorming, financiering, investeringen, onderhoud en exploitatie.

Hiertoe dient een overkoepelende mobiliteitsregie te worden uitgebouwd.

§2. Het faciliteren van combimobiliteit en synchromodaliteit wordt verwezenlijkt door:

1° een performant aanbod van verschillende vervoersmodi;
2° een optimale afstemming van het aanbod van vervoersmodi aan vervoerknooppunten;
3° een optimale aansluiting met andere vervoersmogelijkheden door middel van de juiste flankerende maatregelen;
4° efficiënte informatieverlening en maximale tarief- en ticketintegratie voor ketenverplaatsingen.

De vervoerknooppunten die van belang zijn op het niveau van de vervoerregio, worden bepaald in het regionaal mobiliteitsplan vermeld in Hoofdstuk 3, Afdeling 2, Onderafdeling 2.

Afdeling 2. De vervoerregio's

Onderafdeling 1. Indeling in vervoerregio's

Art. 6. §1. Het Vlaamse Gewest wordt ingedeeld in de volgende vijftien vervoerregio's, die het volledige grondgebied van het Vlaamse Gewest bedekken:
1° Aalst;
2° Antwerpen;
3° Brugge;
4° Gent;
5° Leuven;
6° Kempen;
7° Kortrijk;
8° Limburg;
9° Mechelen;
10° Oostende;
11° Roeselare;
12° Vlaamse Ardennen;
13° Vlaamse Rand;
14° Waasland;
15° Westhoek.

Elke gemeente behoort tot één vervoerregio.

§2. De Vlaamse Regering bepaalt de territoriale afbakening van de vervoerregio's, vermeld in paragraaf 1, en kan op vraag van de vervoerregio's deze herschikken of er een andere benaming aan geven.

Onderafdeling 2. De vervoerregioraad

Art. 7. §1. Per vervoerregio wordt een vervoerregioraad opgericht. De vervoerregioraad is een multidisciplinair en beleidsdomeinoverschrijdend overlegorgaan.

§2. De vervoerregioraad is ten minste samengesteld uit:
1° een vertegenwoordiging van elke gemeente in de vervoerregio;
2° een vertegenwoordiging van het departement Mobiliteit en Openbare Werken;
3° een vertegenwoordiging van het agentschap Wegen en Verkeer;
4° een vertegenwoordiging van de interne exploitant van het kernnet en het aanvullend net;
5° een vertegenwoordiging van De Vlaamse Waterweg nv.;
6° een vertegenwoordiger van de provincie indien het grondgebied van de provincie gelijk valt met de afbakening van de vervoerregio.

In het eerste lid wordt verstaan onder:
1° departement Mobiliteit en Openbare Werken: het departement binnen het homogene beleidsdomein, vermeld in artikel 28, § 1, van het besluit van de Vlaamse Regering van 3 juni 2005 met betrekking tot de organisatie van de Vlaamse administratie, waaraan de beleidsondersteunende opdrachten inzake mobiliteit worden toevertrouwd;

2° agentschap Wegen en Verkeer: het agentschap, vermeld in artikel 2 van het besluit van de Vlaamse Regering van 7 oktober 2005 tot oprichting van het intern verzelfstandigd agentschap zonder rechtspersoonlijkheid Agentschap Wegen en Verkeer;
3° De Vlaamse Waterweg nv: het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap De Vlaamse Waterweg nv, naamloze vennootschap van publiek recht, vermeld in artikel 3, eerste lid van het decreet van 2april 2004 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap De Vlaamse Waterweg nv, naamloze vennootschap van publiek recht , gewijzigd bij het decreet van 23 december 2016.

Het departement Mobiliteit en Openbare Werken neemt de regierol op zich.

De Vlaamse Regering kan de regels bepalen voor de samenstelling en werking van de vervoerregioraad.

Art. 8. De vervoerregioraad is verantwoordelijk voor het voorbereiden, opmaken, opvolgen, evalueren en, in voorkomend geval, herzien van het regionaal mobiliteitsplan.

Binnen de krijtlijnen van het goedgekeurde regionaal mobiliteitsplan heeft de vervoerregioraad, ondersteund door de mobiliteitsregie, de volgende taken:
1° regionale mobiliteitsprogramma's en -projecten die van strategisch belang zijn op het niveau van de vervoerregio prioriteren, opvolgen en evalueren;
2° aan de gewestelijke overheden advies geven bij de opmaak van het Geïntegreerd Investeringsprogramma;
3° het aanvullend net en het vervoer op maat bepalen en advies geven over het treinnet en het kernnet;
4° het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk bepalen, met uitzondering van fietssnelwegen, waarover de raad alleen advies uitbrengt;
5° het verknopen van de vervoers- en infrastructuurnetten bewaken en de combimobiliteit en de synchromodaliteit faciliteren.
6° maatregelen inzake verkeersveiligheid prioriteren, opvolgen en evalueren. Aandacht kan daarbij onder meer gaan naar het netwerk van trage wegen, schoolomgevingen en de verkeersveilige bereikbaarheid van scholen en tewerkstellingspolen voor voetgangers en fietsers;
7° maatregelen inzake doorstroming prioriteren, opvolgen en evalueren.

In het tweede lid, 4°, wordt verstaan onder bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk: het netwerk voor gemeentegrensoverschrijdende fietsinfrastructuur in het Vlaamse Gewest, dat het gewenste fietsroutenetwerk weergeeft dat woonkernen en attractiepolen verbindt.

In het tweede lid, 4°, wordt verstaan onder fietssnelweg: de ruggengraat van het bovenlokale functionele fietsroutenetwerk, namelijk potentieel intensief te gebruiken doorgaande fietsroutes tussen steden en belangrijke attractiepolen, die met kwalitatief hoogwaardige infrastructuur worden uitgerust. Verplaatsingen met de fiets over de fietssnelweg bieden een aantrekkelijk alternatief voor verplaatsingen met de auto. Op fietssnelwegen, die herkenbaar zijn, kunnen fietsers veilig en comfortabel doorrijden over langere afstanden.

Art. 9. Als dat nodig is, overleggen de vervoerregioraden onderling over het regionaal mobiliteitsplan, het aanvullend net en vervoer op maat en andere mobiliteitsprogramma's en -projecten die impact hebben op de betrokken vervoerregio's.

De Vlaamse Regering kan regels bepalen voor het overlegtraject vermeld in het eerste lid.

Art. 10. De provinciale en gemeentelijke beslissingen en reglementen zijn niet van die aard dat het regionaal mobiliteitsplan niet kan worden uitgevoerd of dat de effectiviteit van andere mobiliteitsinvesteringen vermindert.

Hoofdstuk 3. Mobiliteitsplanning en -projecten

Afdeling 1. Algemene bepalingen

Art. 11. §1. Een mobiliteitsplan voldoet inhoudelijk aan de missie en de doelstellingen, vermeld in artikel 3 en 4, en is de basis voor het mobiliteitsbeleid. Het beoogt samenhang te brengen in de voorbereiding, de vaststelling en de uitvoering van beslissingen over personenmobiliteit en goederenvervoer met betrokkenheid van de aanverwante beleidsdomeinen. Het is realisatiegericht.

§2. Een mobiliteitsplan bestaat uit:
1° een strategische visie op de gewenste mobiliteitsontwikkeling;
2° operationele beleidsdoelstellingen op korte termijn;
3° een actieplan.

De strategische visie omvat een langetermijnvisie voor de gewenste mobiliteitsontwikkeling. Het mobiliteitsplan heeft een tijdshorizon van tien jaar en kan een doorkijkperiode van dertig jaar omvatten.

De operationele beleidsdoelstellingen omschrijven hoe de gewenste mobiliteitsontwikkeling wordt gerealiseerd en wie daarvoor verantwoordelijk is.

Het actieplan vertaalt de operationele doelstellingen, omschrijft concrete maatregelen, middelen, verantwoordelijkheden en timing. Het kan thematisch of voor een gebiedsdeel maatregelen omschrijven.

§3. Het mobiliteitsplan maakt deel uit van een cyclisch planningsproces. Dat betekent dat:
1° het door onderzoek onderbouwd wordt;
2° het opgemaakt of herzien wordt met inspraak van de bevolking en via overleg tussen onder meer bestuursniveaus, beleidsdomeinen of diensten en middenveldorganisaties;
3° het doelbereik en de uitvoering ervan gemonitord wordt;
4° het in de eerste helft van elke regeer- of bestuursperiode geëvalueerd wordt;
5° het op basis van de tussentijdse evaluatie, vermeld in punt 4°, altijd geheel of gedeeltelijk herzien kan worden volgens de procedure die geldt voor de opmaak en de vaststelling.

De vaststelling van een strategische visie, operationele doelstellingen en een actieplan kan worden gevolgd door de vaststelling van aanvullende operationele doelstellingen en acties, die vervolgens integraal deel uitmaken van het mobiliteitsplan.

De strategische visie kan niet worden opgeheven. Ze kan alleen geheel of gedeeltelijk worden herzien. Een beleidskader kan worden opgeheven, met inachtneming van de vereisten en de procedure die gelden voor de opmaak of herziening.

Art. 12. §1. Er wordt een mobiliteitsplan opgemaakt op de volgende niveaus:
1° op gewestelijk niveau, voor het geheel van het grondgebied van het Vlaamse Gewest: het Mobiliteitsplan Vlaanderen;
2° op regionaal niveau, voor het geheel van het grondgebied van de vervoerregio: een regionaal mobiliteitsplan.

§2. Er kan ook een mobiliteitsplan worden opgemaakt op lokaal niveau, voor een deel of het geheel van het grondgebied van een of meer gemeenten.

De mobiliteitsplanning op het niveau van één gemeente of meerdere gemeenten omvat het opstellen van een lokaal mobiliteitsplan, dat bepalingen kan bevatten op intergemeentelijk en op gemeentelijk niveau.

§3. In elk mobiliteitsplan wordt aangegeven hoe het zich verhoudt tot de mobiliteitsplannen van de andere niveaus.

Bij het formuleren van keuzes, doelstellingen, eigen engagementen en verwachtingen ten aanzien van andere actoren die in het mobiliteitsplan worden opgenomen, wordt rekening gehouden met de bevoegdheidsbepalende regels, vermeld in artikel 2 van het decreet van 22 december 2017 over het lokaal bestuur, de budgettaire ruimte van de betrokken gewestelijke entiteiten en andere regelgeving die relevant is voor het thema in kwestie.

Art. 13. §1. Geen van de onderdelen van een mobiliteitsplan heeft verordenende kracht.

Het Mobiliteitsplan Vlaanderen en de regionale mobiliteitsplannen zijn richtinggevend voor het Vlaamse Gewest, de eronder ressorterende diensten en agentschappen, de provincies en gemeenten, en de publiekrechtelijke en privaatrechtelijke rechtspersonen die in het Vlaamse Gewest belast zijn met taken van openbaar nut.

De lokale mobiliteitsplannen zijn richtinggevend voor de gemeente en de eronder ressorterende diensten en agentschappen.

§2. Van een mobiliteitsplan kan niet worden afgeweken, behalve in geval van:
1° onvoorziene ontwikkelingen in de mobiliteitsvraag;
2° dringende sociale, economische of budgettaire redenen.

De beslissing over de afwijking vermeld in het eerste lid wordt gemotiveerd.

§3. Het Mobiliteitsplan Vlaanderen, de regionale en de lokale mobiliteitsplannen worden afgestemd op:
1° ten minste de ruimtelijke beleidsplannen, de beleidsplannen die opgemaakt zijn in het kader van milieubeleid en de waterbeheerplannen;
2° de relevante beleidsdocumenten.

Art. 14. §1. Het vervoers- en infrastructuurnet wordt hiërarchisch gestructureerd en is ingedeeld in verschillende complementaire vervoerslagen.

Via de mobiliteitsplannen wordt de coherentie tussen alle vervoerslagen en de afstemming van de vervoerslagen met de ruimtelijke organisatie bewaakt.

§2. De Vlaamse Regering beslist over de netwerken van structurerend belang op het niveau van het Vlaamse Gewest.

Afdeling 2. Niveaus van mobiliteitsplanning

Onderafdeling 1. Mobiliteitsplanning op gewestelijk niveau

Art. 15. §1. De Vlaamse Regering besluit om het Mobiliteitsplan Vlaanderen op te maken en treft daarvoor de nodige maatregelen.

§2. De Vlaamse Regering stelt het Mobiliteitsplan Vlaanderen vast voor een termijn van tien jaar.

Het vaststellingsbesluit wordt bij uittreksel bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad. Het plan treedt in werking op de datum die de Vlaamse Regering bepaalt. De Vlaamse Regering draagt er zorg voor dat het Mobiliteitsplan Vlaanderen ruim wordt bekendgemaakt.

§3. De Vlaamse Regering kan de regels vaststellen voor de procedure voor de opmaak, de evaluatie, de herziening en de bekendmaking van het Mobiliteitsplan Vlaanderen.

Art. 16. Voordat het Mobiliteitsplan Vlaanderen wordt opgemaakt, gebeurt een onderzoek naar de maatschappelijke ontwikkelingen, de mobiliteitsbehoeften en een verkenning van de redelijkerwijs in aanmerking te nemen alternatieven.

Het Mobiliteitsplan Vlaanderen omvat de categorisering van de netwerken.

De Vlaamse Regering kan de regels vaststellen voor de inhoud en de methodologie van het Mobiliteitsplan Vlaanderen.

Art. 17. De bepalingen van de bestaande regionale mobiliteitsplannen, de provinciale en gemeentelijke ruimtelijke beleidsplannen en lokale mobiliteitsplannen die strijdig zijn met de bepalingen van het Mobiliteitsplan Vlaanderen, worden van rechtswege opgeheven door de definitieve vaststelling van dat laatste plan.

De provincie in kwestie brengt binnen de termijn, die de Vlaamse Regering bepaalt, de wijzigingen aan in het provinciaal ruimtelijk beleidsplan die noodzakelijk zijn om de onderlinge afstemming van de bepalingen, vermeld in het eerste lid, te verzekeren en brengt de Vlaamse Regering daarvan op de hoogte.

De vervoerregio in kwestie brengt binnen de termijn, die de Vlaamse Regering bepaalt, de wijzigingen aan in het regionaal mobiliteitsplan die noodzakelijk zijn om de onderlinge afstemming van de bepalingen, vermeld in het eerste lid, te verzekeren en brengt de Vlaamse Regering daarvan op de hoogte.

De gemeente in kwestie brengt binnen de termijn, die de Vlaamse Regering bepaalt, de wijzigingen aan in het lokaal mobiliteitsplan en in het gemeentelijk ruimtelijk beleidsplan die noodzakelijk zijn om de onderlinge afstemming van de bepalingen, vermeld in het eerste lid, te verzekeren en brengt de Vlaamse Regering daarvan op de hoogte.

Onderafdeling 2. Mobiliteitsplanning op regionaal niveau

Art. 18. §1. De vervoerregioraad neemt het initiatief om een regionaal mobiliteitsplan op te maken en kan de Vlaamse Regering verzoeken daarvoor de nodige maatregelen te nemen.

§2. Het regionaal mobiliteitsplan geeft het kader aan voor het gewenste mobiliteitsbeleid voor de vervoerregio.

Het regionaal mobiliteitsplan geeft uitvoering aan het Mobiliteitsplan Vlaanderen, waarvan het de bepalingen aanvult op regionaal niveau.

§3. De vervoerregioraad stelt het ontwerp van het regionaal mobiliteitsplan voorlopig vast.

Het ontwerp van het regionaal mobiliteitsplan wordt ter goedkeuring voorgelegd aan de gemeenteraden van de vervoerregio. De goedkeuring door de gemeenteraad is voor de gemeente een voorwaarde om subsidies te verkrijgen als vermeld in artikel 29.

Bij gebrek aan consensus binnen de vervoerregioraad beslist de Vlaamse Regering minstens over het aanvullend net en het vervoer op maat.

Het vaststellingsbesluit wordt bij uittreksel bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad. Het plan treedt in werking op de datum die de Vlaamse Regering bepaalt. De vervoerregioraad draagt er zorg voor dat het regionaal mobiliteitsplan ruim wordt bekendgemaakt.

§4. De Vlaamse Regering kan regels vaststellen voor de procedure voor de opmaak, de evaluatie, de herziening en de bekendmaking van de regionale mobiliteitsplannen.

Art. 19. Voorafgaand aan de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan gebeurt een omgevingsanalyse en een onderzoek naar de maatschappelijke ontwikkelingen, de mobiliteitsbehoeften en een verkenning van de redelijkerwijs in aanmerking te nemen alternatieven.

Het regionaal mobiliteitsplan geeft aan hoe het voorgenomen mobiliteitsbeleid bijdraagt tot de realisatie van het Mobiliteitsplan Vlaanderen, de beleidsopties in de relevante ruimtelijke structuur- en beleidsplannen, de beleidsplannen die opgemaakt zijn in het kader van het milieubeleid, en andere relevante beleidsdocumenten.

De Vlaamse Regering kan de regels vaststellen voor de inhoud en de methodologie van het regionaal mobiliteitsplan.

Art. 20. De bepalingen van de bestaande provinciale en gemeentelijke ruimtelijke beleidsplannen en de lokale mobiliteitsplannen die strijdig zijn met de bepalingen van het regionaal mobiliteitsplan, worden van rechtswege opgeheven door de definitieve vaststelling van dat laatste plan.

De provincie in kwestie brengt binnen de termijn, die de Vlaamse Regering bepaalt, de wijzigingen aan in het provinciaal ruimtelijk beleidsplan die noodzakelijk zijn om de onderlinge afstemming van de bepalingen, vermeld in het eerste lid, te verzekeren en brengt de vervoerregioraad daarvan op de hoogte.

De gemeente in kwestie brengt binnen de termijn, die de Vlaamse Regering bepaalt, de wijzigingen aan in het lokaal mobiliteitsplan en in het gemeentelijk ruimtelijk beleidsplan die noodzakelijk zijn om de onderlinge afstemming van de bepalingen, vermeld in het eerste lid, te verzekeren en brengt de vervoerregioraad daarvan op de hoogte.

Onderafdeling 3. Mobiliteitsplanning op lokaal niveau

Art. 21. §1. Het college van burgemeester en schepenen kan besluiten om een lokaal mobiliteitsplan op te maken en neemt daarvoor de nodige maatregelen.

Als het een mobiliteitsplan betreft dat betrekking heeft op het grondgebied van meerdere gemeenten, besluiten de betrokken colleges van burgemeester en schepenen samen tot de opmaak ervan.

§2. Het lokaal mobiliteitsplan geeft het kader aan voor het gewenste lokaal mobiliteitsbeleid.

Het lokaal mobiliteitsplan richt zich naar het Mobiliteitsplan Vlaanderen en naar het regionaal mobiliteitsplan waartoe de gemeente behoort, waarvan het de bepalingen aanvult op gemeentelijk niveau.

Het lokaal mobiliteitsplan is onttrokken aan het toepassingsgebied van het decreet van 15 juli 2011 houdende vaststelling van de algemene regels waaronder in de Vlaamse Gemeenschap en het Vlaamse Gewest periodieke plan- en rapporteringsverplichtingen aan lokale besturen kunnen worden opgelegd.

§3. De gemeenteraad stelt het ontwerp van lokaal mobiliteitsplan voorlopig vast.

Het ontwerp van lokaal mobiliteitsplan wordt ter bespreking voorgelegd aan de projectstuurgroep, vermeld in artikel 26.

De gemeenteraad stelt het lokaal mobiliteitsplan definitief vast.

Het vaststellingsbesluit wordt bij uittreksel bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad. Het lokaal mobiliteitsplan treedt in werking veertien dagen na de bekendmaking ervan. Het college van burgemeester en schepenen geeft een ruime bekendheid aan het lokaal mobiliteitsplan.

§4. De Vlaamse Regering kan regels vaststellen voor de procedure voor de opmaak, de vaststelling, de evaluatie, de herziening en de bekendmaking van de lokale mobiliteitsplannen.

Art. 22. §1. Het lokaal mobiliteitsplan gaat uit van de lokale maatschappelijke ontwikkelingen, de mobiliteitsbehoeften, de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen en een verkenning van de redelijkerwijs in aanmerking te nemen alternatieven.

Het lokaal mobiliteitsplan geeft aan in hoeverre het voorgenomen mobiliteitsbeleid is afgestemd op het Mobiliteitsplan Vlaanderen, het relevante regionaal mobiliteitsplan, de relevante provinciale en gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen, de relevante provinciale en gemeentelijke beleidsplannen die opgemaakt zijn in het kader van milieubeleid, en andere relevante provinciale en gemeentelijke beleidsdocumenten, of aanleiding geeft tot een wijziging van gemeentelijke beleidsplannen of gemeentelijke beleidsdocumenten.

§2. De Vlaamse Regering kan de regels vaststellen voor de inhoud en de methodologie van het lokaal mobiliteitsplan.

Onderafdeling 4. Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen

Art. 23. §1. De Vlaamse Regering besluit om het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen op te maken en treft daarvoor de nodige maatregelen.

Het Verkeersveiligheidsplan voldoet inhoudelijk aan de missie en de doelstellingen, vermeld in artikel 3 en 4, en is de basis voor het verkeersveiligheidsbeleid. Het is realisatiegericht.

Het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen heeft een tijdshorizon van vijf jaar.

§2. Een verkeersveiligheidsplan bestaat uit:
1° een analyse van de verkeersveiligheid in Vlaanderen
2° een beleidsvisie, overkoepelende doelstellingen en streefcijfers op het vlak van verkeersveiligheid;
3° een maatregelenpakket.

De beleidsvisie, operationele beleidsdoelstellingen en streefcijfers geven de ambitie aan binnen de tijdshorizon.

In het maatregelenpakket worden de doelstellingen vertaald, concrete maatregelen, middelen, verantwoordelijkheden en timing omschreven.

§3. De Vlaamse Regering kan de regels vaststellen voor de procedure voor de opmaak, de evaluatie, de herziening en de bekendmaking van het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen.

Onderafdeling 5. Voortgangsrapportage en mobiliteitsmonitoring

Art. 24. §1. De Vlaamse Regering legt de regels vast betreffende de inhoud, ontwikkeling en beheer van een mobiliteitsmonitoringsysteem, dat ertoe strekt de vereiste gegevens over de mobiliteitstoestand te verzamelen, te beheren en te toetsen zodat kan worden nagegaan of de operationele doelstellingen die opgenomen zijn in de mobiliteitsplannen en het verkeersveiligheidsplan, op een efficiënte wijze worden bereikt.

De door de Vlaamse Regering gemachtigde dienst beheert het mobiliteitsmonitoringsysteem overeenkomstig het decreet van 18 juli 2008 betreffende het elektronische bestuurlijke gegevensverkeer.

Die gemachtigde dienst vraagt daarvoor bij de bevoegde instanties, zoals de federale politie, de instantie die belast is met de inschrijving van de voertuigen en de lokale besturen, de vereiste digitale gegevens op.

Het opvragen van deze gegevens, het beheer van het mobiliteitsmonitoringsysteem en de ontsluiting naar de gemeente van bepaalde gegevens uit mobiliteitsmonitoringsysteem gebeuren in overeenstemming met de regelgeving inzake de bescherming van natuurlijke personen bij de verwerking van persoonsgegevens die van toepassing is bij de mededeling van persoonsgegevens en het decreet van 18 juli 2008 betreffende het elektronische bestuurlijke gegevensverkeer.

De opgevraagde gegevens worden niet langer dan een jaar bewaard, wanneer zij geen bijdrage kunnen leveren aan het mobiliteitsmonitoringsysteem

§2. Voor het Mobiliteitsplan Vlaanderen en de regionale mobiliteitsplannen wordt een voortgangsrapport opgesteld.

De Vlaamse Regering kan regels bepalen voor de inhoud, de methodologie, de frequentie en de vorm van het voortgangsrapport.

Bij de vaststelling of herziening van de mobiliteitsplannen en bij het opstellen van de voortgangsrapporten wordt altijd rekening gehouden met de resultaten van de mobiliteitsmonitoring, vermeld in paragraaf 1.

Afdeling 3. Projecten en -instrumenten

Onderafdeling 1. Projectmethodologie

Art. 25. De Vlaamse Regering bepaalt de projectmethodologie waarmee de door haar aangewezen projecten worden ontworpen, uitgewerkt, geanalyseerd en

geëvalueerd door de initiatiefnemer, alsook de wijze van rapportering door de initiatiefnemer.

Art. 26. §1. Met het oog op een lokaal mobiliteitsplan als vermeld in hoofdstuk 3, afdeling 2, onderafdeling 3, een andere mobiliteitsgerelateerd lokaal beleidsplan of een project, wordt op initiatief van een of meer gemeenten of op initiatief van een vertegenwoordiger van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken een projectstuurgroep ingesteld. De projectstuurgroep is multidisciplinair en beleidsdomeinoverschrijdend samengesteld.

§2. De projectstuurgroep is ten minste samengesteld uit:
1° de initiatiefnemer, als die niet de hoedanigheid, vermeld in punt 2° tot en met 4°, heeft;
2° een vertegenwoordiger van de betrokken gemeente of gemeenten;
3° een vertegenwoordiger van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken;
4° een vertegenwoordiger van de betrokken weg- of waterwegbeheerder, als die niet de hoedanigheid, vermeld in punt 1° tot en met 3°, heeft.

De initiatiefnemer vervult de rol van voorzitter van de projectstuurgroep.

De Vlaamse Regering kan de regels bepalen voor de uitbreiding van de projectstuurgroep met andere relevante actoren.

Art. 27. De projectstuurgroep is verantwoordelijk voor de begeleiding van:
1° in voorkomend geval, het lokaal mobiliteitsplan of andere mobiliteitsgerelateerde lokale beleidsplannen;
2° projecten.

Art. 28. De Vlaamse Regering stelt regels vast voor de organisatie, de samenstelling, de werking en de opdracht van de projectstuurgroep.

Onderafdeling 2. Subsidiëring

Art. 29. Om de ontwikkeling en uitvoering van het mobiliteitsbeleid en basisbereikbaarheid te bevorderen, kan de Vlaamse Regering, binnen de perken van de begrotingskredieten, een subsidie verlenen aan de gemeenten voor:
1° projecten die de aanleg, de verbetering of de uitrusting van de infrastructuur langs gemeentewegen tot doel hebben ter uitvoering van het regionaal mobiliteitsplan;
2° niet-infrastructuurgebonden projecten ter ondersteuning van het mobiliteitsbeleid;
3° de maatregelen, vermeld in artikel 41, 42, 43, 44, 45 en 46, langs gemeentewegen of gewestwegen.

De Vlaamse Regering bepaalt de voorwaarden op basis waarvan het personeel en de projecten, vermeld in het eerste lid, subsidiabel zijn.

De Vlaamse Regering bepaalt de voorwaarden en procedures voor de aanvraag, beoordeling, toekenning en uitbetaling van de subsidie.

Onderafdeling 3. Samenwerkingsovereenkomsten

Art. 30. Voor de projecten die de Vlaamse Regering aanwijst, wordt een samenwerkingsovereenkomst gesloten tussen de betrokken actoren. De overeenkomst regelt de wederzijdse verbintenissen van de actoren. Die verbintenissen kunnen onder meer betrekking hebben op de projectorganisatie, de personele of materiële ondersteuning, de uitvoering en de financiering.

De Vlaamse Regering regelt de minimuminhoud van de samenwerkingsovereenkomst:
1° het voorwerp van de overeenkomst;
2° de duur van de overeenkomst;
3° de wederzijdse verbintenissen van de betrokken partijen;
4° de sancties bij niet-nakoming van de verbintenissen.

Er wordt in ieder geval gewaarborgd dat de projecten die het voorwerp uitmaken van de samenwerkingsovereenkomst, voldoen aan de bepalingen, vermeld in artikel 25.

Afdeling 4. Participatie mobiliteitsplannen en -projecten

Art. 31. §1. Op gewestelijk niveau bepaalt de Vlaamse Regering de participatie. De Vlaamse Regering maakt het participatietraject ruim bekend.

De Mobiliteitsraad van Vlaanderen wordt betrokken conform de bepalingen van Hoofdstuk II van het decreet van 7 juli 2006 houdende de oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen.

§2. Op regionaal niveau bepaalt de vervoerregioraad de participatie in het kader van de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan. De vervoerregioraad maakt dat participatietraject ruim bekend.
De vervoerregioraad bepaalt tevens de structurele participatie van burgers en middenveld in het mobiliteitsbeleid van de vervoerregio.

Als geen regels worden vastgesteld voor de participatie, vermeld in het eerste lid, onderwerpen de respectievelijke colleges van burgemeester en schepenen het voorlopige ontwerp van regionaal mobiliteitsplan minstens aan een openbaar onderzoek.

De Vlaamse Regering kan de minimale regels bepalen voor de participatie, vermeld in het eerste en tweede lid.

§3. Op lokaal niveau bepaalt het college van burgemeester en schepenen de participatie. In voorkomend geval kunnen betrokken colleges van burgemeester en schepenen samen het participatietraject vaststellen.
Als daartoe wordt besloten in het kader van participatie, kunnen de vergaderingen van de projectstuurgroep worden opengesteld voor vertegenwoordigers van het maatschappelijk middenveld en de bevolking.

Als er geen regels worden vastgesteld voor de participatie, onderwerpt het college van burgemeester en schepenen het voorlopige ontwerp van lokaal mobiliteitsplan minstens aan een openbaar onderzoek.

De Vlaamse Regering kan de minimale regels bepalen voor het participatietraject, vermeld in het eerste lid.

Hoofdstuk 4. Openbaar personenvervoer

Afdeling 1. Het gelaagd vervoersnet

Art. 32. §1. Het vervoersnet voor het Vlaamse openbaar personenvervoer bestaat uit complementaire vervoerslagen:
1° het kernnet;
2° het aanvullend net;
3° het vervoer op maat.

§2. Het kernnet is de vervoerslaag die inspeelt op de huidige en potentiele hoge vervoersvraag op grote assen. Het is een netwerk van vast, lijngebonden openbaar vervoer.

Het kernnet verbindt op gewestelijk schaalniveau de grote kernen met elkaar en is complementair aan het treinnet. Het voorziet een performant aanbod voor de voorstedelijke en interstedelijke structurele verplaatsingsnoden.

Op regionale schaal bedient het kernnet de belangrijke regionale kernen en attractiepolen.

Op stadsregionale schaal is het kernnet een voorstedelijk netwerk en een structurerend, interstedelijk netwerk.

De Vlaamse Regering bepaalt het netwerk, de minimaal te bedienen attractiepolen en legt minimale normering op voor de kwaliteitseisen voor het kernnet.

De exploitant stelt een voorstel voor inzakede reisweg, de plaats van de halte en een invulling van de kwaliteitscriteria en legt die voor aan de vervoerregioraad. De exploitant neemt een gemotiveerde beslissing na het advies van de vervoerregioraad.

De Vlaamse Regering bepaalt de wijze van evaluatie en bijsturing van het kernnet.

§3. Het aanvullend net is de vervoerslaag die een aanvoerfunctie heeft naar de lijnen van het kernnet en het treinnet. Het aanvullend net vult tevens het kernnet aan, gericht op specifieke, potentieel houdende verplaatsingsstromen. Het bestaat uit vast, lijngebonden openbaar vervoer.

Op regionaal niveau wordt het aanvullend net gericht op een combinatie van alle verplaatsingsmotieven. Het is complementair aan het kernnet.

Op stadsregionaal niveau bestaat het aanvullend net uit de voorstedelijke en intrastedelijke stadslijnen die niet structurerend werken.

De Vlaamse Regering kan minimale normering opleggen voor de kwaliteitseisen voor het aanvullend net.

De vervoerregioraad bepaalt het netwerk, de minimaal te bedienen attractiepolen en legt minimale normering op voor de kwaliteitseisen voor het aanvullend net.

Het aanvullend net is gebaseerd op potentieel en vraaggestuurde elementen.

De exploitant stelt een voorstel op inzake de reisweg, de plaats van de haltes en de kwaliteitscriteria en legt die voor aan de vervoerregioraad. De vervoerregioraad neemt een gemotiveerde beslissing.

De Vlaamse Regering kan de wijze van evaluatie en bijsturing van het aanvullend net bepalen.

§4. Het vervoer op maat is de vervoerslaag die bestaat uit collectief aangeboden vervoer en die inspeelt op specifieke individuele mobiliteitsvragen van personen die geen toegang hebben tot de andere vervoerslagen wegens doelgroep, locatie of tijdstip.

Op regionaal niveau is het vervoer op maat complementair aan het kern- en aanvullend net.

§5. De Vlaamse Regering kan de minimale principes vastleggen op basis waarvan het vervoer op maat wordt ontworpen.

De Vlaamse Regering kan de wijze van evaluatie en bijsturing van het vervoer op maat bepalen.

De vervoerregioraad bepaalt de bedieningsgebieden, en kan aanvullende normering opleggen voor de kwaliteitseisen voor het vervoer op maat. Het vervoer op maat is volledig vraagvolgend.

Afdeling 2. Exploitatie van het openbaar personenvervoer

Art. 33. De Vlaamse Regering richt een mobiliteitscentrale op.

De Mobiliteitscentrale is een orgaan dat:

1° informatie verzamelt en verschaft over alle openbaarvervoerdiensten;
2° vervoersvragen en mobiliteitsmogelijkheden van de gebruiker analyseert en desgevallend doorverwijst;
3° vervoeraanvragen voor ritten verzamelt, efficiënt plant en vervolgens uitzet bij één of meerdere vervoerders of vervoerdiensten of via collectieve beschikbaar gestelde verplaatsingsmiddelen;
4° ritprijzen factureert;

5° klachten van gebruikers behandelt.

De Vlaamse Regering bepaalt de nadere taken en de werking van de Mobiliteitscentrale.

De Vlaamse Regering kan de regels vastleggen om de continuïteit van de werking van de Mobiliteitscentrale te waarborgen.

Art. 34. § 1. De Vlaamse Regering kan een interne exploitant aanduiden van het kernnet en het aanvullend net conform de bepalingen in Verordening (EG) nr. 1370/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg en totintreking van de Verordening (EEG) nr. 1191/69 van de Raad en Verordening (EEG) nr. 1007/70 van de Raad.

Als de VVM De Lijn voldoet aan een verplichte benchmark, wordt de VVM De Lijn aangeduid als de interne exploitant van het kernnet en het aanvullend net.

De Vlaamse regering legt de regels voor de benchmark vast. De verplichte benchmark wordt om de tien jaar uitgevoerd met een tussentijdse evaluatie om de vijf jaar.

De VVM De Lijn kan conform bovenstaande verordening een deel van het kern- en aanvullend net toevertrouwen aan derden. De Vlaamse regering bepaalt het minimumpercentage van de totale exploitatie van het kern- en aanvullend net dat door de VVM De Lijn aan derden wordt toevertrouwd.

§2. Als de VVM De Lijn niet voldoet aan de benchmark zal de Vlaamse regering aan de hand van openbare aanbestedingen een exploitant of exploitanten aanduiden.

De Vlaamse Regering bepaalt de regels over de aanstelling van de exploitanten, waarbij wordt gewaakt dat er geen belangenvermenging is tussen de exploitanten en de Mobiliteitscentrale vermeld in artikel 33.

Art. 35 § 1. Het vervoer op maat wordt geoperationaliseerd en gecoördineerd door de Mobiliteitscentrale.

§2. De Vlaamse Regering bepaalt de regels over de aanstellingen van de exploitanten voor het vervoer op maat waarbij wordt gewaakt dat er geen belangenvermenging is tussen de exploitanten en de Mobiliteitscentrale vermeld in paragraaf 1.

Afdeling 3. Tariefbeleid

Art. 36. §1. De Vlaamse Regering coördineert het tariefbeleid voor het kernnet en het aanvullend net en bepaalt de tarieven.

§2. De vervoerregioraad coördineert het tariefbeleid voor het vervoer op maat en bepaalt de tarieven.

De exploitanten kunnen onderbouwde voorstellen voorleggen voor de tariefbepaling en de tarievenstructuur vermeld in paragraaf 1 en 2.

§3. De Vlaamse Regering kan de regels vaststellen voor tarief- en ticketintegratie, waarbij met eenzelfde ticket meerdere vervoersmodi kunnen worden gebruikt en betaald.

De Vlaamse Regering kan de voorwaarden bepalen voor tariefdifferentiatie.

§4. De Vlaamse Regering kan het bedrag bepalen van de toeslag die de exploitant kan eisen van het publiek en de reizigers die de exploitatievoorwaarden, vermeld in artikel 36, eerste lid, niet naleven.

Afdeling 4. Verplichtingen voor de exploitatie

Art. 37. §1. De exploitanten bezorgen de Mobiliteitscentrale alle informatie over hun vervoersaanbod.

§2. De Vlaamse Regering stelt de regels vast voor interoperabiliteit, open data, real time data en de standaarden voor de informatie over het personenvervoer.

§3. De exploitanten en de Mobiliteitscentrale, kunnen persoonsgegevens van het publiek en de reiziger verwerken met het oog op:

1° een efficiënte exploitatie van de openbaarvervoerdiensten, waarbij combimobiliteit wordt gefaciliteerd;
2° het promoten van het openbaar personenvervoer en combimobiliteit;
3° statistische doeleinden voor het openbaar personenvervoer en het globale mobiliteitsbeleid.

De Vlaamse Regering wijst de verwerkingsverantwoordelijke, vermeld in artikel 4, 7) van de verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens, aan voor de verwerking van de persoonsgegevens, vermeld in dit artikel. De verwerkingsverantwoordelijke is onderworpen aan de verplichtingen, vermeld in artikel 5, 2 van de voormelde verordening, die op hem rusten.

De verwerkingsverantwoordelijke draagt zijn verwerkers op om de personen in kwestie te informeren over de verwerking van hun persoonsgegevens en om te zorgen voor een effectieve uitvoering van de aan de betrokkenen toegekende rechten, vermeld in Hoofdstuk III van de voormelde verordening.

De exploitanten van het kernnet en het aanvullend net, en de Mobiliteitscentrale, worden beschouwd als een verwerker als vermeld in artikel 4, 8) van de voormelde verordening, en voldoen aan de verplichtingen die in dat verband op hen rusten.

De Vlaamse Regering bepaalt de regels voor de verwerking van de persoonsgegevens, vermeld in dit artikel, en de passende waarborgen voor de rechten en vrijheden van de betrokkenen.

Art. 38. In afwijking van artikel 1 van de wet 30 december 1975 betreffende de goederen, buiten particuliere eigendommen gevonden of op de openbare weg geplaatst ter uitvoering van vonnissen tot uitzetting, werken de exploitanten van het kernnet en aanvullend net en de Mobiliteitscentrale een eigen beleid uit voor verloren voorwerpen.

Art. 39. De Vlaamse Regering kan de exploitatievoorwaarden, de vereisten voor de voertuigen en het personeel, de rechten en plichten van de reizigers en het publiek in het algemeen en de wijze van klachtenbehandeling nader bepalen.

De bevoegdheid van de Vlaamse Regering om de exploitatievoorwaarden te bepalen, doet geen afbreuk aan de bevoegdheid van de exploitanten van het kernnet en het aanvullend net, en de Mobiliteitscentrale om zelf algemene reisvoorwaarden vast te stellen, aanvullend aan het toepasselijke regelgevende kader.

Art. 40. In het openbare dienstencontract met de exploitantenworden de vereisten inzake de interne controlestructuur vastgelegd, alsook de regels betreffende het toezicht op de naleving van de toepasselijke regelgeving door de exploitanten en het doen naleven van deze regelgeving.

De Vlaamse Regering kan de minimale vereisten bepalen die worden uitgewerkt in het openbaredienstencontract, vermeld in het eerste lid.

Hoofdstuk 5. Infrastructuurbeleid, flankerende maatregelen en doorstroming

Afdeling 1. Infrastructuurbeleid

Art. 41. In het regionaal mobiliteitsplan worden de maatregelen opgenomen voor de uitbouw van kwaliteitsvolle infrastructuur aan de vervoerknooppunten ter realisatie van de basisbereikbaarheid.

De Vlaamse Regering kan regels bepalen over de inplanting en de aanleg van de infrastructuur, vermeld in het eerste lid, alsook het uitrustingsniveau ervan.

Art. 42. De wegbeheerder staat in voor de aanleg en het onderhoud van combipunten en carpoolparkings.

In het eerste lid wordt verstaan onder:
1° combipunt: een vervoersknooppunt waar parkeermogelijkheden voor verschillende personenwagens en fietsen ter beschikking zijn of verschillende modi kunnen aangeboden worden door middel van ondermeer deelsystemen, waardoor reizigers met geschikte modus een verplaatsing kunnen maken;
2° carpoolparking: een parking voor personenwagens waar reizigers de wagen kunnen achterlaten en samen de reis verderzetten met één voertuig.

De Vlaamse Regering kan de aanleg, onderhoud en beheer van de combipunten, inclusief carpoolparkings toewijzen aan een derde partij en deze derde partij specifieke rechten om tot optimale combipunten te komen, toekennen.

Art. 43. De Vlaamse Regering legt de vereisten vast voor de aanleg en het onderhoud van de kwaliteitsvolle infrastructuur voor de infrastructuurgebonden en voertuiggebonden exploitatie van openbaar vervoer, alsook de actoren die daarvoor verantwoordelijk zijn.

Infrastructuurgebonden exploitatie betreft de exploitatie met voertuigen die bij het voortbewegen door specifieke infrastructuur worden geleid.

Voertuiggebonden exploitatie betreft de exploitatie met voertuigen die op de weginfrastructuur rijden zonder specifieke geleiding.

Art. 44. De gemeente voorziet de haltes van de nodige infrastructuur.

De Vlaamse Regering kan regels vastleggen over de inplanting en de aanleg van kwaliteitsvolle, minstens toegankelijke, haltes, alsook het uitrustingsniveau ervan.

Art. 45. §1. De gemeente is verantwoordelijk voor het oprichten en onderhouden van de schuilhuisjes, met inbegrip van de extra voorzieningen. De gemeente kan die opdracht toevertrouwen aan derden.

De Vlaamse Regering kan regels vastleggen over de inplanting en de aanleg van de schuilhuisjes.

§2. Als de gemeente, de opdracht, vermeld in paragraaf 1, niet toevertrouwt aan derden, bepaalt de Vlaamse Regering volgens welke verdeelsleutel de kosten voor de oprichting of het onderhoud gedragen worden door de gemeente en de exploitanten.

Afdeling 2. Flankerende maatregelen

Art. 46. In het regionaal mobiliteitsplan worden de flankerende maatregelen opgenomen ter realisatie van de basisbereikbaarheid, waaronder, maar niet uitsluitend, parkeerbeleid en sensibilisering.

De Vlaamse Regering kan regels bepalen over de flankerende maatregelen, vermeld in het eerste lid.

Afdeling 3. Doorstroming

Art. 47. §1. In het regionaal mobiliteitsplan worden de maatregelen opgenomen ter realisatie van de vlotte doorstroming van het openbaar vervoer.

De Vlaamse Regering kan regels bepalen inzake streefwaarde gerelateerd aan de doorstroming van het openbaar vervoer.

§2. De wegbeheerders garanderen de vlotte doorstroming voor het kernnet en aanvullend net, brengen daarvoor de nodige infrastructuur aan en onderhouden die.

Art. 48. §1. De wegbeheerders brengen de exploitanten van het kernnet en het aanvullend net en de Mobiliteitscentrale tijdig op de hoogte van geplande wegwerkzaamheden en manifestaties.

§2. Het voorafgaande advies van de exploitanten van het kernnet en het aanvullend net wordt gevraagd in geval van herinrichting van de wegen in de vervoerregio in kwestie.

Als de wegbeheerder wegwerkzaamheden uitvoert langs een traject van geregeld vervoer of met een impact op een traject van geregeld vervoer, die ook na afloop van de werkzaamheden een negatief effect kunnen hebben op de rijtijden van de exploitant, wordt voorafgaand overleg gepleegd met de exploitanten van het kernnet en het aanvullend net en de Mobiliteitscentrale en wordt daarover binnen de projectstuurgroep een onderling akkoord bereikt.

Hoofdstuk 6. Wijzigingsbepalingen

Afdeling 1. Wijzigingen van het decreet van 31 juli 1990 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoermaatschappij - De Lijn

Art. 49. In artikel 1bis van het decreet van 31 juli 1990 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoermaatschappij - De Lijn, ingevoegd bij het decreet van 2 april 2004, wordt punt 2° vervangen door wat volgt:

"2° het decreet basisbereikbaarheid: het decreet van [DATUM] betreffende de basisbereikbaarheid".

Art. 50. In artikel 3 van hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 18 mei 1999, het decreet van 8 december 2000, het decreet van 6 juli 2001 en het decreet van 2 april 2004, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het tweede lid worden de woorden "hetzij geregeld vervoer" en de zinsnede ", hetzij bijzonder geregeld vervoer" opgeheven;

2° het derde lid wordt opgeheven.

Art. 51. In artikel 10, eerste lid, van hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 2 april 2004, wordt het woord "dotatie" vervangen door het woord "compensatie".

Art. 52. In artikel 24 van hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 18 mei 1999, wordt paragraaf 1 opgeheven.

Art. 53. In artikel 26 van datzelfde decreet wordt het eerste lid opgeheven.

Art. 54. In artikel 38, derde lid, van hetzelfde decreet worden de woorden "de afgesloten beheersovereenkomsten" vervangen door de woorden "het openbaredienstencontract".

Art. 55. Artikel 42 van hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 2 april 2004, wordt vervangen door wat volgt:

"Art. 42. De elementen en de wijze van rapportering door de Maatschappij over haar werkzaamheden wordt vastgelegd in het openbaredienstencontract, vermeld in artikel 44bis.".

Art. 56. In hetzelfde decreet, het laatst gewijzigd bij het decreet van 22 december 2017, wordt in het opschrift van hoofdstuk V het woord "Beheersovereenkomst" vervangen door de woorden "Openbaredienstencontract en ondernemingsplan".

Art. 57. In artikel 44bis van datzelfde decreet, gewijzigd bij het Bestuursdecreet van [DATUM], worden na de woorden "na onderhandeling" de woorden "een openbare dienstencontract en" ingevoegd.

Afdeling 2. Wijzigingen van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg

Art. 58. In artikel 2 van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg, gewijzigd bij het decreet van 8 mei 2009, worden punt 6° tot en met 14° opgeheven.

Art. 59. In hoofdstuk II van hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 13 februari 2004, wordt afdeling 1, die bestaat uit artikel 4 tot en met 14, opgeheven.

Art. 60. Artikel 16 van hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 13 februari 2004, wordt vervangen door wat volgt:

"Art. 16. §1. In geval van aanduiding van een interne operator kan de Vlaamse regering vergunningen uitreiken voor het uitoefenen van geregeld vervoer dat niet wordt aangeboden door de interne operator.

§2. De Vlaamse Regering bepaalt de voorwaarden voor het verlenen van een vergunning.

De Vlaamse Regering kan een vergunning weigeren als ze besluit dat het vervoer de levensvatbaarheid van vergelijkbaar vervoer op de directe verbindingen in kwestie, waarvoor reeds een openbaredienstencontract is afgesloten, ernstig in het gedrang kan brengen."

Art. 61. In hetzelfde decreet, het laatst gewijzigd bij het decreet van 4 april 2014, worden de volgende artikelen opgeheven:

1° artikel 18;
2° artikel 18bis tot en met 18sexiers, ingevoegd bij het decreet van 13 februari 2004.

Art. 62. In artikel 63, §1, van hetzelfde decreet, vervangen bij het decreet van 8 mei 2009, wordt een punt 1°bis ingevoegd, dat luidt als volgt:

"1°bis zonder vergunning als vermeld in artikel 16, een dienst voor het geregeld vervoer exploiteren;".

Afdeling 3. Wijzigingen van het decreet van 21 december 2012 tot compensatie van de openbaredienstverplichting tot het vervoer van personen met een handicap of een ernstig beperkte mobiliteit

Art. 63. Aan artikel 2, eerste lid, van het decreet van 21 december 2012 tot compensatie van de openbaredienstverplichting tot het vervoer van personen met een handicap of een ernstig beperkte mobiliteit wordt een punt 3° toegevoegd, dat als volgt luidt:

"3° Mobiliteitscentrale: het orgaan, vermeld in artikel [X] van het decreet van [DATUM] betreffende de basisbereikbaarheid.".

Art. 64. In artikel 6, vierde lid, 2°, van hetzelfde decreet wordt punt c) opgeheven.

Art. 65. Aan artikel 9, derde lid, van hetzelfde decreet worden de woorden "of bij de Mobiliteitscentrale" toegevoegd.

Art. 66. In artikel 11 van hetzelfde decreet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° tussen het eerste en het tweede lid wordt een lid ingevoegd, dat luidt als volgt:

"De Vlaamse Regering kan de gegevens, vermeld in het eerste lid, in voorkomend geval rechtstreeks opvragen bij de Mobiliteitscentrale.";

2° in het bestaande tweede lid, dat het derde lid wordt, worden tussen de woorden "de vervoerder" en de woorden "aan de" de woorden "of de Mobiliteitscentrale" ingevoegd.

Art. 67. In artikel 12 van hetzelfde decreet worden de woorden "vermeldt bij" vervangen door de woorden "en de Mobiliteitscentrale vermelden bij".

Hoofdstuk 7. Slotbepalingen

Art. 68. Het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, het decreet van 10 februari 2012, het decreet van 27 oktober 2017 en het decreet van 8 december 2017, wordt opgeheven.

Art. 69. Het Mobiliteitsplan Vlaanderen dat tot stand is gekomen in het kader van de regeling van het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid, wordt gelijkgesteld met het Mobiliteitsplan Vlaanderen dat opgemaakt is op basis van dit decreet.

De gemeentelijke mobiliteitsplannen die tot stand zijn gekomen in het kader van de regeling van het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid, worden gelijkgesteld met de lokale mobiliteitsplannen die opgemaakt zijn op basis van dit decreet.

Art. 70. De Vlaamse Regering bepaalt de datum van de inwerkingtreding van de artikelen 58 en 59 van dit decreet.

Brussel, ... (datum).

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Geert BOURGEOIS

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn,

Ben WEYTS

ADVIES VAN DE VLAAMSE JEUGDRAAD

ADVIES 1806

Voorontwerp van decreet betreffende de basisbereikbaarheid

Datum: 5 september 2018
Voorzitter: Alexandra Smarandescu
Aanwezigen: Ines De Geest, Emily De Laere, Isaak Dieleman, Bram Jansen, Sabrine Ingabire, Eveline Meylemans, Koen Seynaeve, Emmy Vandenbussche, Inne Volkaerts

De Vlaamse Jeugdraad, in vergadering op 5 september 2018, onder voorzitterschap van Alexandra Smarandescu, en met bovenvermelde aanwezigen, adviseert unaniem het volgende:

1. Bouw in het decreet basisbereikbaarheid en de uitvoeringsbesluiten voldoende garanties in voor kwaliteitsvolle participatie van kinderen, jongeren en hun organisaties binnen de vervoerregio's. Voorzie voldoende middelen voor de vervoerregio's om kwaliteitsvolle participatie waar te kunnen maken. 96

2. Betrek kinderen en jongeren actief bij het uitstippelen van het mobiliteitsbeleid op Vlaams niveau, en bij de opmaak van het mobiliteitsplan Vlaanderen. 97

3. Neem toegankelijkheid, verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid, verduurzaming en bereikbaarheid evenwaardig op in het decreet basisbereikbaarheid, en vertaal deze in evenwaardige doelstellingen. Een goed mobiliteitsbeleid is veel meer dan bereikbaarheid alleen. 98

4. Blijf het STOP-principe hanteren als leidraad voor investeringen binnen het beleidsdomein mobiliteit en openbare werken. Realiseer op die manier een echte transitie naar duurzame en jeugdgerichte mobiliteit. 98

5. Bouw garanties in voor een betere afstemming tussen mobiliteit en ruimtelijke ordening. 99

6. Realiseer combimobiliteit op maat van kinderen en jongeren. Zorg dat de combimobiliteitsketen ook vlot functioneert zonder de auto. 99

7. Zorg dat basisbereikbaarheid leidt tot een afname van vervoersarmoede, en neem dit op als een doelstelling in het decreet. Monitor en evalueer de impact van basisbereikbaarheid op de vervoersarmoede van kinderen, jongeren en volwassenen, en grijp in wanneer deze niet afneemt. 100

8. Zorg voor een kwaliteitsvol, toegankelijk en betaalbaar vervoer op maat. Voorzie hiervoor extra middelen, maar haal deze middelen niet bij het leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs. 101

9. Zorg voor een flexibel, performant en gebruiksvriendelijk vervoer op maat, en leg hiervoor duidelijke kwaliteitseisen vast. Neem deze kwaliteitsvereisten op in een besluit van de Vlaamse Regering, en schep hier snel duidelijkheid over. 101

10. Voorzie aangepaste tarieven voor kinderen en jongeren voor het vervoer op maat. 102

11. Zet in regionale en lokale mobiliteitsplannen in op de bereikbaarheid van attractiepolen voor kinderen, jongeren en hun organisaties. Neem speelweefselplanning op als methodiek bij de opmaak van deze mobiliteitsplannen. 102

12. Stem het kernnet en aanvullend net af op piekmomenten en piekverbindingen voor kinderen, jongeren en jeugdwerkorganisaties. Verhoog de betrouwbaarheid van het reguliere openbaar vervoer. 103

13. Zorg dat een vraag gestuurde invulling van het openbaar vervoer niet leidt tot een verdere uitholling van de dienstverlening in regio's met een beperkt openbaar vervoersaanbod. Bereken de vervoersvraag niet op basis van het effectieve gebruik, maar wel op basis van de potentiële vraag. 103

14. Zet in op een gebruiksvriendelijk openbaar vervoer dat vlot gebruikt kan worden door kinderen en jongeren. Zorg voor voldoende, volledige en toegankelijke informatie en ticketintegratie over de verschillende vervoersmaatschappijen en vervoerslagen heen. Beperk het aantal overstappen, want jongeren ervaren dit als niet gebruiksvriendelijk. 103

15. Zorg dat groepen zich vlot, efficiënt en betaalbaar kunnen verplaatsen binnen basisbereikbaarheid. Verduurzaam het proefproject kampvervoer, en breidt dit uit naar het hele jaar. 104

1 Situering

1.1 Wat is basisbereikbaarheid?

Met het voorontwerp van decreet betreffende de basisbereikbaarheid wil de Vlaamse Regering het Vlaamse mobiliteitsbeleid en het openbaar personenvervoer hervormen. Het nieuwe decreet basisbereikbaarheid zal het decreet betreffende het mobiliteitsbeleid uit 2009 vervangen, en wijzigt o.a. het decreet basismobiliteit (decreet betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg).

De krijtlijnen van basisbereikbaarheid zijn:

- Een betere afstemming tussen de Vlaamse overheid en de lokale besturen: vijftien vervoerregio's worden opgericht en staan in voor de opmaak van regionale mobiliteitsplannen
- Combimobiliteit moet resulteren in een betere afstemming tussen de verschillende vervoersmodi: openbaar vervoer, auto, fiets, taxi, auto- en fietsdelen …
- Van aanbod gestuurd naar vraag gestuurd en kostenefficiënt openbaar vervoer
- Een hiërarchische organisatie van het openbaar vervoer met verschillende vervoerslagen: treinnet – kernnet – aanvullend net – vervoer op maat

1.2 Belang van basisbereikbaarheid voor kinderen en jongeren

Kinderen en jongeren verplaatsen zich elke dag naar school, naar de jeugdbeweging, naar vrienden of familie. Ze behoren tot de belangrijkste gebruikers van het openbaar vervoer: 40% van de verplaatsingen bij De Lijn gebeurt met een Buzzy Pazz[1]. Het spreekt dan ook voor zich dat dit nieuwe decreet basisbereikbaarheid een grote impact zal hebben op kinderen, jongeren en hun organisaties. Omwille van die grote impact besliste de Vlaamse Jeugdraad om op eigen initiatief een advies te formuleren over het voorontwerp van decreet basisbereikbaarheid.

Op vlak van mobiliteit verschillen kinderen en jongeren fundamenteel van volwassenen. Voor hen is mobiliteit meer dan het zuiver functionele zich verplaatsen. Kinderen of jongeren gaan vaak gewoon wat fietsen, rolschaatsen of steppen zonder concrete bestemming. Het sociale aspect en het contact met de buurt of de natuur zijn daarbij belangrijke aspecten. Daarnaast hebben kinderen en jongeren een nog prille verkeerservaring: ze moeten leren zich zelfstandig te verplaatsen in het verkeer. Tijdens dit leerproces moeten zij de kans krijgen om fouten te maken.

Omwille van die grote verschillen met de mobiliteit van volwassenen is het van groot belang dat het Vlaamse mobiliteitsbeleid, en dus ook het decreet basisbereikbaarheid, expliciet rekening houdt met de specifieke mobiliteit van kinderen en jongeren. Een goed mobiliteitsbeleid voor volwassenen is niet automatisch ook een goed mobiliteitsbeleid voor kinderen en jongeren, integendeel. De sterke afname van de autonome mobiliteit[2] van kinderen en jongeren in de voorbije decennia toont aan dat het mobiliteitsbeleid tot op heden te weinig rekening houdt met de aparte mobiliteit van kinderen en jongeren. Deze evolutie is niet enkel nefast voor kinderen en jongeren, maar ook voor hun ouders, die meer en meer moeten rondrijden om de kinderen op hun bestemming te brengen.

1.3 Adviestraject

De Vlaamse Jeugdraad volgde de beleidsontwikkelingen rond basisbereikbaarheid met veel interesse op, onder meer via regelmatig overleg met De Lijn, via de Commissie Personenvervoer van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen, en via

---

[1] Jaarverslag De Lijn 2016.

[2] "Autonome mobiliteit betekent greep hebben op de verplaatsing: in de situatie verkeren dat je keuzes kan maken over (1) het al dan niet begeleide karakter van de mobiliteit en (2) de bestemming (inclusief de actieradius), de route, het tijdstip en het vervoermiddel. Autonome mobiliteit heeft dus te maken met bevoegdheden en handelingsmacht: in welke mate beheers ik de verschillende aspecten van mijn verplaatsing en in welke mate kan ik mijn verplaatsing naar eigen goeddunken organiseren?" (Vlaams Jeugd- en Kinderrechtenbeleidsplan 2015-2019, p. 81).

De voorbije decennia is de autonome mobiliteit van kinderen en jongeren sterk afgenomen, en dit heeft een grote impact op hun levenskwaliteit en die van hun ouders (zie Van Gils, J., et al., 2007. *Vervoersafhankelijkheid en vervoersautonomie van kinderen (10-13 jaar)*. Brussel, Federaal Wetenschapsbeleid).

de Supporters van het Openbaar Vervoer. Ook de proefprojecten basisbereikbaarheid in de regio's Aalst, Mechelen en Westhoek werden opgevolgd vanuit de jeugdsector.

In functie van de JoKER (kind- en jongere-effectrapport) die werd opgesteld voor het voorontwerp van decreet basisbereikbaarheid schreef De Ambrassade een knelpuntnota over basisbereikbaarheid[3].

De Vlaamse Jeugdraad baseerde zich voor dit advies in grote mate op bovenstaande input. Daarnaast werd gebruik gemaakt van bestaande adviezen van de Vlaamse Jeugdraad, en van onderzoek rond jongeren en mobiliteit, onder meer van onderzoekscentrum Kind & Samenleving.

2 Advies

2.1 Participatie van kinderen, jongeren en hun organisaties

Bouw in het decreet basisbereikbaarheid en de uitvoeringsbesluiten voldoende garanties in voor kwaliteitsvolle participatie van kinderen, jongeren en hun organisaties binnen de vervoerregio's. Voorzie voldoende middelen voor de vervoerregio's om kwaliteitsvolle participatie waar te kunnen maken.

Basisbereikbaarheid wordt in de praktijk grotendeels vorm gegeven in vervoerregio's door vervoerregioraden. Het is daarom moeilijk om in te schatten welke impact basisbereikbaarheid zal hebben op kinderen en jongeren: dit zal afhangen van de beslissingen die de vervoerregioraad neemt, en zal verschillen van vervoerregio tot vervoerregio.

Een goede participatie van kinderen en jongeren, en hun organisaties, binnen deze vervoerregio's is dus van groot belang om te zorgen voor een positieve impact op kinderen en jongeren. De voorwaarden opgenomen in het voorontwerp van decreet basisbereikbaarheid zijn echter zeer beperkt[4]. De Vlaamse Jeugdraad vraagt dan ook meer garanties voor kwaliteitsvolle participatie. Zulke garanties zijn absoluut noodzakelijk. Dat blijkt onder meer uit de proefprojecten basisbereikbaarheid waarin de participatie zeer te wensen overliet[5]. Ook uit de ervaring met het mobiliteitsdecreet uit 2009 blijkt dat het opnemen van participatie als principe in een decreet niet voldoende is[6].

---

[3] De Ambrassade, 2018. *Basisbereikbaarheid – Input De Ambrassade*. 6 juni 2018.

[4] Art. 11 § 3 2°: mobiliteitsplannen worden "opgemaakt of herzien […] met inspraak van de bevolking en via overleg tussen onder meer bestuursniveaus, beleidsdomeinen of diensten en middenveldorganisaties"

Art. 31 legt de voorwaarden vast voor participatie aan mobiliteitsplannen en –projecten op Vlaams, regionaal en lokaal niveau. Op regionaal niveau is het de vervoerregioraad die de participatie vastlegt, op lokaal niveau het college van burgemeesters en schepenen. Als geen regels worden vastgesteld voor de participatie op deze niveaus wordt minstens een openbaar onderzoek verplicht voor het voorlopige ontwerp van mobiliteitsplan. Via uitvoeringsbesluiten kan de Vlaamse Regering wel verdere regels vastleggen met betrekking tot participatie.

[5] De proefprojecten Mechelen, Aalst en Westhoek werden via de georganiseerde stakeholdersmeetings opgevolgd door vertegenwoordigers vanuit de jeugdsector. Uit hun evaluatie blijkt dat de participatie aan deze proefprojecten basisbereikbaarheid zeer te wensen overliet:

- De stakeholdersmeetings worden aangevoeld als schijnparticipatie:
  - Er werden slechts twee bijeenkomsten georganiseerd per proefproject
  - De stakeholdersmeetings waren vooral informatief, er was weinig ruimte voor inspraak
  - Uitnodigingen werden vaak laattijdig verstuurd, waardoor mensen zich moeilijk nog konden vrijmaken
- Kinderen en jongeren werden niet op hun maat betrokken. Ondanks de grote impact op kinderen en jongeren werd geen enkel kind of jongere om input gevraagd. Er werd in de proefprojecten ook niet geëxperimenteerd met vernieuwende vormen van participatie van kinderen en jongeren.
- Het blijkt zeer moeilijk om vanuit de bestaande formele kanalen (lokale jeugdraad, Vlaamse jeugdraad) dit tussenliggende niveau van de vervoerregio op te volgen. Provinciale jeugdraden zouden hiervoor goed geplaatst zijn, maar de bestaande provinciale jeugdraden zijn de voorbije jaren sterk afgebouwd of verdwenen (o.a. door het verdwijnen van de persoonsgebonden bevoegdheden van de provincies).

Op basis van de gelopen participatietrajecten lijkt het dus niet dat de proefprojecten positief bijgedragen hebben tot de aanzet voor een model participatietraject dat over de rest van Vlaanderen kan uitgerold worden. Dat is een gemis, want het is belangrijk dat het decreet en de uitvoeringsbesluiten basisbereikbaarheid voldoende kaders bieden om kwaliteitsvolle participatie van kinderen en jongeren te garanderen.

[6] In het mobiliteitsdecreet werd participatie opgenomen als basisbeginsel. Tot op heden bleef dit principe echter grotendeels dode letter.

Mits goede participatie biedt basisbereikbaarheid waardevolle kansen voor kinderen en jongeren: participatie aan het mobiliteitsbeleid op dit lagere regionale niveau sluit veel beter aan bij de leefwereld van kinderen en jongeren dan participatie aan een mobiliteitsbeleid waar alles op Vlaams niveau wordt beslist. Daar staat tegenover dat een verschuiving van een deel van de besluitvorming van het lokale niveau naar de vervoerregioraad participatie van kinderen, jongeren en hun organisaties moeilijker dreigt te maken.

Een goede participatie van kinderen en jongeren veronderstelt:

- **Participatie op maat** georganiseerd door elke vervoerregio met kinderen, jongeren en hun organisaties, zodat de mobiliteitsnoden van kinderen, jongeren en hun organisaties - net als van andere gebruikers - meegenomen kunnen worden bij de opmaak van kwaliteitsvolle regionale mobiliteitsplannen, en zodat ontwerpen van deze mobiliteitsplannen afgetoetst kunnen worden bij kinderen, jongeren en hun organisaties.

  Participatie op maat van kinderen en jongeren veronderstelt onder meer[7]:

  - Betrokkenheid op meerdere momenten tijdens het planningsproces (en geen eenmalige bevraging)
  - Participatie die verder gaat dan stakeholdersoverleg: het stakeholdersmodel is een grote drempel voor kinderen en jongeren, en laat niet toe om bijzondere doelgroepen volwaardig te laten participeren. Participatie zal dus ook en vooral moeten inzetten op onderzoek naar de beleving en noden van kinderen en jongeren.

  Dit veronderstelt onder meer dat vervoerregioraden voldoende middelen (zowel geld als mensen die kennis hebben van participatie met kinderen en jongeren) ter beschikking hebben om in te zetten op kwaliteitsvolle participatie, en dat participatie (inclusief belevingsonderzoek) met kinderen en jongeren opgenomen wordt als basisvoorwaarde in bestekken voor studiebureaus die de vervoerregioraad begeleiden (bijvoorbeeld door dit op te nemen in voorbeeldbestekken of richtlijnen vanuit het departement MOW).
- Democratische legitimering van regionale (en lokale) mobiliteitsplannen via gemeentelijke jeugdraden. De democratische legitimering van regionale mobiliteitsplannen gebeurt via een goedkeuring door de gemeenteraad. Om ook kinderen, jongeren en hun organisaties te betrekken is het belangrijk dat de gemeentelijke jeugdraad inspraak krijgt en advies kan verlenen op deze regionale (en lokale) mobiliteitsplannen, ook omdat minderjarigen geen stemrecht hebben.

Deze twee vormen van participatie zijn niet enkel noodzakelijk bij de opmaak van mobiliteitsplannen, maar ook bij mobiliteitsprojecten geïnitieerd door de vervoerregioraad met een potentiële impact op kinderen en jongeren.

Betrek kinderen en jongeren actief bij het uitstippelen van het mobiliteitsbeleid op Vlaams niveau, en bij de opmaak van het mobiliteitsplan Vlaanderen.

Het voorontwerp van decreet basisbereikbaarheid legt de procedures vast voor de opmaak van het mobiliteitsplan Vlaanderen. Ook hier zijn garanties voor kwaliteitsvolle participatie zeer beperkt, en wordt enkel de betrokkenheid van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen vastgelegd.

De Vlaamse Jeugdraad vraagt om kinderen, jongeren en hun organisaties actief en op hun maat te betrekken bij de opmaak van het mobiliteitsplan Vlaanderen. Enkel op die manier zorgen we in de toekomst voor een mobiliteitsbeleid dat niet alleen rekening houdt met de noden en behoeften van volwassenen, maar ook van kinderen en jongeren.

[7] Zie hiervoor ook het advies Inspraak en participatie in ruimtelijke planningsprocessen van de Vlaamse Jeugdraad (2012).

2.2 Mobiliteitsbeleid is meer dan bereikbaarheid

Neem toegankelijkheid, verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid, verduurzaming en bereikbaarheid evenwaardig op in het decreet basisbereikbaarheid, en vertaal deze in evenwaardige doelstellingen. Een goed mobiliteitsbeleid is veel meer dan bereikbaarheid alleen.

Het voorontwerp van decreet basisbereikbaarheid schuift een aantal uitgangspunten en doelstellingen van het Vlaamse mobiliteitsbeleid naar voor (art. 3-4) ter vervanging van de doelstellingen uit het mobiliteitsdecreet van 2009. Qua doelstellingen merkt de Vlaamse Jeugdraad op dat de brede doelstellingen uit het mobiliteitsdecreet (bereikbaarheid, toegankelijkheid voor iedereen, verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid, beperken van de schade aan milieu en natuur), in het voorontwerp van decreet basisbereikbaarheid bijna volledig verengd worden tot doelstellingen met betrekking tot bereikbaarheid (inclusief één doelstelling over het realiseren van een slachtoffervrij vervoersysteem)[8]. Toegankelijkheid, veiligheid, verkeersleefbaarheid en verduurzaming worden in algemene termen wel nog vermeld in de missie van het mobiliteitsbeleid maar worden niet meer expliciet opgenomen als doelstellingen van het Vlaamse mobiliteitsbeleid.

In zijn advies op het ontwerp mobiliteitsplan[9] onderschreef de Vlaamse Jeugdraad nochtans zeer sterk de brede doelstellingen uit het mobiliteitsdecreet van 2009. Mobiliteitsbeleid is meer dan inzetten op bereikbaarheid alleen. De Vlaamse Jeugdraad vraagt daarom om evenwaardige doelstellingen rond bereikbaarheid, toegankelijkheid voor iedereen, verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid en verduurzaming op te nemen in het decreet basisbereikbaarheid en in het in opmaak zijnde mobiliteitsplan Vlaanderen, en hierrond maatschappelijk debat – ook met kinderen en jongeren - te organiseren.

Blijf het STOP-principe hanteren als leidraad voor investeringen binnen het beleidsdomein mobiliteit en openbare werken. Realiseer op die manier een echte transitie naar duurzame en jeugdgerichte mobiliteit.

De Vlaamse Jeugdraad is tevreden dat het STOP-principe[10] in het voorontwerp van decreet expliciet vernoemd wordt als leidraad bij het uitbouwen van een multimodaal vervoersysteem en bij investeringen in “de veiligheid en de kwaliteit van de wegen en hun aanhorigheden”. Ook bij doelstelling 5 (verleiden, motiveren, prikkelen tot gedragsverandering) lijkt het STOP-principe ons een zinvolle richtingaanwijzer.

Het STOP-principe is een goed principe om te werken aan meer jeugdgerichte mobiliteit. Kinderen en jongeren zijn bij uitstek zachte en duurzame weggebruikers. Ze verplaatsen zich verhoudingsgewijs veel meer dan volwassenen te voet, met de fiets, of met het openbaar vervoer, en veel minder met de auto.

---

[8] Doelstellingen van het mobiliteitsbeleid in het voorontwerp van decreet basisbereikbaarheid (art. 4):

1° vraaggericht investeren in bereikbaarheid;

2° vervoersnetwerken klaarmaken voor de toekomst;

3° een multimodaal vervoersysteem uitbouwen waarbij zoveel als mogelijk uitgegaan wordt van het STOP-principe;

4° het realiseren van een slachtoffervrij vervoersysteem;

5° verleiden, motiveren, prikkelen tot gedragsverandering;

6° Vlaanderen een gangmaker maken in innovatie;

7° basisbereikbaarheid regionaal en integraal aanpakken;

8° zorgen voor een vlotte doorstroming van elke vervoersmodus.

[9] Zie advies 1401 Mobiliteitsplan Vlaanderen van de Vlaamse Jeugdraad (2014).

[10] Het STOP-principe stelt dat de prioriteit in het mobiliteitsbeleid eerst naar Stappen, dan Trappen (fiets), vervolgens Openbaar vervoer en dan pas naar Personenwagens moet gaan.

Bouw garanties in voor een betere afstemming tussen mobiliteit en ruimtelijke ordening.

Eén van de struikelblokken voor een gegarandeerde goede bereikbaarheid in Vlaanderen is het gebrek aan een doordachte ruimtelijke ordening, waardoor verschillende functies (wonen, werken, vrije tijd …) zich vaak op grote afstand van elkaar bevinden. Basisbereikbaarheid is niet enkel de verantwoordelijkheid van het mobiliteitsbeleid, maar ook van het ruimtelijk beleid. Door in te zetten op densiteit, nabijheid, kleinschaligheid, concentratie van bebouwing op plekken die gemakkelijk op een duurzame manier te bereiken zijn kan ruimtelijke ordening mee zorgen voor een betere bereikbaarheid.

Het is dan ook heel belangrijk om de beleidsvelden mobiliteit en ruimtelijke ordening nauwer op elkaar af te stemmen. De Vlaamse Jeugdraad is verheugd dat een betere samenhang tussen beide beleidsdomeinen expliciet vernoemd wordt in het voorontwerp van decreet basisbereikbaarheid[11], maar vraagt om dit meer te concretiseren. Dat kan bijvoorbeeld door vertegenwoordigers van het beleidsdomein omgeving verplicht op te nemen in de vervoerregioraad, door vervoerregio's te laten samenvallen met de bovenlokale gebiedsgerichte samenwerkingsverbanden voorzien in het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen …

Realiseer combimobiliteit op maat van kinderen en jongeren. Zorg dat de combimobiliteitsketen ook vlot functioneert zonder de auto.

Eén van de uitgangspunten van basisbereikbaarheid is combimobiliteit. Combimobiliteit veronderstelt dat gebruikers verschillende vervoersmodi combineren om hun bestemming te bereiken: openbaar vervoer, fiets, auto, wandelen, auto- en fietsdeelsystemen, taxi …

Bepaalde vormen van combimobiliteit zijn echter niet mogelijk of houden een drempel in voor kinderen en jongeren.

- Minderjarigen hebben niet het recht om een auto te besturen. Voor- of natrajecten met de auto zijn voor hen dus niet mogelijk, tenzij zij hiervoor beroep kunnen doen op hun ouders. Dat heeft uiteraard een negatief effect op hun autonome mobiliteit.
- Voor gezinnen met jonge kinderen zijn voor- of natrajecten met de fiets niet altijd haalbaar: je kan bijvoorbeeld geen kinderwagen meenemen op de fiets. Ook fietsdeelsystemen zijn op dit moment niet aangepast aan kinderen (in de regel worden geen kinderfietsen of kinderzitjes aangeboden).

Onder meer via het vervoer op maat (zie verder) zal basisbereikbaarheid moeten zorgen dat kinderen en jongeren ondanks deze beperktere mogelijkheden qua combimobiliteit zich toch nog kunnen verplaatsen. Voor kinderen en jongeren is het van groot belang dat de combimobiliteitsketen ook vlot functioneert zonder de auto, en dat het niet kunnen beschikken over een auto niet leidt tot extra kosten.

2.3 Openbaar personenvervoer

Basisbereikbaarheid gaat over het gehele mobiliteitssysteem (personenvervoer, goederenvervoer, en mobiliteitsinfrastructuur, inclusief de link met ruimtelijke ordening). Op dit moment is enkel het luik met betrekking tot openbaar personenvervoer (inclusief vervoer op maat) verder uitgewerkt in het voorontwerp van decreet basisbereikbaarheid. Onderstaande opmerkingen hebben dan ook vooral betrekking op het openbaar vervoersluik van basisbereikbaarheid. Dat betekent echter niet dat de andere aspecten minder relevant zouden zijn vanuit het perspectief van kinderen, jongeren en hun organisaties.

[11] Artikel 5, § 1: "Basisbereikbaarheid gaat hand in hand met een duurzaam ruimtelijk kader door middel van een geïntegreerde aanpak van vervoer, infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen, op het gebied van planvorming, financiering, investeringen, onderhoud en exploitatie".

2.3.1 Toegankelijk, kwaliteitsvol en betaalbaar vervoer op maat

Zorg dat basisbereikbaarheid leidt tot een afname van vervoersarmoede, en neem dit op als een doelstelling in het decreet. Monitor en evalueer de impact van basisbereikbaarheid op de vervoersarmoede van kinderen, jongeren en volwassenen, en grijp in wanneer deze niet afneemt.

Anders dan bij basismobiliteit wordt in het voorontwerp van decreet basisbereikbaarheid geen recht op mobiliteit/bereikbaarheid opgenomen. Het decreet spreekt ook nergens over toegankelijkheid van het openbaar vervoer, inclusief openbaar vervoer, universal design ….

Het niet opnemen van een recht op basisbereikbaarheid doet vragen rijzen over de toegankelijkheid van het openbaar personenvervoer in de toekomst. Enerzijds kan verwacht worden dat de autonome mobiliteit van kinderen en jongeren die onmiddellijk aansluiting hebben op het kernnet[12] (en aanvullend net[13]) mogelijks zal verbeteren[14], anderzijds zal de autonome mobiliteit van kinderen en jongeren die buiten dit performant netwerk van regulier openbaar vervoer vallen sterk bepaald worden door de kwaliteit van het vervoer op maat, en bestaan hier risico's voor een toenemende vervoersarmoede van bepaalde groepen kinderen en jongeren.

Voor bepaalde groepen kinderen en jongeren is het risico op toenemende vervoersarmoede en een dalende autonome mobiliteit door de invoering van basisbereikbaarheid groter dan voor andere. Concreet gaat het over kinderen en jongeren:

- Met een beperking:
  - Fysiek (rolstoelgebruikers, kinderen en jongeren met een visuele handicap …): zolang het reguliere openbaar vervoer (voertuigen én haltes) niet aangepast is aan de noden van deze doelgroep zijn zij afhankelijk van alternatieven (nl. het vervoer op maat)
  - Mentaal: voor jongeren met een mentale handicap zijn mogelijke drempels de complexiteit van het vervoerssysteem, en het handhavingsbeleid[15]. Voor verschillende kinderen en jongeren met een mentale beperking is het regulier openbaar vervoer geen valabele optie (o.a. voor sommige mensen met ASS), waardoor ook zij aangewezen zijn op vervoer op maat
- In armoede: Gezinnen in armoede hebben vaak geen toegang tot een eigen auto of zelfs fiets (vooral in stedelijke context zijn er steeds meer kinderen die geen fiets hebben of zelfs niet kunnen fietsen), waardoor bepaalde vormen van combimobiliteit voor hen uitgesloten zijn. Een betaalbaar, toegankelijk en kwaliteitsvol geregeld vervoer is dus van groot belang voor gezinnen in armoede. Heel veel hangt af van de kwaliteit en betaalbaarheid van het vervoer op maat
- In landelijke omgevingen: Kinderen en jongeren die geen rechtstreekse toegang hebben tot het kernnet of aanvullend net (vnl. in meer landelijke omgevingen) lopen eveneens meer risico op vervoersarmoede[16]. Ook zij zijn aangewezen op de toegankelijkheid en kwaliteit van het vervoer op maat.

---

[12] "Het kernnet verbindt op gewestelijk schaalniveau de grote kernen met elkaar en is complementair aan het treinnet. Het voorziet een performant aanbod voor de voorstedelijke en interstedelijke structurele verplaatsingsnoden."

[13] "Het aanvullend net is de vervoerslaag die een aanvoerfunctie heeft naar de lijnen van het kernnet en het treinnet."

[14] Uit onderzoek van Kind & Samenleving kan men afleiden dat dat een performant en hoogfrequent kernnet (en eventueel aanvullend net) met rechtstreekse verbindingen zonder omwegen - zoals voorzien in basisbereikbaarheid - aansluit bij de mobiliteitsnoden en -verwachtingen van tieners en jongeren. Zie Vanderstede, W., 2016. "Jong zijn in de nevelstad: Verkaveld Vlaanderen door de ogen van de volgende generatie". In: *Tijdschrift publieke ruimte*. Okt-nov-dec 2016, pp. 37-38; Van Moerkerke, B., 2018. "Wat willen kinderen in hun dorp". In: *Lokaal*, februari 2018, p. 27; Kind & Samenleving, 2016. *Hoe zot is ons dorp? Wat kinderen en jongeren willen in hun dorp*. Brussel.

[15] Zie hiervoor ook het advies van het Kinderrechtencommissariaat [nog aan te vullen eens dit advies gestemd is].

[16] Zoals uit onderzoek van KLJ blijkt beschouwen jongeren in landelijke omgevingen mobiliteit nu al als een grote uitdaging: https://files.klj.be/attachment/Wat%20staat%20er%20in%20het%20Plattelandsonderzoek%202015.pdf.

Zorg voor een kwaliteitsvol, toegankelijk en betaalbaar vervoer op maat. Voorzie hiervoor extra middelen, maar haal deze middelen niet bij het leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs.

De kwaliteit, toegankelijkheid en betaalbaarheid van het vervoer op maat[17] zijn cruciaal voor de autonome mobiliteit van kinderen en jongeren met een beperking, in armoede, en in landelijke omgevingen. Deze hangen op hun beurt sterk af van de budgetten die beschikbaar zullen zijn om het vervoer op maat vorm te geven. Aangezien de overgang van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid een kostenneutrale operatie is bestaat de vrees dat het vervoer op maat niet toereikend zal zijn. De Vlaamse Jeugdraad vraagt om voldoende middelen vrij te maken om dit vervoer op maat kwaliteitsvol, betaalbaar en toegankelijk in te richten.

In de begeleidende teksten bij het decreet basisbereikbaarheid wordt gesuggereerd dat het leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs deel zal uitmaken van het vervoer op maat, en dat ook de middelen van het leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs ingezet zullen worden voor het vervoer op maat[18]. Het zou zelfs gaan over zowat 70 % van het budget van het vervoer op maat.

Gezien het feit dat:

(1) het leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs op dit moment niet voldoet aan de noden van de doelgroep, en leidt tot zodanig schrijnende situaties dat men zelfs kan spreken over een schending van de kinderrechten[19];

(2) twee proefprojecten leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs lopende zijn maar nog niet afgerond;

roept de Vlaamse Jeugdraad op om de middelen voor het leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs te behouden voor dit leerlingenvervoer en niet over te hevelen naar de vervoerregioraden in functie van het organiseren van het vervoer op maat.

Zorg voor een flexibel, performant en gebruiksvriendelijk vervoer op maat, en leg hiervoor duidelijke kwaliteitseisen vast. Neem deze kwaliteitsvereisten op in een besluit van de Vlaamse Regering, en schep hier snel duidelijkheid over.

Het voorontwerp van decreet legt geen kwaliteitsvereisten op voor het vervoer op maat. Daardoor blijven nog vele vragen open over dit vervoer op maat, en is het erg moeilijk in te schatten of dit vervoer op maat aangepast zal zijn aan kinderen, jongeren en hun organisaties.

- Gaat het om deur tot deur of halte-halte vervoer?
- Op welke momenten kan men gebruik maken van het vervoer op maat: enkel overdag, ook 's avonds, 's nachts?
- Welke reserveringstermijnen zijn van toepassing: een kwartier, een uur, 24 uur …?
- Wat is de maximaal toegelaten omrijtijd om verschillende aanvragen te kunnen combineren?
- Wie zal gebruik kunnen maken van het vervoer op maat onder welke voorwaarden (zie hoger)?
- Wat is de kostprijs voor de gebruiker van het vervoer op maat (zie verder)?

---

[17] Vervoer op maat is een belangrijke sleutel voor toegankelijkheid van openbaar vervoer. Het vervoer op maat bestaat uit collectief aangeboden vervoer en speelt in op specifieke individuele mobiliteitsvragen van personen die geen toegang hebben tot de andere vervoerslagen wegens doelgroep (o.a. mensen met een mobiliteitsbeperking), locatie (in gebieden waar geen regulier openbaar vervoer is) of tijdstip. Het vervoer op maat is volledig vraagvolgend.

[18] Zie bv. nota aan de Vlaamse Regering, pp. 8-9: "Concreet kunnen de vervoerregioraden in de toekomst beslissen hoe zij het vraagafhankelijk vervoer willen uittekenen, rekening houdend met de beschikbare middelen, en welke (nieuwe) initiatieven zij in de markt willen gezet zien. Het is om die redenen dat naast de ruim 30 miljoen euro ook de budgetten voor leerlingenvervoer (BO) en de Dienst Aangepast Vervoer (DAV) ter beschikking worden gesteld aan de vervoersregio's."

[19] Zie Knelpuntnota Leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs van het Kinderrechtencommissariaat: https://www.kinderrechtencommissariaat.be/sites/default/files/bestanden/2013_2014_3_knelpuntennota_leerlingenvervoer_buitengewoon_onderwijs.pdf

- …

Bovenstaande parameters zullen in sterke mate bepalen of het vervoer op maat al dan niet een oplossing biedt voor de vervoersnoden van kinderen en jongeren. Uit onderzoek van Kind & Samenleving (zie hoger) blijkt alvast dat het huidige belbussysteem niet voldoende flexibel en gebruiksvriendelijk is om aan te sluiten op de noden van tieners en jongeren, en dat een meer flexibel en gebruiksvriendelijk vervoer op maat dus wenselijk is. De beschikbare budgetten zullen op dit vlak grotendeels bepalend zijn.

Voorzie aangepaste tarieven voor kinderen en jongeren voor het vervoer op maat.

Met betrekking tot de tarifering van het vervoer op maat zijn er op dit moment nog te veel openstaande vragen om de impact op kinderen en jongeren te kunnen inschatten. Het gaat om vragen zoals:

- Gelden dezelfde tarieven voor het vervoer op maat als voor het regulier openbaar vervoer?
- Zijn er aparte tarieven voor kinderen en jongeren zoals bij het regulier openbaar vervoer?
- Mogen kinderen jonger dan zes jaar gratis gebruik maken van het vervoer op maat?
- Geldt een Buzzy Pazz ook als vervoerbewijs voor het vervoer op maat?
- Zijn er aparte tarieven voor specifieke doelgroepen, waaronder gezinnen in maatschappelijk kwetsbare situaties?
- Zal er een prijsplafonnering ingevoerd worden op trajectniveau ongeacht welke modi gebruikt worden?

Naargelang het antwoord op bovenstaande vragen zal de impact op kinderen en jongeren groter of kleiner, en positiever of negatiever zijn.

2.3.2 Afstemmen op attractiepolen en piekmomenten voor kinderen, jongeren en hun organisaties

Zet in regionale en lokale mobiliteitsplannen in op de bereikbaarheid van attractiepolen voor kinderen, jongeren en hun organisaties. Neem speelweefselplanning op als methodiek bij de opmaak van deze mobiliteitsplannen.

De plekken die kinderen en jongeren willen kunnen bereiken verschillen vaak van die van volwassenen. Betekenisvolle plekken voor kinderen en jongeren zijn bijvoorbeeld de school, het jeugdlokaal of jeugdhuis, fuifplekken en repetitieruimten, sport- en skate infrastructuur, de bibliotheek, buiten(speel)ruimte en openbaar groen … Op regionaal niveau (het niveau van de vervoerregioraad) zijn relevante plekken voor kinderen en jongeren o.a. secundaire scholen, bioscopen, zwembaden, bovenlokale speel-, skate- en recreatieplekken, (grote) jeugdverblijven, bovenlokale fuifzalen en jeugdhuizen, concerthallen …[20].

De uitdaging voor basisbereikbaarheid zal er dus in bestaan om niet enkel aantrekkingspolen voor volwassenen, maar ook voor kinderen en jongeren bereikbaar te maken (te voet, met de fiets, met het openbaar vervoer …). De methodiek en het normenkader die in de vervoerregioraden gebruikt zullen worden om regionale aantrekkingspolen te selecteren (bv. de magneetkaart) zullen op dit vlak bepalend zijn. Het integreren van het concept van speel- of verbindingsweefsel in deze methodiek kan een mogelijke oplossing zijn om deze uitdaging op zijn minst zichtbaar te maken[21].

Een bijzondere uitdaging binnen basisbereikbaarheid zijn decentraal gelegen attractiepolen. Specifiek met betrekking tot kinderen, jongeren en hun organisaties gaat het o.a. om speel- en ontmoetingsplekken in het groen (speelbossen,

[20] Zie hiervoor ook het advies Beleidsplan Ruimte Vlaanderen van de Vlaamse Jeugdraad (2017).

[21] Vlaams Jeugd- en Kinderrechtenbeleidsplan 2015-2019, p. 83; https://k-s.be/groen-speelweefsel/.

recreatiedomeinen, jeugdverblijven in een groene omgeving …), en om fuifzalen, jeugdhuizen en andere jeugdplekken die omwille van een overlastdiscours vaak onoordeelkundig buiten de kernen werden gelokaliseerd…. Zorg dat basisbereikbaarheid ook zulke decentrale attractiepolen voor kinderen, jongeren en hun organisaties bereikbaar maakt.

Stem het kernnet en aanvullend net af op piekmomenten en piekverbindingen voor kinderen, jongeren en jeugdwerkorganisaties. Verhoog de betrouwbaarheid van het reguliere openbaar vervoer.

De piekmomenten voor kinderen, jongeren en hun organisaties vallen niet altijd samen met die van volwassen gebruikers van het openbaar vervoer. Een regulier openbaar vervoer (treinnet – kernnet – aanvullend net) op maat van kinderen en jongeren veronderstelt dat ook op piekmomenten voor kinderen, jongeren en hun organisaties voldoende hoogfrequent openbaar vervoer wordt aangeboden:

- woon-schoolverkeer;
- studentenverkeer naar en van studentensteden, in de eerste plaats op zondagavond en op vrijdag;
- verkeer van kinderen en jongeren naar en van vrijetijdsplekken buiten de schooluren (sportclub, jeugdhuis …);
- recreatief verkeer tijdens (weekend)avonden en nachten, zodat jongeren veilig uit kunnen gaan;
- mobiliteit van jeugdverenigingen en andere jeugdige groepen naar recreatiedomeinen, kampplaatsen en andere vrijetijdsplekken tijdens het weekend en in de vakanties.

Zorg dat een vraag gestuurde invulling van het openbaar vervoer niet leidt tot een verdere uitholling van de dienstverlening in regio's met een beperkt openbaar vervoersaanbod. Bereken de vervoersvraag niet op basis van het effectieve gebruik, maar wel op basis van de potentiële vraag.

In regio's met een beperkt aanbod aan openbaar vervoer zien we dat zowel jongeren als volwassenen weinig gebruik maken van het openbaar vervoer, maar eerder geneigd zijn uit te wijken naar alternatieven, waaronder de auto. Openbaar vervoer werkt enkel wanneer het voldoende performant is, met voldoende grote frequenties en amplitudes[22], en een beperkte omrijtijd.

De reële vraag naar openbaar vervoer daalt dus bij een inperking van het aanbod in een bepaalde regio, terwijl bij een versterking van het aanbod het gebruik (en de vraag) net toeneemt. Omdat basisbereikbaarheid een vraag gestuurde invulling van het openbaar vervoer vooropstelt, vraagt de Vlaamse Jeugdraad om daarbij niet te vertrekken vanuit de reële vraag, maar wel vanuit de potentiële vervoersvraag. Het in kaart brengen van deze potentiële vervoersvraag is enkel mogelijk via participatief onderzoek bij verschillende doelgroepen.

2.3.3 Een openbaar vervoer op maat van kinderen en jongeren

Zet in op een gebruiksvriendelijk openbaar vervoer dat vlot gebruikt kan worden door kinderen en jongeren. Zorg voor voldoende, volledige en toegankelijke informatie en ticketintegratie over de verschillende vervoersmaatschappijen en vervoerslagen heen. Beperk het aantal overstappen, want jongeren ervaren dit als niet gebruiksvriendelijk.

Basisbereikbaarheid is een complex vervoermodel. Een belangrijke toetssteen voor basisbereikbaarheid zal zijn hoe leesbaar dit vervoermodel is voor kinderen en jongeren, en met welk gemak zij dit model zullen kunnen gebruiken.

[22] De amplitude is het tijdsblok waarbinnen er aanbod is aan openbaar vervoer (bv. Van 6u tot 23u).

De complexiteit van basisbereikbaarheid wordt onder meer bepaald door volgende aspecten:

- Basisbereikbaarheid is een overstapmodel:
  - Overstappen tussen vervoer op maat -> aanvullend net -> kernnet -> treinnet (en ook binnen deze netten)
  - Combimobiliteit veronderstelt dat er geschakeld wordt tussen verschillende modi

  O.a. de inrichting van knooppunten(cfr. universal design), de beschikbaarheid van informatie, het beperken van de wachttijd bij overstappen, het garanderen van aansluitingen … bepalen hoe gemakkelijk of moeilijk deze overstappen verlopen.
- De mate van integratie van informatie, tickets (en deels tarieven) over vervoersmodi, vervoersregio's en netten heen.
  - Staat de nieuw op te richten mobiliteitscentrale enkel[23] in voor de organisatie en planning van het vervoer op maat (vaak slechts een deel van het voor- of natraject)? Of kan een gebruiker beroep doen op de mobiliteitscentrale voor het volledige traject tussen vertrekpunt en bestemming?
  - Hoe gemakkelijk is het om de goedkoopste, snelste, meest comfortabele … formule te bepalen en aan te kopen voor het volledige traject van startpunt naar eindpunt?

  Het feit dat volgens het voorontwerp van decreet elke vervoerregioraad de tarieven bepaalt voor het vervoer op maat in de eigen regio doet ons vrezen dat er een onoverzichtelijk kluwen van tarieven zal ontstaan waar gebruikers moeilijk wegwijs in zullen vinden.
- De gebruiksvriendelijkheid en toegankelijkheid van de mobiliteitscentrale:
  - Voor de meeste tieners en jongeren is een performant en gebruiksvriendelijk digitaal systeem om vervoer te plannen en te reserveren waarschijnlijk het meest wenselijke
  - Ook bij jongeren bestaat er een digitale kloof. In functie daarvan is het aangewezen ook in te zetten op een telefooncentrale (met gratis telefoonnummer) voor informatie en reservatie

De Vlaamse Jeugdraad vraagt voldoende garanties opdat ook een jonge gebruiker zich autonoom kan verplaatsen binnen het model van basisbereikbaarheid, en zijn vervoer autonoom kan plannen en organiseren.

Als leeftijdsgrens kan geopteerd worden voor de leeftijd van:

- 6 jaar: Vanaf 6 jaar mogen kinderen zonder begeleiding van een volwassene reizen met De Lijn, en mogen zij een rit met de belbus reserveren.
- 11 jaar: Het is op de leeftijd van 11 à 12 jaar - op de overgang van het lager onderwijs naar het secundair onderwijs – dat heel wat tieners voor het eerst zonder begeleiding het openbaar vervoer nemen.

Bovendien kan men er van uitgaan dat wanneer het model leesbaar is voor een kind, dat dit ook de leesbaarheid voor andere gebruikers sterk ten goede zal komen[24]. Om de leesbaarheid van basisbereikbaarheid voor een jonge gebruiker te kunnen inschatten is onderzoek en monitoring nodig.

2.3.4 Vervoer van groepen

Zorg dat groepen zich vlot, efficiënt en betaalbaar kunnen verplaatsen binnen basisbereikbaarheid. Verduurzaam het proefproject kampvervoer, en breidt dit uit naar het hele jaar.

[23] De Mobiliteitscentrale is een nieuw op te richten orgaan dat: "1° informatie verzamelt en verschaft over alle openbaarvervoerdiensten; 2° vervoersvragen en mobiliteitsmogelijkheden van de gebruiker analyseert en desgevallend doorverwijst; 3° vervoeraanvragen voor ritten verzamelt, efficiënt plant en vervolgens uitzet bij één of meerdere vervoerders of vervoerdiensten of via collectieve beschikbaar gestelde verplaatsingsmiddelen; 4° ritprijzen factureert; 5° klachten van gebruikers behandelt."

[24] In het kader van de '8 88 cities' beweging zou men ook kunnen pleiten om deze leeftijd te verlagen naar acht jaar. Zie https://www.880cities.org/.

Specifiek voor het vervoer van groepen stelt zich de vraag hoe dit georganiseerd zal worden binnen het systeem van basisbereikbaarheid. Basisbereikbaarheid is een overstapmodel, maar overstappen met een grote groep is niet evident. Bovendien is het niet duidelijk of groepen gebruik zullen kunnen maken van het vervoer op maat, en onder welke voorwaarden. Vervoer van groepen is ook op dit moment niet evident met het openbaar vervoer[25], het gevaar bestaat dat dit nog complexer wordt na de invoering van basisbereikbaarheid.

Nochtans heeft het jeugdwerk een belangrijke voorbeeldfunctie met betrekking tot het gebruik van het openbaar vervoer. Door met de jeugdvereniging bus, tram of trein te nemen maken kinderen en jongeren kennis met het openbaar vervoer, leren zij hoe dit werkt, en zullen zij meer geneigd zijn om ook zelf het openbaar vervoer te gebruiken. Een betaalbaar en vlot systeem van groepsvervoer binnen het openbaar vervoer is daarom van groot belang om te vermijden dat jeugdgroepen uitwijken naar goedkopere, snellere en gemakkelijkere – maar minder duurzame – verplaatsingswijzen (auto, privébus …).

In de zomer van 2017 lanceerden ministers Weyts en Gatz een proefproject kampvervoer dat herhaald werd in de zomer van 2018[26]. Dankzij dit proefproject kunnen erkende jeugdwerkorganisaties in Vlaanderen voor hun kampvervoer een versterkingsrit aanvragen bij De Lijn voor het groepstarief indien zij geen beroep kunnen doen op het regulier openbaar vervoer. Bovendien worden tijdelijke haltes voorzien aan enkele moeilijk bereikbare jeugdverblijven.

De Vlaamse Jeugdraad is een groot voorstander van het proefproject kampvervoer, omdat het (jeugd)groepen de kans biedt om zich betaalbaar op een duurzame manier te verplaatsen. De Vlaamse Jeugdraad vraagt daarom om dit proefproject te verduurzamen en het toepassingsgebied te verruimen, onder meer door het kampvervoer niet te beperken tot de zomervakantie maar dit uit te breiden naar het hele jaar.

[25] Zie het advies Openbaar vervoer van de Vlaamse Jeugdraad (2012).

[26] https://www.delijn.be/nl/overdelijn/nieuws/bericht/16564_Goedkoper_op_kamp

ADVIES VAN DE MOBILITEITSRAAD

MORA Mobiliteitsraad

Advies

Voorontwerp van decreet betreffende de basisbereikbaarheid

Brussel, 19 september 2018

MORA Advies Voorontwerp van Decreet Basisbereikbaarheid.docx

Mobiliteitsraad Vlaanderen • Wetstraat 34-36, 1040 Brussel • T +32 2 209 01 11
info@mobiliteitsraad.be • www.mobiliteitsraad.be

Voorontwerp van decreet betreffende de basisbereikbaarheid

Adviesvraag: Voorontwerp van decreet betreffende de basisbereikbaarheid

Adviesvrager: Ben Weyts - Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn

Ontvangst adviesvraag: 23 juli 2018

Adviestermijn: 60 dagen

Goedkeuring raad: 14 september 2018

Contactpersoon: Koen De Meyer - kdmeyer@serv.local

Inhoud

Inhoud ... **111**
Krachtlijnen ... **112**
Inleiding ... **115**
1 Situering ... **115**
2 Maatschappelijke visie basisbereikbaarheid ... **115**
Advies ... **117**
3 Beleidsproces ... **117**
3.1 Evaluatie proefprojecten ... 117
3.2 Advies vragen over strategische uitvoeringsbesluiten ... 118
3.3 Transitie basisbereikbaarheid begeleiden ... 119
4 Basisbereikbaarheid noodzaakt een meer integrale aanpak ... **119**
4.1 Mobiliteitsplannen als kader ... 119
4.2 Concretere afstemming ruimtelijke ordening en mobiliteit ... 121
4.3 Basisbereikbaarheid vraagt samenwerking ... 122
4.3.1 Spoornetwerk als ruggengraat ... 122
4.3.2 Rol provincies ... 123
5 Missie mobiliteitsbeleid en basisbereikbaarheid ... **123**
6 Stakeholdermanager in elke vervoerregio is onmisbaar ... **125**
7 Gelaagd vervoersnet: operatoren & regierollen ... **126**
8 Financiering en tarieven ... **126**

Krachtlijnen

De Vlaamse Regering keurde op 20 juli 2018 het voorontwerp van decreet betreffende de basisbereikbaarheid principieel goed. De MORA ontving op 23 juli 2018 hierover een adviesvraag. Deels bepaald door de timing van de adviesvraag in volle vakantieperiode, focust de MORA in dit advies op zes strategische elementen die in het verdere beleidsproces rond basisbereikbaarheid moeten worden meegenomen. De Raad hoopt hiermee ook het maatschappelijke en politieke debat te voeden.

Beleidsproces

De Vlaamse Regering besliste om in de beleidsvoorbereiding van basisbereikbaarheid te werken met proefprojecten. Vandaag stelt de MORA vast dat de scope van het voorontwerp van decreet basisbereikbaarheid veel verder gaat dan wat werd getest tijdens de vier proefprojecten. De MORA maakt volgende vaststellingen bij de evaluatie van de proefprojecten:

- De evaluatie van de proefprojecten kwam te vroeg om alle verworven inzichten te kunnen meenemen bij de totstandkoming van het decreet.
- Er werden vooral nieuwe organisatiestructuren tussen verschillende administraties en besturen getest. Er vonden nauwelijks experimenten plaats in de praktijk.
- De betrokkenheid van het mobiliteitsmiddenveld in het proces werd onvoldoende uitgewerkt.
- De MORA vraagt om extra middelen te voorzien om bijkomende experimenten toe te laten voor het vervoer op maat.

De MORA ondersteunt de ambitie van de Vlaamse Regering om deze legislatuur het decretaal kader van basisbereikbaarheid vast te leggen. Maar door deze ambitieuze timing stelt de MORA vast dat het voorontwerp van decreet basisbereikbaarheid breed werd geformuleerd. Veel van de toekomstige uit te werken uitvoeringsbesluiten zijn bijgevolg van strategische aard en zijn vandaag nog onvoldoende inhoudelijk geduid zodat belangrijke politieke keuzes worden onttrokken aan het maatschappelijk en parlementair debat. Het zal daarom belangrijk zijn dat er meer maatschappelijke debat wordt georganiseerd over volgende uit te werken uitvoeringsbesluiten: de uittekening van de vervoersnetten, de samenstelling en werking van de vervoerregioraden en de projectstuurgroep, het participatieproces, de klachtenbehandeling, de procedures van de mobiliteitsplannen, de subsidiëring van het flankerend, mobiliteits- en infrastructuurbeleid, het tariefbeleid van het openbaar vervoer, de aanduiding van de exploitanten en de taken en werking van de mobiliteitscentrale. De MORA vraagt om om advies gevraagd te worden over bovenstaande uitvoeringsbesluiten.

De resterende tijd voor de verdere concretisering van basisbereikbaarheid is beperkt. Daarom adviseert de MORA om op korte termijn een kalender op te stellen voor de nieuw aangestelde gemeentelijke en provinciale besturen en alle andere belanghebbenden zodat zij zich tijdig kunnen organiseren.

Basisbereikbaarheid noodzaakt een meer integrale aanpak

Het ontwerpdecreet legt vooral de nadruk op de mobiliteitsaspecten van basisbereikbaarheid en legt te weinig linken met de ruimtelijke aspecten. Basisbereikbaarheid vraagt een volledig uitgewerkt en op elkaar afgestemd Mobiliteitsplan Vlaanderen en Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. Daarom vraagt de Raad dat er snel een parlementair en maatschappelijk debat wordt

gevoerd over beide plannen en dat de Vlaamse Regering beide plannen snel goedkeurt. De MORA adviseert om de principes uit de strategische visie BRV zoals knooppuntwaarde, voorzieningenniveau en een hiërarchisering van knooppunten voor personenvervoer en goederenvervoer op te nemen in het decreet.

Gemeenten moeten ook op lokaal niveau een visie blijven ontwikkelen op typisch lokale mobiliteitsnoden. Daarom adviseert de MORA om de opmaak van lokale mobiliteitsplannen te ondersteunen met subsidies en mobiliteitsbegeleiders.

Voor de MORA is het belangrijk dat het monitoringsysteem input levert voor het Vlaamse en vervoersregionale mobiliteitsbeleid en dat de vervoerregioraden de kwaliteit, voortgang en maatschappelijke relevantie van projecten kunnen bewaken.

Basisbereikbaarheid vraagt samenwerking met het federale en provinciale niveau. De MORA vindt dat de relevante spooroperator, de relevante spoorwegbeheerder en de provincies een decretaal vastgelegde plaats moeten krijgen in de vervoerregioraden.

Missie mobiliteitsbeleid en basisbereikbaarheid

De MORA vindt de doelstellingen voor het mobiliteitsbeleid te operationeel. Om tot een inclusief en toegankelijk mobiliteitssysteem te komen, vraagt de Raad om voor het mobiliteitsbeleid en basisbereikbaarheid ook maatschappelijke doelstellingen op te nemen in het decreet: vervoersarmoede wegwerken, beantwoorden aan de noden van doelgroepen die fysieke, financiële en sociale problemen ervaren aan de hand van kwalitatieve en betrouwbare diensten en een verhoogde vervoersautonomie nastreven voor mensen die voor hun verplaatsingen afhankelijk zijn van derden.

Voor de MORA moet basisbereikbaarheid vertrekken van de nood van een inwoner van Vlaanderen aan de bereikbaarheid van basisfuncties om volwaardig te kunnen deelnemen aan het maatschappelijke leven. De MORA vraagt om volgende basisfuncties op te nemen in het decreet: economische, publieke en commerciële functies en sociaal-culturele functies. Dit impliceert dat woonzones, in functie van de bereikbaarheidsbehoeften van de gebruikers, op een kwalitatieve manier worden ontsloten naar de attractiepolen. Daarnaast moet ook het ruimtelijk beleid maximaal inzetten op kernversterking en verdichting van woonzones zodat het vervoersmodel optimaal kan werken.

In het behoeftenonderzoek in de vervoerregio's moet aandacht gaan naar de bereikbaarheidsnoden van alle gebruikers, ongeacht leeftijd, sociaaleconomische status, een woonplaats in een stedelijke of landelijke omgeving en toegankelijkheidbeperkingen. Het is belangrijk dat dit onderzoek resulteert in een kwalitatieve normering voor het kernnet, het aanvullend net en het vervoer op maat.

Stakeholdermanager in elke vervoerregio is onmisbaar

Uit de evaluatie van de proefprojecten bleek dat de organisatie van lokale participatie moeilijk en vervoersregio-specifiek is. Daarom adviseert de MORA om in elke vervoerregio een stakeholdermanager aan te stellen die, op maat van de specifieke vervoerregio of van een specifiek project, alle relevante stakeholders en het maatschappelijk middenveld betrekt bij de beleidsvoorbereiding en evaluatie van basisbereikbaarheid in de vervoerregio. De stakeholdermanager moet als onafhankelijke schakel kunnen opereren tussen de leden van de vervoerregioraad, de stakeholders en het maatschappelijk middenveld.

Gelaagd vervoersnet: operatoren en regierollen

De MORA vraagt om de tactische en operationele regierol uit te werken in het decreet. Deze rechtsgrond is belangrijk opdat actoren bij de start van de vervoerregiowerking kunnen starten met een volledige taakomschrijving. In de uitvoeringsbesluiten moet dan concreet worden verduidelijkt welke speler welke taken zal uitvoeren. Het is belangrijk dat de Vlaamse Regering de verschillende actoren maximaal ondersteunt met de overdracht en het delen van bestaande expertise.

Voor de MORA is het noodzakelijk dat de Vlaamse Regering service levels bepaalt voor het vervoer op maat en dat er een strategische visie wordt ontwikkeld over de rol van MaaS-operatoren en de Mobiliteitscentrale in het vervoer op maat.

De MORA herhaalt zijn vraag om een onafhankelijke MaaS-regulator op te richten. De Raad adviseert om dit binnen het ontwerpdecreet te doen.

Financiering en tarieven

Voor de MORA is het belangrijk dat er voldoende middelen worden vrijgemaakt om per vervoerregio een kwalitatief kernnet, aanvullend net en vervoer op maat te kunnen realiseren.

De MORA ondersteunt de ambitie om basisbereikbaarheid op een maatschappelijk-efficiënte manier te bewerkstelligen maar vindt het belangrijk dat de betaalbaarheid van het vervoersaanbod voor de gebruiker wordt gegarandeerd.

Om de concretisering van basisbereikbaarheid te doen slagen moet er binnen en over de grenzen van de vervoerregio's worden ingezet op transparantie en eenduidigheid in tariefstructuren en tariefvoorwaarden en één uniek vervoersbewijs voor het volledige vervoerssysteem.

Het feit dat het ontwerpdecreet bepaalt dat de vervoerregioraad de tarieven bepaalt voor het vervoer op maat, staat maximale tarief- en ticketintegratie in de weg. Daarom vraagt de MORA dat de Vlaamse Regering het tarief- en ticketbeleid coördineert en bepaalt voor alle netten.

Voor de MORA is tariefdifferentiatie binnen bepaalde normen mogelijk indien dit tot een kwalitatieve verbetering van de dienstverlening leidt. Deze mogelijkheid stelt vervoerregio's in staat om maatschappelijk gewenste vormen van mobiliteit in de markt te zetten.

Inleiding

1 Situering

De conceptualisering en concretisering van basisbereikbaarheid is een belangrijk thema met een grote maatschappelijke impact. Daarom publiceerde de MORA hierover reeds drie adviezen. Op 21 april 2015 publiceerde de MORA, op eigen initiatief, een maatschappelijke visie op basisbereikbaarheid en lichtte dit toe op 30 april 2015 op de eerste hoorzitting hierover in het Vlaams Parlement. De MORA formuleerde ook nog twee adviezen op beide conceptnota's basisbereikbaarheid.

Op 29 mei 2018 gaf een vertegenwoordiger van uw kabinet de MORA een inhoudelijke stand van zaken van het decretale kader van basisbereikbaarheid. Op 5 juli ging de MORA in debat over de evaluatie van de proefprojecten basisbereikbaarheid met een vertegenwoordiger van uw kabinet, het departement MOW en een vertegenwoordiger van het studiebureau. De MORA wil u bedanken voor de transparantie in dit dossier en wil graag de uitstekende verstandhouding in het verdere beleidsproces voortzetten.

De Vlaamse Regering keurde op 20 juli 2018 het voorontwerp van decreet betreffende de basisbereikbaarheid principieel goed. De MORA ontving op 23 juli 2018 hierover een adviesvraag met een adviestermijn van twee maanden. Een adviesvraag in volle vakantieperiode bemoeilijkt de organisatie van het maatschappelijk debat. Door de bespreking van de andere ontvangen adviesvragen kon een eerste debat in de MORA over dit voorontwerp van decreet basisbereikbaarheid pas plaatsvinden eind augustus.

Deels bepaald door de timing van de adviesvraag, focust de MORA in dit advies daarom op zes strategische elementen die in het verdere beleidsproces rond basisbereikbaarheid moeten worden meegenomen. De Raad hoopt hiermee ook het maatschappelijke en politieke debat te voeden.

2 Maatschappelijke visie basisbereikbaarheid

De MORA beklemtoonde in zijn vorige adviezen dat de concretisering van basisbereikbaarheid moet vertrekken vanuit de nood van een inwoner van Vlaanderen aan de bereikbaarheid van basisfuncties om volwaardig te kunnen deelnemen aan het maatschappelijke leven. De erkenning van deze verschillende bereikbaarheidsnoden van een inwoner van Vlaanderen is belangrijk voor de MORA.

Om deze basisbereikbaarheid te garanderen moet de Vlaamse overheid een afgestemd ruimtelijk en mobiliteitsbeleid voeren. Hierbij moet het ruimtelijk beleid maximaal inzetten op de bundeling van functies met nabijheid en verdichting als uitgangspunten en moet het mobiliteitssysteem maximaal tegemoetkomen aan de reële vervoersvraag. Binnen het mobiliteitssysteem is een belangrijke rol weggelegd voor het openbaar vervoer. De organisatie van een hoogwaardig netwerk van openbaar vervoer is een openbare dienstverplichting.

De MORA adviseerde de Vlaamse overheid om een regisseur van het openbaar vervoersnetwerk aan te stellen die op een voldoende hoog en strategisch niveau zijn regierol kan spelen. De

regisseur dient op basis van de in kaart te brengen bereikbaarheidsnoden van verschillende doelgroepen en het vervoerspotentieel er mee voor te zorgen dat het juiste ruimtelijk en mobiliteitsinstrument wordt ingeschakeld om basisbereikbaarheid te garanderen.

Advies

In dit advies geeft de MORA zes strategische elementen die in het verdere beleidsproces rond basisbereikbaarheid moeten worden meegenomen. De Raad hoopt hiermee ook het maatschappelijke en politieke debat te voeden.

3 Beleidsproces

Om het concept basisbereikbaarheid beleidsmatig vorm te geven, werd gewerkt met conceptnota's en proefprojecten. De MORA formuleert in dit advies enkele vaststellingen bij de evaluatie van de proefprojecten. Daarnaast vraagt de Raad om om advies gevraagd te worden over de toekomstige uit te werken uitvoeringsbesluiten van strategische aard. De resterende tijd voor de verdere concretisering van basisbereikbaarheid is beperkt. Daarom is het belangrijk om op korte termijn een kalender op te stellen voor de nieuw aangestelde gemeentelijke en provinciale besturen en alle andere belanghebbenden zodat zij zich tijdig kunnen organiseren.

3.1 Evaluatie proefprojecten

Om het concept basisbereikbaarheid en de werking van de vervoerregio's te testen werden sinds maart 2017 drie proefprojecten opgestart in de vervoerregio's Aalst, Mechelen en de Westhoek. In het kader van het Toekomstverbond Antwerpen werd later ook een proefproject opgestart in vervoerregio Antwerpen. Om nieuwe vervoersinitiatieven te kunnen testen in de proefregio's werd een regelluw kader ingericht.

In zijn advies van 26 februari 2016 gaf de MORA aan positief te staan ten opzichte van proefprojecten als instrument in de beleidsvoorbereiding. Voor de proefprojecten basisbereikbaarheid in de vier vervoerregio's gaf de Raad concreet aan dat zij voldoende beleidsvoorbereidende kennis moeten aanreiken voor alle betrokken actoren om tot een maatschappelijk gedragen permanente regeling te komen. Dit vraagt een goede juridische en wetenschappelijke onderbouwing, duidelijke evaluatiecriteria en de garantie dat deze onderbouwing en leerresultaten uit de vier proefregio's kunnen geïntegreerd worden in de uitwerking van het decretaal kader voor alle vervoerregio's.

In zijn advies van 18 december 2017 bracht de MORA de maatschappelijke vragen aan waar de proefprojecten een antwoord moeten op formuleren.

In zijn vorige adviezen vreesde de MORA dat de beperkte duur en het ontoereikende budget van de proefprojecten een belemmering zullen vormen om nieuwe vervoersaanbieders te betrekken, nieuwe vervoersinitiatieven ingang te doen vinden en om al een effect te zien op de afstemming met het ruimtelijke beleid. De MORA vreesde dat de proefprojecten hun doel zouden voorbijschieten.

Vandaag stelt de MORA vast dat de scope van het voorontwerp van decreet basisbereikbaarheid veel verder gaat dan wat werd getest tijdens de vier proefprojecten. De MORA maakt volgende vaststellingen bij de evaluatie van de proefprojecten[1]:

- De evaluatie van de proefprojecten dateert van voor het zomerreces van 2018. In de vier proefregio's geldt echter nog een regelluw kader tot maart 2019 waardoor nog enkele praktijktesten kunnen plaatsvinden. De evaluatie van de proefprojecten kwam bijgevolg te vroeg om alle verworven inzichten mee te kunnen nemen bij de totstandkoming van het decreet.
- De proefprojecten bleven grotendeels beperkt tot het testen van nieuwe organisatiestructuren tussen verschillende administraties en besturen. Er vonden tot op vandaag zo goed als geen experimenten plaats in de praktijk om nieuwe vervoersinitiatieven te testen of een afstemming te zien met het ruimtelijk beleid.
- Het participatieproces werd niet als afdoende beschouwd. De betrokkenheid van het mobiliteitsmiddenveld bij het co-creatieve proces van de proefprojecten was onvoldoende en beperkte zich vooral tot de bestuurlijke partners. De bevolking werd niet bevraagd. De MORA lanceert later in dit advies het voorstel om in elke vervoerregio een onafhankelijke stakeholdermanager aan te stellen die de participatie van de stakeholders en het maatschappelijk middenveld moet garanderen.
- In 2018 gaat 1,2 mio. euro naar de opstart van nieuwe initiatieven binnen het vervoer op maat binnen de proefregio's, in 2019 nog een extra 3 mio. euro. De MORA vindt dat het budget de resultaten van de proefprojecten niet mag hypothekeren. Binnen de proefprojecten moet er ruimte zijn om te kunnen experimenteren met bereikbaarheidsoplossingen die mogelijk zullen mislukken en slagen. De MORA vraagt om extra middelen te voorzien om bijkomende experimenten toe te laten voor het vervoer op maat.

3.2 Advies vragen over strategische uitvoeringsbesluiten

De Vlaamse Regering heeft ervoor gekozen om het voorontwerp van decreet basisbereikbaarheid breed te formuleren als kaderdecreet. Het is de bedoeling om het decreet deze legislatuur goed te keuren. De concrete invulling van de uitvoeringsbesluiten is voor de volgende Vlaamse Regering.

De toekomstige, uit te werken uitvoeringsbesluiten zijn nog onvoldoende inhoudelijk geduid zodat belangrijke politieke keuzes worden onttrokken aan het maatschappelijk en parlementair debat. De MORA vraagt om om advies gevraagd te worden over de uitvoeringsbesluiten van strategische aard.

De MORA vraagt om advies gevraagd te worden over volgende thema's in de uitvoeringsbesluiten: de uittekening van de vervoersnetten, de samenstelling en werking van de vervoerregioraden en de projectstuurgroep, het participatieproces, de klachtenbehandeling, de

[1] Deloitte, 'Evaluatie van de proefregio's basisbereikbaarheid, met inbegrip van het vervoersplan, de werking van de overlegstructuren en opstellen van nieuwe regelgeving voor de implementatie in Vlaanderen'. https://www.vlaanderen.be/nl/nbwa-news-message-document/document/09013557802471f1

procedures van de mobiliteitsplannen, de subsidiëring van het flankerend, mobiliteits- en infrastructuurbeleid, het tariefbeleid van het openbaar vervoer, de aanduiding van de exploitanten en de taken en werking van de mobiliteitscentrale.

3.3 Transitie basisbereikbaarheid begeleiden

Het is de ambitie van de Vlaamse Regering om het decreet in het voorjaar van 2019 onmiddellijk in voege te laten treden zodat een doorstart kan genomen worden in de vervoerregioraadwerking. De volledige uitrol van basisbereikbaarheid is gepland voor 1 januari 2021.

De resterende tijd voor de verdere concretisering van basisbereikbaarheid is beperkt. Daarom is het belangrijk om op korte termijn een kalender op te stellen voor de nieuw aangestelde gemeentelijke en provinciale besturen en alle andere belanghebbenden zodat zij zich tijdig kunnen organiseren.

De MORA vraagt om duidelijkheid te scheppen over hoe beslissingen van de vervoerregioraad kunnen worden betwist en snel naar alle belanghebbenden te communiceren over de werking van de vervoerregioraad en projectstuurgroep, de organisatie en financiering van de netten, de subsidiëring van plannen en flankerend beleid, de afstemming met andere wetgeving en beleid, de organisatie van het participatieproces en de verschillende regierollen.

4 Basisbereikbaarheid noodzaakt een meer integrale aanpak

4.1 Mobiliteitsplannen als kader

Aangezien basisbereikbaarheid duidelijke mobiliteits- en ruimtelijke componenten heeft, meent de Mobiliteitsraad dat een logisch pad richting basisbereikbaarheid zou moeten vertrekken van een volledig uitgewerkt en op elkaar afgestemd Mobiliteitsplan Vlaanderen en Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. De Raad vindt het spijtig dat de Vlaamse Regering de kans niet aangrijpt om op een echt vernieuwende, brede en geïntegreerde manier een toekomstgericht systeem te implementeren. De Raad vraagt dat er snel een parlementair en maatschappelijk debat wordt georganiseerd over beide plannen en dat de Vlaamse Regering beide plannen snel goedkeurt.

Het ontwerpdecreet basisbereikbaarheid vertrekt van een zeer duidelijke hiërarchie in de mobiliteitsplanning. Elk plan moet in overeenstemming zijn met het plan van een bovenliggend niveau, met aan de top van deze hiërarchie het Mobiliteitsplan Vlaanderen.

Omdat de MORA voorstander is van deze duidelijke hiërarchie vindt hij het zeer jammer dat het Mobiliteitsplan Vlaanderen nog niet is voorgelegd aan de MORA en politiek is gevalideerd, ondanks de aankondiging in februari 2018.

De MORA meent dat een parlementair en maatschappelijk debat over een tekstversie van het Mobiliteitsplan cruciaal is, niet in het minst in het kader van basisbereikbaarheid. Dit plan moet immers fungeren als een toetssteen voor de regionale mobiliteitsplannen en door het ontbreken ervan lopen de vervoersregio's het risico om niet aan deze vereiste te voldoen. De MORA vraagt

dan ook aan de Vlaamse Regering om spoedig werk te maken van een goedkeuring van het Mobiliteitsplan Vlaanderen en het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen.

Lokale mobiliteitsplanning

Voor de MORA is lokaal mobiliteitsbeleid belangrijk omdat het zich richt op concrete, lokale zaken zoals wijkcirculatie, sluipverkeer op landbouwwegen, lokale functionele fietsroutenetwerken, enz. Op het niveau van de vervoerregio, en in de regionale mobiliteitsplannen, zal deze materie minder aan bod komen.

Daarom is het volgens de MORA belangrijk dat gemeenten ook op lokaal niveau een visie blijven ontwikkelen op typisch lokale mobiliteitsnoden, bijvoorbeeld voor het invullen van meer fijnmazige fiets- en wandelnetwerken. Door de best practices die voortkomen uit deze lokale aanpak wordt Vlaanderen binnen meerdere Europese projecten beschouwd als een voorbeeldregio en voorloper op het vlak van Sustainable Urban Mobility Plans. Het afschaffen van de verplichting om lokale mobiliteitsplannen op te maken, mag niet resulteren in het verdwijnen van deze goede praktijken.

De Raad meent dat het belangrijk is dat er voldoende incentives zijn die gemeenten aansporen om lokale mobiliteitsplannen uit te werken, ook wanneer de verplichting wegvalt. Belangrijke incentives zijn voor de MORA onder meer de subsidiëring van lokale mobiliteitsplannen en het beschikbaar stellen van mobiliteitsbegeleiders die gemeenten kunnen bijstaan bij de opmaak van hun plannen en de noodzakelijke afstemming met regionale en gewestelijke plannen. De MORA vraagt aan de Vlaamse Regering om in de memorie van toelichting duidelijk deze twee incentives op te nemen, meer bepaald onder de noemer ‘subsidies voor niet-infrastructuurgebonden projecten ter ondersteuning van het mobiliteitsbeleid’.

Mobiliteitsmonitoring

De bepalingen over mobiliteitsmonitoring in het ontwerpdecreet basisbereikbaarheid richten zich enkel op indicatoren met betrekking tot het openbaar vervoer en kostenefficiëntie. Voor de MORA is het belangrijk dat bereikbaarheidsindicatoren nauwkeurig gemonitord worden. Ook indicatoren met een maatschappelijke component zoals bijvoorbeeld vervoersarmoede en toegankelijkheid moeten worden meegenomen.

Voor de Raad moeten in de vervoersregio’s de werkelijke noden van de gebruiker worden onderzocht om zo tot oplossingen te komen die tegemoetkomen aan de bereikbaarheidsbehoeften van gebruikers ongeacht leeftijd, sociaaleconomische status, een woonplaats in een stedelijke of landelijke omgeving en toegankelijkheidsbeperkingen.

Aangezien het voorliggende ontwerpdecreet dient als vervanging van het Mobiliteitsdecreet uit 2009, meent de MORA dat de monitoring in het ontwerpdecreet dit brede bereik moet weerspiegelen. Het is belangrijk voor de Raad dat ook andere doelstellingen in het mobiliteitsbeleid, waaronder die in het Mobiliteitsplan Vlaanderen en andere gerelateerde Vlaamse plannen, optimaal gemonitord worden.

Daarom is een meer uitgebreide lijst van bereikbaarheids- en mobiliteitsindicatoren, samen met een nulmeting van deze indicatoren bij de start van basisbereikbaarheid, voor de Mobiliteitsraad absoluut noodzakelijk. De monitoring moet ontworpen worden als een transparant systeem dat

gelijk is in alle vervoerregio's en input levert voor het Vlaamse en vervoersregionale mobiliteitsbeleid.

Projectstuurgroepen

Om een zo groot mogelijk draagvlak voor de uit te voeren projecten te garanderen, moet bij elk project zorgvuldig beoordeeld worden welke de relevante actoren zijn en moet de projectstuurgroep systematisch terugkoppelen naar de vervoerregioraden over hun werkzaamheden. Het ontwerpdecreet vermeldt dat een projectstuurgroep multidisciplinair en beleidsdomeinoverschrijdend samengesteld is, maar verwijst voor de minimale samenstelling enkel naar de initiatiefnemer, de gemeenten, het beleidsdomein MOW en de betrokken weg- of waterwegbeheerder.

Aangezien het ontwerpdecreet de piste van externe kwaliteitsadviseurs verlaat, is het voor de Mobiliteitsraad vitaal dat de samenstelling van projectstuurgroepen weldoordacht gebeurt. De aanwezigheid van voldoende en juiste expertise moet het wegvallen van externe adviseurs opvangen. Daarnaast moeten duidelijke mechanismen worden uitgewerkt zodat interne kwaliteitsadviseurs op een onafhankelijke manier de kwaliteit van projecten kunnen bewaken en evalueren.

De MORA vraagt daarom om in het decreet de mogelijkheid te voorzien om het lidmaatschap van projectstuurgroepen uitgebreid genoeg te maken, aangepast aan de eigenheden van elk project. Andere belangrijke stakeholders in projectstuurgroepen zijn, naast de gemeenten en het beleidsdomein MOW, bijvoorbeeld ook de provincies, operatoren, andere departementen van het Vlaams Gewest (waaronder het departement Omgeving), lokale en regionale middenveldorganisaties, enz.

De Mobiliteitsraad verwacht dat de lokale en intergemeentelijke projecten van projectstuurgroepen in grote mate zullen samenhangen met de prioriteiten die de vervoerregio en het Vlaams Gewest stellen. De vervoerregioraad moet daarom, via de uitvoeringsbesluiten, de juiste hefbomen in handen hebben om de kwaliteit, voortgang en maatschappelijke relevantie van de projecten te bewaken, alsook de overeenstemming met de regionale mobiliteitsplanning. Om te garanderen dat de vervoerregioraad de projecten optimaal kan beoordelen, is het essentieel om de juiste actoren te laten participeren in de vervoerregioraad. Het is immers de participatie van relevante actoren, onder meer uit het (lokale) middenveld, die bijdraagt aan de aanwezigheid van de juiste expertise.

4.2 Concretere afstemming ruimtelijke ordening en mobiliteit

De Mobiliteitsraad is ervan overtuigd dat basisbereikbaarheid enkel door een optimale integratie van ruimtelijke en mobiliteitsconcepten daadwerkelijk kan bijdragen aan de evolutie naar een efficiënter ruimtegebruik met minder bijkomend ruimtebeslag. Anderzijds is een integratie van deze concepten een noodzakelijke voorwaarde om het mobiliteitssysteem te ontlasten en weerbaarder te maken door de juiste ruimtelijke ingrepen. In eerdere adviezen vroeg de MORA reeds om tot een geïntegreerde aanpak te komen van vervoer, infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen op het gebied van planvorming, financiering en exploitatie.

De Mobiliteitsraad meent dat de Vlaamse overheid basisbereikbaarheid mee moet garanderen door een ruimtelijk beleid te voeren dat maximaal inzet op de bundeling van functies en het versterken van kernen. De goedkeuring van de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) op 20 juli 2018 is daarom een belangrijke stap.

Het ontwerpdecreet legt vooral de nadruk op de mobiliteitsaspecten van basisbereikbaarheid en dan vooral op het openbaar vervoer, en legt te weinig linken naar de ruimtelijke aspecten. De beoogde samenhang met ruimtelijke ordening krijgt wel aandacht in het ontwerpdecreet en de memorie van toelichting, maar dit wordt niet geconcretiseerd.

De Mobiliteitsraad vindt dat de uitwerking van het concept basisbereikbaarheid meer linken naar ruimtelijke ordening en ontwikkeling moet bevatten. Een efficiënte ruimtelijke indeling is immers een voorwaarde voor een performant kernnet en aanvullend net. De MORA adviseert daarom om in het ontwerpdecreet een gegarandeerde vertegenwoordiging van het departement omgeving in de vervoerregioraden op te nemen. Volgens de Raad kan van leden van vervoerregioraden niet verwacht worden dat ze uit eigen beweging belangrijke ruimtelijke principes meenemen in hun planning.

De strategische visie BRV schuift een aantal essentiële concepten naar voor zoals knooppuntwaarde, voorzieningenniveau en een hiërarchisering van knooppunten voor personenvervoer en goederenvervoer. Daarnaast heeft het BRV een sterk regionale insteek, onder meer door de koppeling te maken met de vervoerregio's en de mogelijkheid om geïntegreerde gebiedsgerichte programma's op te stellen.

De MORA adviseert om deze principes mee op te nemen in het decreet. Het ontwerpdecreet vermeldt wel het concept 'attractiepool', maar maakt nergens de koppeling met de knooppuntenhiërarchie uit het BRV. Ook voorzieningenniveau en knooppuntwaarde, potentieel belangrijke graadmeters voor het benoemen van attractiepolen en/of knooppunten, kunnen volgens de MORA een verschil maken in het kader van basisbereikbaarheid. De onderlinge relatie tussen deze concepten, zoals uitgelegd in de strategische visie BRV, kan functioneren als inrichtend principe bij het uittekenen van kernnet, aanvullend net en vervoer op maat.

4.3 Basisbereikbaarheid vraagt samenwerking

Naast de noodzakelijke horizontale aanpak op Vlaams niveau, kan de concretisering van basisbereikbaarheid enkel slagen als er voldoende samenwerking is met alle beleidsniveaus waarop het mobiliteitsbeleid wordt vormgegeven. Het zal ook belangrijk zijn om samen te werken met de overheden en operatoren van aangrenzende gewesten en buurlanden om tot een optimaal afgestemd aanbod te komen.

Naast de eerder vermelde lokale mobiliteitsplanning is afstemming met het federale en provinciale niveau van groot belang. De MORA geeft een aantal suggesties om de linken met andere beleidsniveaus duidelijker op te nemen in het decreet basisbereikbaarheid.

4.3.1 Spoornetwerk als ruggengraat

De visie om het spoornetwerk tot de ruggengraat van het hiërarchisch gestructureerd openbaar vervoersnetwerk te maken kwam zowel in de eerdere conceptnota's basisbereikbaarheid als in

de memorie van toelichting van het ontwerpdecreet aan bod. Het ontwerpdecreet zelf verwijst echter nergens naar deze ambitie, naar de trein als modus, naar de NMBS of Infrabel.

Om het spoornetwerk tot een echte ruggengraat van het openbaar vervoer te maken, is, gezien de bevoegdheidsverdeling, een goede afstemming met het federale beleidsniveau noodzakelijk. In eerdere adviezen vroeg de Raad om alle middelen te gebruiken om te wegen op het spoorbeleid, zoals via de Vlaamse vertegenwoordiger in de Raad van Bestuur en via het Vlaamse Parlement.

In het verleden zijn een aantal belangrijke operationele facetten, belangrijk voor de optimale realisatie van basisbereikbaarheid, niet uitgewerkt. Zo zijn bijvoorbeeld de totstandkoming van voorstadsnetwerken, en de aanleg van stations en stationsomgevingen tot multimodale knooppunten, ontbrekende schakels. Om dit te remediëren acht de MORA het nuttig om de relevante spooroperator, en de relevante spoorwegbeheerder, automatisch op te nemen in de minimale samenstelling van de vervoerregioraad. Op deze manier kan er volgens de Mobiliteitsraad te allen tijde een dialoog blijven bestaan over specifieke, regionale spoordossiers.

4.3.2 Rol provincies

De Vlaamse provincies hebben een aantal afgelijnde taken inzake mobiliteit die zijn opgenomen in het huidige Provinciale Mobiliteitscharter. Deze taken zijn bovenlokaal fietsbeleid, woon-werkverkeer, mobiliteitseducatie en –sensibilisatie, gebiedsgerichte mobiliteitsvisies en trage mobiliteit. Het ontwerpdecreet is niet afgestemd op de provinciale taakstelling, waardoor het voor de MORA onduidelijk is hoe de toekomstige werking van basisbereikbaarheid zich zal verhouden tot de taken in het charter.

Ook de nieuwe versie van het Mobiliteitscharter, dat in de loop van augustus en september 2018 wordt voorgelegd aan de deputaties en de provincieraden van de 5 provincies, stemt niet overeen met het ontwerpdecreet. Dit nieuwe charter erkent de rol van de provincies en stelt dat ze een actieve bijdrage moeten leveren aan de vervoerregiowerking, onder meer door het ter beschikking stellen van expertise bij de opmaak van mobiliteitsplannen, met specifieke aandacht voor fietsbeleid en de bereikbaarheid van tewerkstellingslocaties.

Momenteel worden de provincies niet systematisch betrokken worden bij de vervoerregioraden. Enkel wanneer de provincie samenvalt met de grenzen van de vervoerregio, i.e. de provincie en vervoerregio Limburg, is de deelname van de provincie verplicht.

Gezien hun jarenlange expertise inzake mobiliteitsdossiers en hun specifieke taakstelling, vindt de MORA dat de provincies een decretaal vastgelegde plaats moeten krijgen in de vervoerregioraden. Bovendien maakten de provincies tijdens de proefprojecten steeds deel uit van de vervoerregioraad en valt uit de evaluatie niet op te maken waarom hun deelname aan de vervoerregioraden niet meer opportuun zou zijn.

5 Missie mobiliteitsbeleid en basisbereikbaarheid

Doelstellingen mobiliteitsbeleid

Het ontwerpdecreet stelt als doelstelling dat ‘het mobiliteitssysteem duurzaam, veilig, intelligent en multimodaal is. Het wordt uitgebouwd en geëxploiteerd met aandacht voor toegankelijkheid

en leefbaarheid'. Onder toegankelijkheid moeten volgens de Raad ook betaalbaarheid en klantvriendelijkheid vallen.

Ter uitvoering van het mobiliteitsbeleid definieert het ontwerpdecreet acht doelstellingen. De MORA is tevreden dat het STOP-principe en een vlotte doorstroming worden meegenomen. De MORA vindt de doelstelling 'verleiden, motiveren, prikkelen tot gedragsverandering' te vrijblijvend en vraagt om een modale verschuiving naar duurzame modi op te nemen als doelstelling voor het mobiliteitsbeleid.

De MORA vindt de doelstellingen voor het mobiliteitsbeleid te operationeel. Voor de MORA is het belangrijk dat het mobiliteitsbeleid en basisbereikbaarheid ook maatschappelijke doelstellingen nastreeft. Om tot een inclusief en toegankelijk mobiliteitssysteem te komen, vraagt de Raad om ook volgende doelstellingen op te nemen in het decreet:

- Vervoersarmoede in Vlaanderen, ook in de buitengebieden, wegwerken
- Beantwoorden aan de noden van doelgroepen die fysieke, financiële en sociale problemen ervaren aan de hand van kwalitatieve en betrouwbare diensten
- Een verhoogde vervoersautonomie nastreven voor mensen die voor hun verplaatsingen afhankelijk zijn van derden.

Doelstellingen basisbereikbaarheid

Voor de MORA is het belangrijk dat de gebruiker centraal staat bij de conceptualisering en concretisering van basisbereikbaarheid. Uit de verschillende bereikbaarheidsnoden van een inwoner van Vlaanderen moeten rechten voortvloeien die decretaal worden verankerd. Basisbereikbaarheid moet voor de MORA een openbare dienstverplichting worden die door de Vlaamse overheid wordt gegarandeerd door een mobiliteitsbeleid en een afgestemd ruimtelijk beleid.

Het ontwerpdecreet stelt de gebruiker onvoldoende centraal en duidt niet wat geldt als basis in basisbereikbaarheid. Het ontwerpdecreet stelt dat basisbereikbaarheid tot doel heeft 'belangrijke maatschappelijke functies' bereikbaar te maken maar definieert die verder niet.

Voor de MORA moet basisbereikbaarheid vertrekken van de nood van een inwoner van Vlaanderen aan de bereikbaarheid van basisfuncties om volwaardig te kunnen deelnemen aan het maatschappelijke leven. De MORA vraagt om volgende basisfuncties op te nemen in het decreet:

- bestemmingen met economische functies zoals plaatsen van tewerkstelling.
- bestemmingen met publieke en commerciële functies zoals onderwijsinstellingen, gezondheidsinstellingen, administratieve centra, gemeentehuizen, banken, bibliotheken en winkels.
- bestemmingen met sociaal-culturele functies zoals het verenigingsleven, vrienden en familie, plaatsen van cultuur, sport en ontspanning.

Naargelang van het belang en het vervoerspotentieel van de bestemmingen, dienen zij te worden gekoppeld aan een bepaalde laag van het hiërarchisch gestructureerd vervoersmodel. Dit impliceert dat woonzones, in functie van de bereikbaarheidsbehoeften van de gebruikers, op een kwalitatieve manier worden ontsloten naar de attractiepolen. Daarnaast moet ook het ruimtelijk

beleid maximaal inzetten op kernversterking en verdichting van woonzones zodat het vervoersmodel optimaal kan werken.

In het behoeftenonderzoek in de vervoerregio's moet aandacht gaan naar de bereikbaarheidsnoden van alle gebruikers, ongeacht leeftijd, sociaaleconomische status, een woonplaats in een stedelijke of landelijke omgeving en toegankelijkheidbeperkingen. Het is belangrijk dat dit onderzoek resulteert in een kwalitatieve normering voor het kernnet, het aanvullend net en het vervoer op maat.

6 Stakeholdermanager in elke vervoerregio is onmisbaar

Het ontwerpdecreet regelt de participatie met betrekking tot de mobiliteitsplannen en –projecten op verschillende beleidsniveaus. De Vlaamse Regering kan minimale regels bepalen voor de participatie op regionaal en lokaal niveau.

De MORA vindt dat het ontwerpdecreet te weinig garanties biedt voor de organisatie van een gestructureerd en kwaliteitsvol participatietraject bij de concretisering van basisbereikbaarheid. De vereiste om op regionaal en lokaal niveau minimaal een openbaar onderzoek te organiseren volstaat niet.

In zijn advies van december 2017 vroeg de MORA dat uit de proefprojecten een werkbaar model van participatie en stakeholdersmanagement komt. De Raad vroeg aan het departement MOW om een werkmodel van stakeholdersmanagement voor advies voor te leggen aan de MORA. De MORA betreurt dat er geen model van stakeholdersmanagement werd voorgelegd voor advies.

Participatie is niet alleen belangrijk in de conceptuele fase, maar ook bij de concretisering en evaluatie van basisbereikbaarheid in de vervoerregio. Een constante opvolging met tussentijdse evaluaties die op een transparante wijze worden gecommuniceerd naar de betrokken stakeholders en het maatschappelijk middenveld kan bijdragen aan de maatschappelijke gedragenheid.

Uit de evaluatie van de proefprojecten bleek dat de organisatie van lokale participatie moeilijk en vervoersregio-specifiek is. Daarom adviseert de MORA om in elke vervoerregio een stakeholdermanager aan te stellen die, op maat van de specifieke vervoerregio of van een specifiek project, alle relevante stakeholders en het maatschappelijk middenveld betrekt bij de beleidsvoorbereiding en evaluatie van basisbereikbaarheid in de vervoerregio. De stakeholdermanager moet als onafhankelijke schakel kunnen opereren tussen de leden van de vervoerregioraad, de stakeholders en het maatschappelijk middenveld.

De stakeholdermanager moet actief inzetten op toegankelijke communicatie om alle gewenste doelgroepen te bereiken zodat zij mee alle bereikbaarheidsnoden van de vervoerregio kunnen in kaart brengen. Dit moet ervoor zorgen dat de voorgestelde bereikbaarheidsoplossingen maatschappelijk gedragen zijn en beantwoorden aan de behoeften van alle gebruikers ongeacht leeftijd, sociaal-economische status, toegankelijkheidsbeperkingen of een woonplaats in een stedelijke of landelijke omgeving.

7 Gelaagd vervoersnet: operatoren & regierollen

De memorie van toelichting duidt de verschillende regieniveaus: het strategisch niveau staat in voor het vastleggen van de beleidsprincipes en service levels, het tactisch niveau vertaalt die in netwerken en projecten en het operationeel niveau bedient de netwerken en voert de projecten uit. Al naargelang de vervoerslaag wordt de tactische regiefunctie ingevuld door het departement MOW, de exploitant van het kern- en aanvullend net of de vervoerregioraad. De Mobiliteitscentrale is operationeel regisseur voor het vervoer op maat. Het ontwerp van decreet verwijst echter enkel naar de centrale modusonafhankelijke regie die het departement MOW toekomt.

De MORA vraagt om de tactische en operationele regierol uit te werken in het decreet. Deze rechtsgrond is belangrijk opdat actoren bij de start van de vervoerregiowerking actoren kunnen starten met een volledige taakomschrijving. In de uitvoeringsbesluiten kan dan concreet worden verduidelijkt welke speler welke taken zal uitvoeren.

In de organisatie van basisbereikbaarheid krijgen verschillende actoren andere taken toegewezen dan waar zij vandaag kennis over hebben. Daarom zal het belangrijk zijn dat de Vlaamse Regering de verschillende actoren maximaal ondersteunt met de overdracht en het delen van bestaande expertise.

Mobility as a Service (MaaS) en de Mobiliteitscentrale

Het ontwerpdecreet duidt dat de vervoerregioraden verantwoordelijk zijn voor het uittekenen van het vervoer op maat. De Mobiliteitscentrale wordt bevoegd voor de operationele regie van het vervoer op maat.

In zijn Mobiliteitsverslag 2018 beklemtoonde de MORA dat het de taak is van de overheid om te garanderen dat Mobility as a Service (MaaS) bijdraagt aan een toegankelijk, inclusief en betaalbaar mobiliteitssyteem. MaaS-platformen kunnen een facilitator zijn voor een echt vraaggestuurd mobiliteitssyteem en mee de basis in basisbereikbaarheid helpen concretiseren.

Voor de MORA is het noodzakelijk dat de Vlaamse Regering service levels bepaalt voor het vervoer op maat en dat er een strategische visie wordt ontwikkeld over de rol van MaaS-operatoren en de Mobiliteitscentrale in het vervoer op maat.

De MORA herhaalt zijn vraag om een onafhankelijke MaaS-regulator op te richten. De Raad adviseert om dit binnen het ontwerpdecreet te doen.

8 Financiering en tarieven

Financiering

De uitgangspunten van de Vlaamse Regering voor de financiering van basisbereikbaarheid zijn budgetneutraliteit, gesloten enveloppes per vervoerregio en kostenefficiëntie.

Voor de MORA is het belangrijk dat er voldoende middelen worden vrijgemaakt om per vervoerregio een kwalitatief kernnet, aanvullend net en vervoer op maat te kunnen realiseren.

De MORA wenst volledige transparantie over de beschikbare budgetten die kunnen aangewend worden voor de verschillende vervoerslagen. De MORA vraagt om ook in kaart te brengen welke budgetten er in de vervoerregio's al worden uitgegeven aan het vervoer op maat, of er budgetten gerelateerd aan mobiliteit zijn in andere beleidsdomeinen die kunnen bijdragen tot de kostenefficiënte realisatie van vervoer op maat en of er andere innovatieve financieringsmiddelen bestaan of gevrijwaard kunnen worden. Daarnaast moet het snel duidelijk zijn hoe het theoretisch groeitraject van het vervoer op maat, zoals uitgetekend in de studie van Deloitte, zal worden gefinancierd, en hoe het zich zal verhouden tot de financiering en organisatie van het leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs. De Raad vraagt om duidelijk in kaart te brengen wat de financiële gevolgen zullen zijn op het exploitatiebudget van De Lijn, op haar exploitanten, de betrokken werknemers, de reizigers en de lokale besturen in de vervoerregio's.

De MORA ondersteunt de ambitie om basisbereikbaarheid op een maatschappelijk-efficiënte manier te bewerkstelligen maar vindt het belangrijk dat de betaalbaarheid van het vervoersaanbod voor de gebruiker wordt gegarandeerd. Basisbereikbaarheid moet ook een sociale en maatschappelijk inclusieve rol vervullen. Daarom is het belangrijk dat er extra aandacht wordt besteed aan de noden van sociaal zwakke doelgroepen.

Tarief- en ticketintegratie

Het ontwerpdecreet stelt dat de Vlaamse Regering het tariefbeleid voor het kern- en aanvullend net coördineert en de tarieven bepaalt. De vervoerregioraad coördineert het tariefbeleid voor het vervoer op maat en bepaalt de tarieven. De exploitanten kunnen onderbouwde voorstellen voorleggen wat betreft hoogte en structuur van het tarief.

Voor de MORA staat het feit dat de vervoerregioraad de tarieven bepaalt voor het vervoer op maat de in het ontwerpdecreet aangehaalde doelstelling van maximale tarief- en ticketintegratie in de weg. De MORA vindt het noodzakelijk dat om de concretisering van basisbereikbaarheid te doen slagen er binnen en over de grenzen van de vervoersregio's moet ingezet worden op transparantie en eenduidigheid in tariefstructuren en tariefvoorwaarden en één uniek vervoersbewijs voor het volledige vervoerssysteem. De MORA vraagt daarom dat de Vlaamse Regering het tarief- en ticketbeleid coördineert en bepaalt voor alle netten.

Voor de MORA is tariefdifferentiatie binnen bepaalde normen mogelijk indien dit tot een kwalitatieve verbetering van de dienstverlening leidt. Deze mogelijkheid stelt vervoerregio's in staat om maatschappelijk gewenste vormen van mobiliteit in de markt te zetten.

ADVIES VAN DE VERENIGING VAN VLAAMSE STEDEN EN GEMEENTEN

Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten vzw
Paviljoenstraat 9 • 1030 Brussel • T 0032 2 211 55 00 • F 0032 2 211 56 00
RPR Brussel BE 0451 857 573 • BIC GKCCBEBB • IBAN BE 10 0910 1156 9604
info@vvsg.be • www.vvsg.be

Advies decreet Basisbereikbaarheid

VVSG-advies directiecomité 19.09.2018

Inhoud

1 Nieuw overlegniveau: Vervoerregio(raad) (VVR(R)) ... 132
1.1 Inspraak gemeenten ... 132
1.2 Indeling vervoerregio's ... 132
1.3 Werking vervoerregioraden ... 133
2 Mobiliteitsplannen ... 134
2.1 Mobiliteitsplan Vlaanderen ... 134
2.2 Regionaal mobiliteitsplan (RMP) ... 134
2.3 Gemeentelijk mobiliteitsplan (GMP) ... 135
2.4 Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen ... 136
2.5 Voortgangsrapportage en mobiliteitsmonitoring ... 136
3 Projecten ... 136
4 Openbaar personenvervoer ... 137
4.1 Gelaagd vervoersnet ... 137
4.1.1 Financiering ... 137
4.1.2 Netwerk ... 138
4.2 Mobiliteitscentrale ... 140
4.3 Tariefbeleid ... 140
4.4 Infrastructuurbeleid / Flankerende maatregelen ... 140
5 Sterkere operationele link mobiliteit – ruimtelijke ordening ... 141

Het **decreet** Basisbereikbaarheid **integreert regelgeving** i.v.m.

- mobiliteitsdecreet (ex-mobiliteitsconvenant) met overleg-, project- en subsidieprocedures
- openbaar vervoer / basisbereikbaarheid.

Dit is een goede zaak en kan de onderlinge afstemming alleen maar bevorderen.

Het decreet legt voornamelijk de **grote principes** en het werkingskader vast. Voor (de beoordeling van) de concrete vertaling naar de praktijk zal veel afhangen van de **uitvoeringsbesluiten** (bv. in hoeverre houdt het principe van vereenvoudiging, terughoudende overheid inzake regelgeving en methodieken stand, en blijft lokaal/regionaal

maatwerk en beleidsruimte behouden). De VVSG vraagt dat **ook bij die regelgeving de steden en gemeenten voldoende betrokken** worden.
Hetzelfde geldt voor richtlijnennota's die in afwachting van de nieuwe regelgeving alvast opgemaakt worden. Er is immers een zeer krappe doorlooptijd tot de concrete uitrol van basisbereikbaarheid voorzien.
Het concept basisbereikbaarheid houdt een structurele wijziging van het openbaarvervoerlandschap in. Het is aangewezen dat het decreet op relatief korte termijn (na 1 jaar? 3 jaar?) een **evaluatie** zou voorzien, zowel over het aanbod als over de overlegstructuur.

1 Nieuw overlegniveau: Vervoerregio(raad) (VVR(R))

1.1 Inspraak gemeenten

De proefprojecten laten verhopen dat met dit nieuw overlegforum de **gemeenten daadwerkelijk meer inspraak** hebben in

- het **openbaarvervoernetwerk**
- de (prioritering van) **gewestelijke investeringsprojecten**

Via het advies van de VVRR op **het GIP** (Geïntegreerd Investeringsprogramma binnen het Vlaamse beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken) zullen gemeenten structureel op de hoogte zijn van, en kunnen overleggen over de investeringsplanning van het Vlaams gewest.
De VVSG vraagt hierbij ook aandacht voor rioleringsprojecten en planningstermijnen:

- De memorie laat ook de opening om het GIP af te stemmen met andere "overige openbare werken of projecten, ook van andere overheden". Zeker voor dossiers met **riool**subsidies (bv. gekoppeld aan gewestwegen, Aquafindossiers,…) zou dit een goede zaak zijn. Dit vereist voor dit aspect ook overleg met de VMM in de VVRR.
- Van gemeenten wordt verwacht dat ze bij het begin van de legislatuur een meerjarenplanning opstellen voor de volgende **6 jaar**. Dit zou ook het streefdoel van het GIP moeten worden, met het oog op een goede wisselwerking tussen GIP- en gemeentelijke investeringsprojecten.

1.2 Indeling vervoerregio's

Het is een goede zaak dat (art. 6.)

- de indeling in vervoerregio's veelal aansluit bij bestaande interacties tussen gemeenten
- de samenstelling, op vraag van de vervoerregio herzien kan worden.

Ook regio-indelingen in andere beleidsdomeinen zouden hierop zoveel mogelijk moeten afgestemd worden, onder meer bij ruimtelijke ordening en welzijn.

1.3 Werking vervoerregioraden

Wat **de samenstelling** betreft

- lijkt ons de betrokkenheid van **ruimtelijke ordening te vrijblijvend**. Gezien grote wederzijdse invloed van ruimtelijke ordening en mobiliteit, zou die eerste een structurele partner moeten zijn in de vervoerregioraad. Dit wordt wel aangehaald in de memorie, maar niet in het decreet. Dit moet binnen de Vlaamse overheid steviger verankerd worden (zie ook *5. Sterkere operationele link mobiliteit – ruimtelijke ordening*).
- Niet onbelangrijk voor verschillende vervoerregio's is dat decreet en memorie de mogelijkheid laten dat desgevallend ook de **streekintercommunale kan deelnemen** aan de vergadering, en zo ten volle haar ondersteunende rol voor gemeenten kan opnemen.
- Voor gemeenten aan **gewest- en landgrenzen** is het belangrijk te weten hoe en met welke partners het overleg over de grenzen heen kan verlopen

De memorie geeft al aan dat het wenselijk is om bij de concretisering in het BVR het **duo-voorzitterschap** dep. MOW – lokale mandataris (obv van de positieve evaluatie hiervan in de proefprojecten) behouden zal blijven. Wat een goede zaak is. Het lijkt ons daarbij aangewezen dat de mandataris de vergadering inhoudelijk leidt, en dat de medewerker van het departement MOW de meer technische en procedurele aspecten toelicht en bewaakt.

De werking wordt vereenvoudigd, door die zoveel mogelijk **in te passen in bestaande goede intergemeentelijke samenwerkingen**. Ook het huishoudelijk reglement zal dit toelaten.

De **beslissingsprocedure** biedt **meer inspraak voor de gemeenten.** Niet alleen in het openbaar vervoeraanbod (wat nu een pijnpunt is voor de gemeenten), maar ook bij andere mobiliteitsthema's.

- Er wordt steeds gestreefd naar consensus. Hoe die bereikt moet worden is (nog) niet bepaald. Dit biedt anderzijds de **ruimte** aan de vervoerregioraad om een **geëigende beslissingsprocedure** af te spreken.
- Als er **geen consensus** bereikt wordt, is het **niet langer enkel de Vlaamse overheid** die de knoop doorhakt:
    - bij thema's i.v.m. basisbereikbaarheid, legt de minister eerst een alternatief voorstel voor aan de vervoerregioraad. Als ook hierover geen consensus bereikt wordt, beslist de minister (om de Vlaams-brede organisatie van basisbereikbaarheid niet te hypothekeren);
    - bij andere thema's, kunnen gemeenteraden apart alsnog het regionaal mobiliteitsplan goedkeuren. Het is dus niet de Vlaamse overheid die oplegt wat de gemeente moet goedkeuren. Wat alle consequenties zijn voor gemeenten die niet goedkeuren is evenwel nog niet duidelijk, bv. wat dit betekent voor fietspadprojecten? Wel duidelijk is: goedkeuring is een voorwaarde voor gemeentelijke projectsubsidies.

Elke vervoerregio wordt bijgestaan door een **mobiliteitsbegeleider**. Het is niet duidelijk wat hun rol wordt/blijft op gemeentelijk niveau. Ook daar bieden ze een goede ondersteuning voor de lokale besturen. De VVSG pleit er voor hun rol ook daar te behouden.

Het lijkt niet aangewezen dat de sturing van **lokale ruimtelijke plannen en vergunningen** eenzijdig van uit het regionaal mobiliteitsplan zou gebeuren (memorie van toelichting art. 10), zonder een regionaal overleg op vlak van ruimtelijk beleid. De **grens tussen gemeentelijke bevoegdheid en autonomie versus regionale bevoegdheid en toezicht** moet uitgeklaard worden.

2 Mobiliteitsplannen

2.1 Mobiliteitsplan Vlaanderen

Met het opmaken van Vlaamse, provinciale, regionale en gemeentelijke mobiliteitsplannen is **verticale afstemming** belangrijk. Maar **ook horizontale**. Lokale en regionale mobiliteitsplannen moeten met dit decreet, terecht, hun bijdrage voor en de afstemming met beleidsplannen ruimte, milieu, klimaat, … aantonen. Voor het mobiliteitsplan Vlaanderen is dit evenwel niet opgenomen? Die concrete afstemming is nochtans ook belangrijk, en zou moeten toegevoegd worden.

- Parallel: voor de Vlaamse overheid wordt verwezen naar budgettaire ruimte van de betrokken gewestelijke entiteiten. Voor lokale overheden is die verwijzing er niet? In elk geval is het, met het oog op de doelstellingen van het decreet basisbereikbaarheid, aanwezen dat de middelen die de Vlaamse overheid en de gemeenten nu reeds voorzien minstens behouden blijven.

Het Mobiliteitsplan Vlaanderen vormt een beleidskader voor de andere mobiliteitsplannen. Dat plan is er nog niet. In 2019 maken de vervoerregioraden een regionaal mobiliteitsplan op. Het is aangewezen dat dat in de context van een **goedgekeurd Vlaams mobiliteitsplan** kan.

2.2 Regionaal mobiliteitsplan (RMP)

De opmaak van de regionale mobiliteitsplannen gebeurde in de proefprojecten onder **begeleiding van een studiebureau**, aangesteld en betaald door de Vlaamse overheid. Dit is ook nodig voor de andere regionale mobiliteitsplannen. Dat is naar verluidt de bedoeling, maar dit is niet (duidelijk) terug te vinden in de teksten van dit voorontwerp.
Er moet ook gewaarborgd worden dat de vervoerregio's en gemeenten toegang hebben tot alle studies, onderzoeken, modellen, … van de Vlaamse overheid (AWV, MOW, De Lijn, Omgeving,…).
De regionale mobiliteitsplannen moeten **goedgekeurd** worden **door de gemeenteraden**. Zo worden ze voorgelegd aan elke individuele gemeenten en krijgen ze een formele basis.

Als er geen consensus is, is geen goedkeuring vereist van de gemeenten die niet akkoord zijn. Zij zijn dus in principe vrij om zich al dan niet achter het 'meerderheidsplan' te scharen. Maar goedkeuring door de gemeenteraad is wel een vereiste om projectsubsidies te verkrijgen. Die vrije keuze is dus relatief.

Daar waar geen GMP meer opgesteld worden, zal het **regionaal mobiliteitsplan** een belangrijk beleidskader vormen. Er moet daarom over gewaakt worden dat **andere deeldomeinen** dan openbaar vervoer – ondanks de tijdsdruk voor de uitrol van basisbereikbaarheid – **ook kwaliteitsvol aan bod** komen in deze plannen. Die hebben trouwens dikwijls een rechtstreekse impact op het openbaar vervoer (bv fietsbeleid, trage wegen bij first en last mile; bv circulatieplannen, vrachtroutes / goederenvervoer, meer alternatieven voor de auto, … bij doorstroming, bv…).

2.3 Gemeentelijk mobiliteitsplan (GMP)

Het GMP is **niet langer verplicht**. Formele basis voor (onder meer?) subsidies, wordt de gemeentelijke goedkeuring van het regionaal mobiliteitsplan.
Het decreet behoudt wel de mogelijkheid voor de opmaak GMP, met een lichtere procedure (althans in het decreet, is uiteraard ook afhankelijk van de regelgeving in het BVR).
De vrees bestaat – vooral bij externe partners – dat lokale mobiliteitsplanning helemaal zal verdwijnen. Zo'n vaart zal het allicht niet lopen: gemeenten zullen (deel)plannen, en/of integreren in de BBC, en/of integreren in andere beleidsplannen (bv klimaatbeleidsplan) en/of deels zich enten op het regionaal mobiliteitsplan.

Het GMP wordt ter bespreking voorgelegd aan de **projectstuurgroep** (lees: huidige GBC).
Dat **advies is niet bindend**. Maw het is niet langer zo dat de Vlaamse partners kunnen bepalen wat er in het GMP moet staan, en daar vervolgens zelf helemaal geen rekening meer moeten mee houden (bv in hun eigen prioritering van projecten).
Het advies van de **externe kwaliteitsadviseur** vervalt. De kwaliteitstoets gebeurt via de gezamenlijke expertise van de partners in de projectstuurgroep.
Ook voor het GMP is niet bepaald of er nog **subsidies** mogelijk zijn. We pleiten ervoor dat dit, aansluitend op en ter verfijning van het regionaal mobiliteitsplan mogelijk blijft.
Om te vermijden dat er problemen ontstaan voor de **GMP's en projecten die lopende zijn** op het moment dat het huidige mobiliteitsdecreet wordt opgeheven (d.i. bij het in voege treden van decreet Basisbereikbaarheid), worden best de nodige **overgangsbepalingen** voorzien.
Als gemeenten de in het vooruitzicht gestelde subsidies (ook voor reeds gemaakte studiekosten) toch niet zouden krijgen, zou dit toch een stoorzender zijn voor het draagvlak voor het nieuwe basisbereikbaarheidsdecreet.
Overgangsbepalingen zijn wel al voorzien geval voor de reeds opgestelde GMP's.

Verduidelijking van de **grens tussen gemeentelijke bevoegdheid en autonomie versus regionale bevoegdheid en toezicht** geldt ook hier:

- regionaal mobiliteitsplan geen ‘bindend’ gedeelte, maar er kan slechts in bepaalde gevallen ‘van afgeweken’ worden?
- Of nog, hoe ruim wordt ‘gemeentelijke plannen mogen “niet strijdig zijn met” het Mobiliteitsplan Vlaanderen’ geïnterpreteerd?
- hoever reikt het regionaal mobiliteitsplan: o.m. bij flankerende maatregelen (bv parkeren)?

Er kan slechts in bepaalde gevallen van plannen afgeweken worden (art. 13 §3). Dit zou ook moeten kunnen in functie van verkeersveiligheid of luchtkwaliteit?

2.4 Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen

Een specifiek belendend Vlaams beleidsplan wordt bijkomend expliciet naar voor geschoven in dit decreet: het verkeersveiligheidsplan. De vraag kan gesteld worden waarom dit plan wel en andere plannen niet, maar verkeersveiligheid blijft ondanks alle inspanningen terecht een belangrijk aandachtspunt van beleidsmakers en inwoners. In die zin **schaart de VVSG zich achter deze decretale extra klemtoon** op dit mobiliteitsthema. Maar nog beter zou het verkeersveiligheidsplan een integraal onderdeel van het mobiliteitsplan zijn.

2.5 Voortgangsrapportage en mobiliteitsmonitoring

Niet alleen voor de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan zal **ondersteuning** nodig zijn, ook voor het in kaart brengen van de monitoringgegevens zoals omschreven in de memorie zal dat het geval zijn.
De in de memorie aangehaalde **monitoringscriteria** zijn geënt op de organisatie van het ‘openbaar vervoer’. Ook andere modi moeten aan bod komen. Net zoals de monitoring van vervoersarmoede.

3 Projecten

De **projectstuurgroep** vervangt tandem (i)GBC – RMC. Dit betekent een **procedurele vereenvoudiging** voor gemeenten, en zal onder meer situaties vermijden waarbij partners afwezig blijven op de GBC en dan projecten fundamenteel in vraag stellen op de RMC.
Het is niet duidelijk welke beslissingskracht de projectstuurgroep heeft bij projecten (i.t.t. bij het GMP: advies aan de gemeente). Ook concretere werkafspraken tussen de verschillende mobiliteitspartners moeten nog verduidelijkt worden in het uitvoeringsbesluit.

De **subsidieerbare projecten** in het **huidige** mobiliteitsdecreet worden **aangevuld** met initiatieven in functie van basisbereikbaarheid. Logischerwijze behelst dit ook doorstromingsprojecten. Daarom moet ook art. 47 bij de subsidiabele projecten (art. 29 3°) opgenomen worden. Er zullen dus meer soorten projecten onder het decreet kunnen vallen. Ook de samenwerkingsovereenkomsten zijn ruim omschreven, waardoor die ook kunnen afgesloten worden voor andere relevante projecten.

Zowel het behoud van de **verplichting** als van de **vrije keuze van het soort participatietraject** is een goede zaak.
In de proefprojecten was dit evenwel een moeilijk traject. Hoe zorgen voor een goede participatieformule voor middenveld en inwoners, en a fortiori voor kansarmen / vervoersarmen? Immers, een recente bevraging (VVSG, 2017) bij burgemeesters en OCMW-voorzitters wees uit dat ze de bevolkingsgroepen die niet of nauwelijks van zich laten horen, vooral de mensen in armoede, meer willen horen. Een participatietraject is dus belangrijk, maar mag de procedure niet nodeloos verzwaren. Daarom is eerder de methodiek voor het capteren van ieders noden en bekommernissen belangrijk (bv service design), dan de belangenverdediging vanuit verschillende deelsectoren.
Mogelijks kunnen **'stakeholdermanagers'** hieraan tegemoet komen, d.w.z. begeleiders die specifiek vrijgesteld om participatie te waarborgen, via geëigende methodieken, actief en op maat van het project en de regio (naar analogie met de 'omgevingsmanager' bij projecten in Nederland).
Net zoals voor de gemeentelijke participatietrajecten bij het mobiliteitsdecreet, zou het goed zijn ook voor de regionale participatietrajecten know how aan te reiken (bv service design openbaar vervoer Westhoek; bv REKOVER Leiedag; …) .

De VVSG vindt in de decretale basis **voor het gemeentelijk mobiliteitsplan en projecten een gewenste vereenvoudiging** terug. Die zal ook verder bewaakt moeten worden in het uitvoeringsbesluit.
Een bezorgdheid is wel dat het decreet geen basis meer lijkt te bieden voor de verderzetting van de huidige **subsidies van de provincies** bij fietspaden op het BBF?

4 Openbaar personenvervoer

4.1 Gelaagd vervoersnet

4.1.1 Financiering

Het nieuwe concept van een gelaagd netwerk is nog niet uitgetest op het terrein, waardoor het lastig inschatten is wat kan en niet kan met het huidige budget. Dit leidt tot grote **bezorgdheid bij de lokale besturen**, onder meer op basis van volgende vragen:

- De memorie over het Kernnet: "Als het potentieel hogere kwaliteitseisen verantwoordt inzake frequentie of amplitude, moeten deze steeds behouden blijven of versterkt worden.": Zal een gewenste versterking van lijnen door het succes van basisbereikbaarheid kunnen binnen hetzelfde exploitatiebudget? Of moeten dan elders lijnen geschrapt worden? M.a.w. als het openbaar vervoer succesvoller wordt, als het nieuwe concept leidt tot een modal shift, wat betekent dit dan voor de financiering ervan?
- "Middelen voor geregeld vervoer in dunne stromen kan momenteel te weinig ingezet worden op een sterk bovenliggend net", aldus de memorie. Maar door het – terecht –

meer bundelen van lijnen (en dus het terugtrekken van die lijnen uit wijken en dorpen die niet op de corridor liggen), is er net ook meer nood aan bijkomend first en last mile aanbod vanuit die vroegere stopplaatsen. Vraag blijft of een betere integratie van VoM-aanbod zal leiden tot een voldoende efficiëntiewinst om ook die vervoersvragen te kunnen financieren? Vervoersvragen die ontstaan door het 'terugtrekken' van kernnet en aanvullend net: moet dat deel van het budget dan niet overgeheveld worden naar VoM?

- Verschillende bestaande middelen zullen samengebracht worden voor het Vervoer op Maat, waaronder de middelen voor het leerlingenvervoer bijzonder onderwijs. Dit vervoer loopt nu dikwijls over de vervoerregiogrenzen heen. Dit aanbod integreren in het Vervoer op Maat zal zeker niet evident zijn. En dus zullen waarschijnlijk middelen specifiek moeten toegewezen blijven aan dit leerlingenvervoer.
- Zal er met een andere kostendekkingsgraad gewerkt worden voor dunnere vervoersstromen (bv. in landelijk gebied)?

Nieuw(soortig)e projecten Vervoer op Maat vergen in opstart een hogere kost. Deze projecten moeten gaandeweg zelfbedruipender worden, m.a.w. tot een hogere kostendekkingsgraad komen (of omgekeerd kan blijken dat het toch geen goed antwoord was op een bestaande vervoersvraag). Daarom pleit de VVSG voor een **degressieve opstartsubsidie** voor nieuwe projecten. Dit blijkt nu ook een nood in de proefprojecten.

4.1.2 Netwerk

"Basisbereikbaarheid heeft tot doel het bereikbaar maken van belangrijke maatschappelijke functies op basis van een vraaggericht systeem en met een optimale inzet van vervoers- en financiële middelen", aldus het decreet. Zal de grotere klemtoon op potentieel, efficiëntie, vraaggestuurd, nog voldoende marge bieden voor de **maatschappelijke rol** van het openbaar vervoer, en ook maatschappelijke functies met minder vervoersvragen bereikbaar houden (bv bij enquêtes, bekommernissen van ouderen is ook heel dikwijls mobiliteit prominent aanwezig; bv. in de hoorzitting in de commissie Welzijn over de Vlaamse conceptnota Eenzaamheid werd ook de link naar vervoer gelegd)?
Een goede toetssteen vormen de te bedienen aantrekkingspolen zoals ze zijn verduidelijkt in de bijlage van het besluit betreffende het netmanagement (4.9. Te bedienen aantrekkingspoten).
Of nog, zal **participatie aan de samenleving** voldoende gewaarborgd kunnen worden? (bv voor vervoersarmen in de randstedelijke of plattelandsgebieden, voor wie dit een kerndrempel vormt voor onder meer het vinden van werk.)
Het verkleinen van de vervoersarmoede wordt best toegevoegd als negende doelstelling van het mobiliteitsbeleid (art. 4).

Het al dan niet blijven inzetten van een aanbod mag **niet alleen** afhangen van **het gebruik**, maar ook van onderzoek naar de aanwezige vervoersvraag gecombineerd met de vraag of het aanwezige aanbod het juiste antwoord is om aan die vervoersvraag tegemoet te komen.

Efficiëntieverhoging bij Vervoer op Maat wordt onder meer verwacht van een betere integratie van bestaand aanbod. Dit aanbod bestaat dikwijls in de schoot van andere beleidsdomeinen en regelgeving. Die **belendende regelgeving moet voldoende aansluiten** op basisbereikbaarheid:

- Uit de memorie: "Heel wat instellingen (scholen, tehuizen,…) hebben zonder tussenkomst van de overheid eigen, vaak aangepaste voertuigen om verplaatsingen mee te organiseren.": dit ressorteert onder andere dan mobiliteitsregelgeving, wordt die waar nodig ook aangepast? In een van de proefprojecten weigeren bijvoorbeeld twee ziekenhuizen om hun busaanbod te integreren in Vervoer op Maat.
- Dit geldt uiteraard en a fortiori ook voor aanbod mét tussenkomst van overheid (scholen, kinderopvang,…).
- Het vervoersaanbod dat gebruik maakt van financiële middelen uit andere Vlaamse beleidsdomeinen (ziekenhuizen, scholen, tewerkstelling,…) moet zich inschrijven in basisbereikbaarheid en zich openstellen voor andere gebruikers, via de mobiliteitscentrale.
- Integratie van het vervoer van schoolkinderen naar en van het vrijetijds- en opvangaanbod, m.n. de conceptnota "Krachtlijnen voor een nieuwe organisatie voor de opvang en vrije tijd van kinderen" (Vlaamse Regering 18.12.2015)
- Integratie leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs:
    - Gebeurt de bepaling van het recht op leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs in/door de 'vervoerregio', aan de hand van vooraf bepaalde criteria? Of toch in/door het 'verzorgingsgebied'?
    - Wordt ook inzake vervoerswijze, in het kielzog van het M-decreet, zoveel mogelijk inclusief gewerkt? In de geest van beide conceptnota's wellicht wel. Wat zal het gevolg hiervan zijn voor het recht op leerlingenvervoer voor leerlingen die overstappen van het buitengewoon naar het gewoon onderwijs?
    - Wat gebeurt er met de financiering? Subsidie leerlingenvervoer versus persoonsgebonden budget?
- Vormt het 'sociaal voordeel'-principe in de onderwijsregelgeving geen rem op specifiek bijkomend aanbod door gemeenten (wegens verplichte uitbreiding naar alle scholen)?
- Behoudt de nieuwe regelgeving samenwerkingskansen met sociale economieprojecten?
- Ook regio-indelingen in andere beleidsdomeinen zouden hierop zoveel mogelijk moeten afgestemd worden, onder meer bij ruimtelijke ordening en welzijn.

4.2 Mobiliteitscentrale

Het is goed dat er gewaakt wordt over een “strikte **scheiding tussen de regie en de uitvoering**” van ritten.
De mobiliteitscentrale moet – mee in functie van kansarmen, digibeten,… – ook **gratis telefonisch bereikbaar** zijn.

4.3 Tariefbeleid

De **VVRR moet advies kunnen geven** omtrent het tarief van vervoer op maat. Immers, de gemeenten gaan vermoedelijk moeten bijdragen in de financiering van het vervoer op maat. Dat veronderstelt dan ook zeggenschap in het tariefbeleid. Specifiek aanbod – bestaand of nieuw – vereist immers een specifiek business model, waarvan het tariefbeleid een onderdeel is.
Evenwel geldt voor **eenzelfde aanbod** (bv Blue bike) best overal **een gelijk tarief**. Met die nuance dat er – net zoals vandaag voor gemeenten – eigen klemtonen mogelijk moeten zijn (cf. derdebetalersysteem De Lijn, derdebetalersysteem Blue Bike) per vervoerregio of gemeente.

Er moet vermeden worden dat het **overstappen tussen de vervoerslagen** leidt tot een **duurder** openbaarvervoerticket. M.a.w. hoe vermijden dat 2 maal moet betaald worden van A naar B, waar dit vroeger met 1 ticket kon (bv bus + belbus versus bus + blue bike)?
A fortiori: zal het **VG-abonnement** (Vervoersgarantie-abonnement voor onder andere leefloners) gelden voor alle geïntegreerde vervoersystemen? Dit zou moeten. Zo niet dan wordt het net voor de doelgroep die het financieel het moeilijkst heeft ‘gegarandeerd duurder’. Wat indien bv belbus afgeschaft wordt en vervangen door duurder alternatief (MMC, deelauto's, buurtbus ,…)? Dit moet meegenomen worden in kader voor tarifering. Het kan daarbij niet de bedoeling zijn dat die kosten integraal doorgeschoven worden naar de OCMW's, die nu dikwijls het VG-abonnement (deels) financieren.

Naar verluidt worden verschillende tariferingspistes nog verder onderzocht.

4.4 Infrastructuurbeleid / Flankerende maatregelen

De gemeenten moet de **haltes met de nodige infrastructuur** voorzien, toegankelijk en “met bijzondere aandacht voor de bereikbaarheid van haltes en de verkeersveiligheid van aankomende en vertrekkende voertuigen, de voetgangers, de fietsers en ander verkeer”. Dit laatste is een verantwoordelijkheid van de wegbeheerder, dus van **AWV voor een gewestweg**. Of wordt hier nog meer eens een kost langs gewestwegen doorgeschoven naar de gemeenten?
Voor de infrastructuur aan vervoersknooppunten wordt de term ‘combipunten’ gebruikt. Inmiddels vertaalt een 60-tal gemeenten (o.a. in enkele proefprojecten) dit concept in de praktijk via ‘Mobipunten’. Eventuele nadere regels die de Vlaamse regering zal vastleggen

i.v.m. de uitrusting van deze combipunten worden ook best afgestemd met het richtlijnenpakket voor de Mobipunten, en omgekeerd.

Er moet over gewaakt worden dat gemeenten bij innames openbaar domein met **omleidingen** tot gevolg **niet 2 keer dezelfde gegevens moeten invullen** en die 2 keer, langs andere kanalen aan dezelfde partner moeten bezorgen. Ingeven in GIPOD is de geëigende weg, daarvoor is het trouwens (oa) opgemaakt, in overleg met De Lijn. Wat uiteraard niet wegneemt dat daarnaast nog andere kanalen en overleg kúnnen aangewend worden.

5 Sterkere operationele link mobiliteit – ruimtelijke ordening

De conceptnota's en dit voorontwerp wijzen op het sterke verband tussen mobiliteit en ruimtelijke ordening, maar die link lijkt gaandeweg steeds minder prominent aanwezig. De VVSG pleit er voor dit toch sterker te verankeren in dit decreet.

- Luidens de memorie is een doelstelling van basisbereikbaarheid (art. 5) nabijheid, verweving van functies, actief locatiebeleid, maar dit staat niet (duidelijk) in de decreettekst.
- Het uitgangspunt "De basisbereikbaarheid dient ingebed in het ruimtelijke kader" in de conceptnota is niet langer zo duidelijk weerhouden

Suggesties voor een grotere verankering:

- Minimaal zou deelname van het departement Ruimte aan de VVRRn moeten opgenomen worden in decreet , obv concrete afspraken tussen de departementen.
- In de memorie expliciet verwijzen naar de studie Ontwikkelingskansen o.b.v. knooppuntwaarde en voorzieningen (i.o.v. Ruimte Vlaanderen)
- Dit decreet moet de juridische basis voorzien opdat
    - vanaf x -aantal wooneenheden / parkeerplaatsen / geschatte voertuigbewegingen / … (enten op vernieuwde handleiding Mober's)
    - de projectontwikkelaar voor de tijdsduur van de exploitatie instaat voor het voorzien of vergoeden van het extra benodigde openbaar vervoer ernaartoe (bv shuttlebus, deelauto's en -fietsen,…) (=> gedeelde verantwoordelijkheid).
- Secundair effect is dat het zo allicht financieel minder aantrekkelijk wordt om ziekenhuizen, hogescholen, winkelcentra (of baanwinkellint), voetbalstadions, … op goedkopere gronden te bouwen in rand-/buitengebied (bv voetbalstadions in Nederland (PSV, Feynoord, Ajax), liggen quasi op het treinstation).
- Adviserende rol voorzien voor VVRR in omgevingsvergunning? MER? (Maar: dit mag de procedures niet te zeer verzwaren, noch van de omgevingsvergunning, noch van de VVRR.)
- Een eventuele gebiedsgerichte werking in het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen zou dezelfde gebiedsindeling moeten gebruiken als basisbereikbaarheid.

ADVIES VAN DE STRATEGISCHE ADVIESRAAD RUIMTELIJKE ORDENING – ONROEREND ERFGOED

SARO
Strategische Adviesraad
RUIMTELIJKE ORDENING - ONROEREND ERFGOED

Aan de heer Ben WEYTS
Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn

Martelaarsplein 7
1000 BRUSSEL

uw kenmerk	ons kenmerk	bijlagen
-	L1/2018-30	-
vragen naar / e-mail	**telefoonnummer**	**datum**
bea.kayaerts@vlaanderen.be	02-553 64 61	26 september 2018

Betreft : Advies over het voorontwerp van decreet inzake de basisbereikbaarheid

Mijnheer de minister,

SARO wenst met voorliggend advies op eigen initiatief enkele strategische bemerkingen te formuleren bij het voorontwerp van decreet inzake de basisbereikbaarheid zoals goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 20 juli 2018.

Samenhang ruimtelijk beleid en mobiliteitsbeleid

Er is een belangrijke link tussen ruimtelijke ordening en mobiliteit. Daarom hecht de SARO veel belang aan een volwaardige afstemming tussen het ruimtelijk beleid en het mobiliteitsbeleid. Ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteitsontwikkelingen kennen een sterke verwevenheid. De locatiekeuze, het vestigingsgedrag en het ruimtelijk beleid zijn drijvende krachten voor de mobiliteitsontwikkeling.

Transport van personen en goederen (ongeacht de modus) speelt zich af in de ruimte, verloopt op infrastructuren in de ruimte en heeft de bedoeling relatie of verbinding te leggen tussen plekken (functies) in de ruimte. Beide zijn dus toch onlosmakelijk met elkaar verbonden. Beslissingen inzake ruimtelijke ontwikkelingen hebben impact op de mobiliteit. In die zin maakt mobiliteit absoluut deel uit van ruimtelijke planning en kan niet zo maar losgekoppeld worden. Beslissingen over het ontsluiten, verbinden of doorkruisen van gebieden kunnen niet genomen worden los van ruimtelijke argumenten.

SARO vindt het aldus positief dat de Memorie van Toelichting bij het voorontwerp van decreet deze samenhang ook als dusdanig erkent: '*Basisbereikbaarheid gaat hand in hand met een duurzaam ruimtelijk kader door middel van een geïntegreerde aanpak van vervoer, infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen, op het gebied van zowel planvorming, financiering als exploitatie*.'

Havenlaan 88 bus 23, B-1000 Brussel
saro@vlaanderen.be
www.sarovlaanderen.be

SARO betreurt evenwel dat de samenhang tussen het mobiliteitsbeleid en het ruimtelijk beleid onvoldoende wordt bewaakt in het voorontwerp van decreet. Het is tevens een gemiste kans dat het voorontwerp van decreet niet voor advies werd voorgelegd aan SARO. Zonder het ontwerp van decreet in zijn totaliteit te behandelen dringt SARO uitdrukkelijk aan op een volwaardige afstemming inzake (de planning van) het mobiliteitsbeleid en het ruimtelijk beleid. Hierna gaat de raad hier verder op in.

Afstemming mobiliteitsplan en ruimtelijk beleidsplan

Artikel 17 van het voorontwerp van decreet bepaalt dat de bepalingen van de provinciale en gemeentelijke ruimtelijke beleidsplannen die strijdig zijn met de bepalingen van het Mobiliteitsplan Vlaanderen van rechtswege worden opgeheven door de definitieve vaststelling van het Mobiliteitsplan Vlaanderen. De betrokken gemeenten en provincies dienen binnen een specifieke termijn hun ruimtelijke beleidsplannen als dusdanig aan te passen.

Artikel 20 van het voorontwerp van decreet formuleert een gelijkaardige regeling ten aanzien van de eventuele strijdigheid tussen de provinciale en gemeentelijke ruimtelijke beleidsplannen en de bepalingen van een regionaal mobiliteitsplan (= mobiliteitsplan op het niveau van de regio).

De raad kan deze bepalingen niet ondersteunen en wijst op de samenhang tussen het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen en de gemeentelijke en provinciale ruimtelijke beleidsplannen. Deze samenhang wordt met voorgaande opheffingsmaatregel teniet gedaan. Het is geen goede zaak dat met voorliggend ontwerp van decreet de planning inzake het mobiliteitsbeleid hiërarchisch boven de ruimtelijke planning wordt gepositioneerd en daarop ook grondig kan ingrijpen.

SARO dringt aan op de definitieve vaststelling door de Vlaamse Regering van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen en van het Mobiliteitsplan Vlaanderen waarbij aandacht gaat naar een volwaardige afstemming tussen beide plannen. SARO heeft er reeds eerder voor gepleit dat Vlaanderen een coördinerende rol moet opnemen inzake de afstemming tussen het BRV en sectorale beleidsplannen met een ruimtelijke weerslag. Heel wat (beleids-)plannen met belangrijke ruimtelijke doorwerking komen immers van de Vlaamse overheid en hebben vaak ook een Europese link (vb. instandhoudingsdoelstellingen, waterbeleidsplannen, infrastructuurplannen, mobiliteitsplannen, woonbeleidsplannen). De Vlaamse overheid moet hier de coördinatie en afstemming bewaken.

De raad dringt er aldus op aan om de betreffende bepalingen in artikel 17 en artikel 20 van het voorontwerp van decreet te schrappen.

Principes Strategische Visie BRV

Bovendien vraagt de raad dat enkele strategische ontwikkelingsprincipes van de Strategische Visie BRV worden geïntegreerd in het voorliggend voorontwerp van decreet. Het ruimtelijk beleid staat voor de uitdaging een ommekeer te realiseren. Strategische doelstelling betreft het stimuleren van wonen en werken nabij huidige en toekomstige collectieve vervoersknopen en voorzieningen. De knooppuntwaarde en het voorzieningenniveau van een kern bepalen de ontwikkelingsmogelijkheden van een kern, zoals de uitbreidingsmogelijkheden, de streefwaarden voor ruimtelijk rendement, het type en mix van activiteiten (wonen, werken, voorzieningen). Plaatsen met hoge knooppuntwaarden of met hoog voorzieningenniveau in gebieden met beperkt collectief vervoer, vangen zoveel mogelijk de ruimtevragen als gevolg van demografische groei op. De knooppuntwaarde en het voorzieningenniveau van een kern kunnen doorheen de tijd veranderen door onder andere bijkomende collectieve vervoersmodi of door de realisatie van additionele voorzieningen.

Met vriendelijke groeten,

Filiep Loosveldt
voorzitter SARO

Havenlaan 88 bus 23, B-1000 Brussel
saro@vlaanderen.be
www.sarovlaanderen.be

VOORONTWERP VAN DECREET
van 26 oktober 2018

Vlaamse Regering

Voorontwerp van decreet betreffende de basisbereikbaarheid

DE VLAAMSE REGERING,

Op voorstel van de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn;

Na beraadslaging,

BESLUIT:

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn is ermee belast, in naam van de Vlaamse Regering, bij het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet in te dienen, waarvan de tekst volgt:

Hoofdstuk 1. Algemene bepalingen

Artikel 1. Dit decreet regelt een gemeenschaps- en gewestaangelegenheid.

Art. 2. In dit decreet wordt verstaan onder:

1° aanvullend net: de vervoerslaag, vermeld in artikel 32, §3;

2° attractiepool: een plaats met een groot verplaatsingsgenererend vermogen, waaronder zones van tewerkstelling, onderwijs, handel, sport, cultuur, recreatie, gezondheidszorg en mobiliteitsknooppunten;

3° combimobiliteit: multimodaal reisgedrag waarbij personen voor hun verplaatsingen verschillende vervoersmiddelen combineren. De beschikbaarheid van verschillende vervoersmodi maakt het mogelijk vlot te schakelen tussen verschillende vervoersmiddelen;

4° exploitant: elke publiek- of privaatrechtelijke onderneming of groep van ondernemingen die openbare personenvervoersdiensten exploiteert of elke overheidsdienst die openbare personenvervoersdiensten aanbiedt;

5° exploitatievoorwaarden: eisen waaraan de uitvoering van de vervoerdiensten moeten voldoen en die betrekking kunnen hebben op onder meer: exploitatie-amplitude, frequenties, aanleg en onderhoud van de infrastructuur, informatieverlening aan de haltes en in de voertuigen, de vereisten voor de voertuigen en het personeel, de rechten en plichten van de exploitant van een vervoerdienst;

6° geïntegreerd Investeringsprogramma: het geïntegreerd meerjarig investeringsprogramma van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken.
7° geregeld vervoer: het vervoer van personen met een bepaalde regelmaat en langs een bepaalde reisweg, waarbij op vooraf vastgestelde stopplaatsen reizigers mogen worden opgenomen of afgezet en dat ongeacht de modus en tractiewijze van de aangewende vervoersmiddelen. Geregeld vervoer is voor iedereen toegankelijk;
8° halte: de stopplaats van geregeld vervoer of vervoer op maat waar reizigers mogen worden opgenomen of mogen worden afgezet;
9° interne exploitant: een exploitant die een juridisch onafhankelijke entiteit uitmaakt waarover de Vlaamse Regering net als over haar eigen diensten zeggenschap uitoefent;
10° kernnet: de vervoerslaag, vermeld in artikel 32, §2;
11° Mobiliteitscentrale: het orgaan, vermeld in artikel 33;
12° mobiliteitsplan: een plan als vermeld in artikel 11;
13° Mobiliteitsplan Vlaanderen: een mobiliteitsplan voor het Vlaamse Gewest;
14° Mobiliteitsregie: centrale modusonafhankelijke regie die in handen is van de Vlaamse overheid. De overkoepelende mobiliteitsregie komt in de eerste plaats toe aan het modusneutrale departement MOW;
15° openbaar personenvervoer: de personenvervoerdiensten van algemeen belang die, ongeacht de vervoersmodus, op permanente en niet-discriminerende basis aan het publiek worden aangeboden;
16° projectstuurgroep: het orgaan vermeld in artikel 26, §1;
17° reisvoorwaarden: bepalingen die betrekking kunnen hebben op onder meer de rechten en plichten van de reizigers en derden;
18° synchromodaliteit: de mobiliteit waarbij voor de verplaatsing van goederen verschillende vervoersmiddelen worden gecombineerd en waarbij het mogelijk is om vlot over te schakelen of over te laden tussen verschillende vervoersmiddelen;
19° treinnet: de vervoerslaag van het spoorwegverkeer voor personen zoals vastgesteld op federaal niveau;
20° vervoer op maat: de vervoerslaag, vermeld in artikel 32, §4;
21° vervoerregio: een cluster van gemeenten die een samenhangend geheel vormen voor mobiliteit met een vervoerskern en een invloedsgebied;
22° vervoerregioraad: het orgaan, vermeld in artikel 7, §1.

Hoofdstuk 2. Uitgangspunten

Afdeling 1. Missie

Onderafdeling 1. Mobiliteitsbeleid

Art. 3. Het mobiliteitsbeleid is gericht op het garanderen van de bereikbaarheid van onze samenleving. Daarbij wordt geïnvesteerd in een mobiliteitssysteem waarmee de economie en de maatschappij ondersteund wordt.

Het mobiliteitssysteem is duurzaam, veilig, intelligent en multimodaal. Het wordt uitgebouwd en geëxploiteerd met aandacht voor toegankelijkheid en leefbaarheid.

Art. 4. Ter uitvoering van het mobiliteitsbeleid beogen het Vlaamse Gewest, de eronder ressorterende diensten en agentschappen, de provincies, de gemeenten en de publiekrechtelijke en privaatrechtelijke rechtspersonen die in het Vlaamse Gewest belast zijn met taken van openbaar nut, de volgende doelstellingen:

1° vraaggericht investeren in bereikbaarheid;
2° vervoersnetwerken klaarmaken voor de toekomst;
3° een multimodaal vervoersysteem uitbouwen waarbij zoveel als mogelijk uitgegaan wordt van het STOP-principe;
4° het realiseren van een slachtoffervrij vervoersysteem;
5° verleiden, motiveren, prikkelen tot gedragsverandering;
6° Vlaanderen een gangmaker maken in innovatie;
7° basisbereikbaarheid regionaal en integraal aanpakken;
8° zorgen voor een vlotte doorstroming van elke vervoersmodus;

Het mobiliteitsbeleid voert het Europese klimaatakkoord uit en stelt concrete doelstellingen en maatregelen voor om de vergroening en verduurzaming in de mobiliteit en de verbetering van de luchtkwaliteit ten gevolge van het transport te realiseren.

Het Vlaamse verkeersveiligheidsbeleid investeert voluit in de veiligheid en de kwaliteit van de wegen en hun aanhorigheden. We laten ons hierbij leiden door het STOP-principe.

Onderafdeling 2. Basisbereikbaarheid

Art. 5. §1. Basisbereikbaarheid heeft tot doel:
1° het bereikbaar maken van belangrijke maatschappelijke functies op basis van een vraaggericht systeem en met een optimale inzet van vervoers- en financiële middelen;
2° combimobiliteit en synchromodaliteit te faciliteren en een geïntegreerd mobiliteitsnetwerk uit te werken;
3° alle initiatieven voor collectief aangeboden vervoer of vervoer op maat te capteren, te integreren en de exploitatievoorwaarden te vereenvoudigen;
4° een gedeelde verantwoordelijkheid te creëren van de verschillende actoren.

Basisbereikbaarheid gaat hand in hand met een duurzaam ruimtelijk kader door middel van een geïntegreerde aanpak van vervoer, infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen, op het gebied van planvorming, financiering, investeringen, onderhoud en exploitatie.

Hiertoe dient een overkoepelende mobiliteitsregie te worden uitgebouwd.

§2. Het faciliteren van combimobiliteit en synchromodaliteit wordt verwezenlijkt door:

1° een performant aanbod van verschillende vervoersmodi;
2° een optimale afstemming van het aanbod van vervoersmodi aan vervoerknooppunten;

3° een optimale aansluiting met andere vervoersmogelijkheden door middel van de juiste flankerende maatregelen;
4° efficiënte informatieverlening en maximale tarief- en ticketintegratie voor ketenverplaatsingen.

De vervoerknooppunten die van belang zijn op het niveau van de vervoerregio, worden bepaald in het regionaal mobiliteitsplan vermeld in Hoofdstuk 3, Afdeling 2, Onderafdeling 2.

Afdeling 2. De vervoerregio's

Onderafdeling 1. Indeling in vervoerregio's

Art. 6. §1. Het Vlaamse Gewest wordt ingedeeld in de volgende vijftien vervoerregio's, die het volledige grondgebied van het Vlaamse Gewest bedekken:
1° Aalst;
2° Antwerpen;
3° Brugge;
4° Gent;
5° Leuven;
6° Kempen;
7° Kortrijk;
8° Limburg;
9° Mechelen;
10° Oostende;
11° Roeselare;
12° Vlaamse Ardennen;
13° Vlaamse Rand;
14° Waasland;
15° Westhoek.

Elke gemeente behoort tot één vervoerregio.

§2. De Vlaamse Regering bepaalt de territoriale afbakening van de vervoerregio's, vermeld in paragraaf 1, en kan op vraag van de vervoerregio's deze herschikken of er een andere benaming aan geven.

Onderafdeling 2. De vervoerregioraad

Art. 7. §1. Per vervoerregio wordt een vervoerregioraad opgericht. De vervoerregioraad is een multidisciplinair en beleidsdomeinoverschrijdend overlegorgaan.

§2. De vervoerregioraad is ten minste samengesteld uit:
1° een vertegenwoordiging van elke gemeente in de vervoerregio;
2° een vertegenwoordiging van het departement Mobiliteit en Openbare Werken;
3° een vertegenwoordiging van het agentschap Wegen en Verkeer;
4° een vertegenwoordiging van de interne exploitant van het kernnet en het aanvullend net;
5° een vertegenwoordiging van De Vlaamse Waterweg nv.;

6° een vertegenwoordiger van de provincie indien het grondgebied van de provincie gelijk valt met de afbakening van de vervoerregio.

In het eerste lid wordt verstaan onder:
1° departement Mobiliteit en Openbare Werken: het departement binnen het homogene beleidsdomein, vermeld in artikel 28, § 1, van het besluit van de Vlaamse Regering van 3 juni 2005 met betrekking tot de organisatie van de Vlaamse administratie, waaraan de beleidsondersteunende opdrachten inzake mobiliteit worden toevertrouwd;
2° agentschap Wegen en Verkeer: het agentschap, vermeld in artikel 2 van het besluit van de Vlaamse Regering van 7 oktober 2005 tot oprichting van het intern verzelfstandigd agentschap zonder rechtspersoonlijkheid Agentschap Wegen en Verkeer;
3° De Vlaamse Waterweg nv: het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap De Vlaamse Waterweg nv, naamloze vennootschap van publiek recht, vermeld in artikel 3, eerste lid van het decreet van 2april 2004 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap De Vlaamse Waterweg nv, naamloze vennootschap van publiek recht , gewijzigd bij het decreet van 23 december 2016;

Het departement Mobiliteit en Openbare Werken neemt de regierol op zich.

De Vlaamse Regering kan de regels bepalen voor de samenstelling en werking van de vervoerregioraad.

Art. 8. De vervoerregioraad is verantwoordelijk voor het voorbereiden, opmaken, opvolgen, evalueren en, in voorkomend geval, herzien van het regionaal mobiliteitsplan.

Binnen de krijtlijnen van het goedgekeurde regionaal mobiliteitsplan heeft de vervoerregioraad, ondersteund door de mobiliteitsregie, de volgende taken:
1° regionale mobiliteitsprogramma’s en -projecten die van strategisch belang zijn op het niveau van de vervoerregio prioriteren, opvolgen en evalueren;
2° aan de gewestelijke overheden advies geven bij de opmaak van het Geïntegreerd Investeringsprogramma;
3° het aanvullend net en het vervoer op maat bepalen en advies geven over het treinnet en het kernnet;
4° het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk bepalen, met uitzondering van fietssnelwegen, waarover de raad alleen advies uitbrengt;
5° het verknopen van de vervoers- en infrastructuurnetten bewaken en de combimobiliteit en de synchromodaliteit faciliteren.
6° maatregelen inzake verkeersveiligheid prioriteren, opvolgen en evalueren. Aandacht kan daarbij onder meer gaan naar het netwerk van trage wegen, schoolomgevingen en de verkeersveilige bereikbaarheid van scholen en tewerkstellingspolen voor voetgangers en fietsers;
7° maatregelen inzake doorstroming prioriteren, opvolgen en evalueren.

In het tweede lid, 4°, wordt verstaan onder bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk: het netwerk voor gemeentegrensoverschrijdende

fietsinfrastructuur in het Vlaamse Gewest, dat het gewenste fietsroutenetwerk weergeeft dat woonkernen en attractiepolen verbindt.

In het tweede lid, 4°, wordt verstaan onder fietssnelweg: de ruggengraat van het bovenlokale functionele fietsroutenetwerk, namelijk potentieel intensief te gebruiken doorgaande fietsroutes tussen steden en belangrijke attractiepolen, die met kwalitatief hoogwaardige infrastructuur worden uitgerust. Verplaatsingen met de fiets over de fietssnelweg bieden een aantrekkelijk alternatief voor verplaatsingen met de auto. Op fietssnelwegen, die herkenbaar zijn, kunnen fietsers veilig en comfortabel doorrijden over langere afstanden.

Art. 9. Als dat nodig is, overleggen de vervoerregioraden onderling over het regionaal mobiliteitsplan, het aanvullend net en vervoer op maat en andere mobiliteitsprogramma's en -projecten die impact hebben op de betrokken vervoerregio's.

De Vlaamse Regering kan regels bepalen voor het overlegtraject vermeld in het eerste lid.

Art. 10. De provinciale en gemeentelijke beslissingen en reglementen zijn niet van die aard dat het regionaal mobiliteitsplan niet kan worden uitgevoerd of dat de effectiviteit van andere mobiliteitsinvesteringen vermindert.

Hoofdstuk 3. Mobiliteitsplanning en -projecten

Afdeling 1. Algemene bepalingen

Art. 11. §1. Een mobiliteitsplan voldoet inhoudelijk aan de missie en de doelstellingen, vermeld in artikel 3 en 4, en is de basis voor het mobiliteitsbeleid. Het beoogt samenhang te brengen in de voorbereiding, de vaststelling en de uitvoering van beslissingen over personenmobiliteit en goederenvervoer met betrokkenheid van de aanverwante beleidsdomeinen. Het is realisatiegericht.

§2. Een mobiliteitsplan bestaat uit:
1° een strategische visie op de gewenste mobiliteitsontwikkeling;
2° operationele beleidsdoelstellingen op korte termijn;
3° een actieplan.

De strategische visie omvat een langetermijnvisie voor de gewenste mobiliteitsontwikkeling. Het mobiliteitsplan heeft een tijdshorizon van tien jaar en kan een doorkijkperiode van dertig jaar omvatten.

De operationele beleidsdoelstellingen omschrijven hoe de gewenste mobiliteitsontwikkeling wordt gerealiseerd en wie daarvoor verantwoordelijk is.

Het actieplan vertaalt de operationele doelstellingen, omschrijft concrete maatregelen, middelen, verantwoordelijkheden en timing. Het kan thematisch of voor een gebiedsdeel maatregelen omschrijven.

§3. Het mobiliteitsplan maakt deel uit van een cyclisch planningsproces. Dat betekent dat:

1° het door onderzoek onderbouwd wordt;
2° het opgemaakt of herzien wordt met inspraak van de bevolking en via overleg tussen onder meer bestuursniveaus, beleidsdomeinen of diensten en middenveldorganisaties;
3° het doelbereik en de uitvoering ervan gemonitord wordt;
4° het in de eerste helft van elke regeer- of bestuursperiode geëvalueerd wordt;
5° het op basis van de tussentijdse evaluatie, vermeld in punt 4°, altijd geheel of gedeeltelijk herzien kan worden volgens de procedure die geldt voor de opmaak en de vaststelling.

De vaststelling van een strategische visie, operationele doelstellingen en een actieplan kan worden gevolgd door de vaststelling van aanvullende operationele doelstellingen en acties, die vervolgens integraal deel uitmaken van het mobiliteitsplan.

De strategische visie kan niet worden opgeheven. Ze kan alleen geheel of gedeeltelijk worden herzien.

Art. 12. §1. Er wordt een mobiliteitsplan opgemaakt op de volgende niveaus:
1° op gewestelijk niveau, voor het geheel van het grondgebied van het Vlaamse Gewest: het Mobiliteitsplan Vlaanderen;
2° op regionaal niveau, voor het geheel van het grondgebied van de vervoerregio: een regionaal mobiliteitsplan.

§2. Er kan ook een mobiliteitsplan worden opgemaakt op lokaal niveau, voor een deel of het geheel van het grondgebied van een of meer gemeenten.

De mobiliteitsplanning op het niveau van één gemeente of meerdere gemeenten omvat het opstellen van een lokaal mobiliteitsplan, dat bepalingen kan bevatten op intergemeentelijk en op gemeentelijk niveau.

§3. In elk mobiliteitsplan wordt aangegeven hoe het zich verhoudt tot de mobiliteitsplannen van de andere niveaus.

Bij het formuleren van keuzes, doelstellingen, eigen engagementen en verwachtingen ten aanzien van andere actoren die in het mobiliteitsplan worden opgenomen, wordt rekening gehouden met de bevoegdheidsbepalende regels, vermeld in artikel 2 van het decreet van 22 december 2017 over het lokaal bestuur, de budgettaire ruimte van de betrokken gewestelijke entiteiten en andere regelgeving die relevant is voor het thema in kwestie.

Art. 13. §1. Geen van de onderdelen van een mobiliteitsplan heeft verordenende kracht.

Het Mobiliteitsplan Vlaanderen en de regionale mobiliteitsplannen zijn richtinggevend voor het Vlaamse Gewest, de eronder ressorterende diensten en agentschappen, de provincies en gemeenten, en de publiekrechtelijke en privaatrechtelijke rechtspersonen die in het Vlaamse Gewest belast zijn met taken van openbaar nut.

De lokale mobiliteitsplannen zijn richtinggevend voor de gemeente en de eronder ressorterende diensten en agentschappen.

§2. Van een mobiliteitsplan kan niet worden afgeweken, behalve in geval van:
1° onvoorziene ontwikkelingen in de mobiliteitsvraag;
2° dringende sociale, economische of budgettaire redenen.

De beslissing over de afwijking vermeld in het eerste lid wordt gemotiveerd.

§3. Het Mobiliteitsplan Vlaanderen, de regionale en de lokale mobiliteitsplannen worden afgestemd op:
1° ten minste de ruimtelijke beleidsplannen, de beleidsplannen die opgemaakt zijn in het kader van milieubeleid en de waterbeheerplannen;
2° de relevante beleidsdocumenten.

Art. 14. §1. Het vervoers- en infrastructuurnet wordt hiërarchisch gestructureerd en is ingedeeld in verschillende complementaire vervoerslagen.

Via de mobiliteitsplannen wordt de coherentie tussen alle vervoerslagen en de afstemming van de vervoerslagen met de ruimtelijke organisatie bewaakt.

§2. De Vlaamse Regering beslist over de netwerken van structurerend belang op het niveau van het Vlaamse Gewest.

Afdeling 2. Niveaus van mobiliteitsplanning

Onderafdeling 1. Mobiliteitsplanning op gewestelijk niveau

Art. 15. §1. De Vlaamse Regering besluit om het Mobiliteitsplan Vlaanderen op te maken en treft daarvoor de nodige maatregelen.

§2. De Vlaamse Regering stelt het Mobiliteitsplan Vlaanderen vast voor een termijn van tien jaar.

Het vaststellingsbesluit wordt bij uittreksel bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad. Het plan treedt in werking op de datum die de Vlaamse Regering bepaalt. De Vlaamse Regering draagt er zorg voor dat het Mobiliteitsplan Vlaanderen ruim wordt bekendgemaakt.

§3. De Vlaamse Regering kan de regels vaststellen voor de procedure voor de opmaak, de evaluatie, de herziening en de bekendmaking van het Mobiliteitsplan Vlaanderen.

Art. 16. Voordat het Mobiliteitsplan Vlaanderen wordt opgemaakt, gebeurt een onderzoek naar de maatschappelijke ontwikkelingen, de mobiliteitsbehoeften en een verkenning van de redelijkerwijs in aanmerking te nemen alternatieven.

Het Mobiliteitsplan Vlaanderen omvat de categorisering van de netwerken.

De Vlaamse Regering kan de regels vaststellen voor de inhoud en de methodologie van het Mobiliteitsplan Vlaanderen.

Art. 17. De bepalingen van de bestaande regionale mobiliteitsplannen, de provinciale en gemeentelijke ruimtelijke beleidsplannen en lokale mobiliteitsplannen die strijdig zijn met de bepalingen van het Mobiliteitsplan Vlaanderen, worden van rechtswege opgeheven door de definitieve vaststelling van dat laatste plan.

De provincie in kwestie brengt binnen de termijn, die de Vlaamse Regering bepaalt, de wijzigingen aan in het provinciaal ruimtelijk beleidsplan die noodzakelijk zijn om de onderlinge afstemming van de bepalingen, vermeld in het eerste lid, te verzekeren en brengt de Vlaamse Regering daarvan op de hoogte.

De vervoerregio in kwestie brengt binnen de termijn, die de Vlaamse Regering bepaalt, de wijzigingen aan in het regionaal mobiliteitsplan die noodzakelijk zijn om de onderlinge afstemming van de bepalingen, vermeld in het eerste lid, te verzekeren en brengt de Vlaamse Regering daarvan op de hoogte.

De gemeente in kwestie brengt binnen de termijn, die de Vlaamse Regering bepaalt, de wijzigingen aan in het lokaal mobiliteitsplan en in het gemeentelijk ruimtelijk beleidsplan die noodzakelijk zijn om de onderlinge afstemming van de bepalingen, vermeld in het eerste lid, te verzekeren en brengt de Vlaamse Regering daarvan op de hoogte.

Onderafdeling 2. Mobiliteitsplanning op regionaal niveau

Art. 18. §1. De vervoerregioraad neemt het initiatief om een regionaal mobiliteitsplan op te maken en kan de Vlaamse Regering verzoeken daarvoor de nodige maatregelen te nemen.

§2. Het regionaal mobiliteitsplan geeft het kader aan voor het gewenste mobiliteitsbeleid voor de vervoerregio.

Het regionaal mobiliteitsplan geeft uitvoering aan het Mobiliteitsplan Vlaanderen, waarvan het de bepalingen aanvult op regionaal niveau.

§3. De vervoerregioraad stelt het ontwerp van het regionaal mobiliteitsplan voorlopig vast.

Het ontwerp van het regionaal mobiliteitsplan wordt ter goedkeuring voorgelegd aan de gemeenteraden van de vervoerregio. De goedkeuring door de gemeenteraad is voor de gemeente een voorwaarde om subsidies te verkrijgen als vermeld in artikel 29.

Bij gebrek aan consensus binnen de vervoerregioraad beslist de Vlaamse Regering minstens over het aanvullend net en het vervoer op maat.

Het vaststellingsbesluit wordt bij uittreksel bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad. Het plan treedt in werking op de datum die de Vlaamse Regering bepaalt. De vervoerregioraad draagt er zorg voor dat het regionaal mobiliteitsplan ruim wordt bekendgemaakt.

§4. De Vlaamse Regering kan regels vaststellen voor de procedure voor de opmaak, de evaluatie, de herziening en de bekendmaking van de regionale mobiliteitsplannen.

Art. 19. Voorafgaand aan de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan gebeurt een omgevingsanalyse en een onderzoek naar de maatschappelijke ontwikkelingen, de mobiliteitsbehoeften en een verkenning van de redelijkerwijs in aanmerking te nemen alternatieven.

Het regionaal mobiliteitsplan geeft aan hoe het voorgenomen mobiliteitsbeleid bijdraagt tot de realisatie van het Mobiliteitsplan Vlaanderen, de beleidsopties in de relevante ruimtelijke structuur- en beleidsplannen, de beleidsplannen die opgemaakt zijn in het kader van het milieubeleid, en andere relevante beleidsdocumenten.

De Vlaamse Regering kan de regels vaststellen voor de inhoud en de methodologie van het regionaal mobiliteitsplan.

Art. 20. De bepalingen van de bestaande provinciale en gemeentelijke ruimtelijke beleidsplannen en de lokale mobiliteitsplannen die strijdig zijn met de bepalingen van het regionaal mobiliteitsplan, worden van rechtswege opgeheven door de definitieve vaststelling van dat laatste plan.

De provincie in kwestie brengt binnen de termijn, die de Vlaamse Regering bepaalt, de wijzigingen aan in het provinciaal ruimtelijk beleidsplan die noodzakelijk zijn om de onderlinge afstemming van de bepalingen, vermeld in het eerste lid, te verzekeren en brengt de vervoerregioraad daarvan op de hoogte.

De gemeente in kwestie brengt binnen de termijn, die de Vlaamse Regering bepaalt, de wijzigingen aan in het lokaal mobiliteitsplan en in het gemeentelijk ruimtelijk beleidsplan die noodzakelijk zijn om de onderlinge afstemming van de bepalingen, vermeld in het eerste lid, te verzekeren en brengt de vervoerregioraad daarvan op de hoogte.

Onderafdeling 3. Mobiliteitsplanning op lokaal niveau

Art. 21. §1. Het college van burgemeester en schepenen kan besluiten om een lokaal mobiliteitsplan op te maken en neemt daarvoor de nodige maatregelen.

Als het een mobiliteitsplan betreft dat betrekking heeft op het grondgebied van meerdere gemeenten, besluiten de betrokken colleges van burgemeester en schepenen samen tot de opmaak ervan.

§2. Het lokaal mobiliteitsplan geeft het kader aan voor het gewenste lokaal mobiliteitsbeleid.

Het lokaal mobiliteitsplan richt zich naar het Mobiliteitsplan Vlaanderen en naar het regionaal mobiliteitsplan waartoe de gemeente behoort, waarvan het de bepalingen aanvult op gemeentelijk niveau.

Het lokaal mobiliteitsplan is onttrokken aan het toepassingsgebied van het decreet van 15 juli 2011 houdende vaststelling van de algemene regels waaronder in de Vlaamse Gemeenschap en het Vlaamse Gewest periodieke plan- en rapporteringsverplichtingen aan lokale besturen kunnen worden opgelegd.

§3. De gemeenteraad stelt het ontwerp van lokaal mobiliteitsplan voorlopig vast.

Het ontwerp van lokaal mobiliteitsplan wordt ter bespreking voorgelegd aan de projectstuurgroep, vermeld in artikel 26.

De gemeenteraad stelt het lokaal mobiliteitsplan definitief vast.

Het vaststellingsbesluit wordt bij uittreksel bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad. Het lokaal mobiliteitsplan treedt in werking veertien dagen na de bekendmaking ervan. Het college van burgemeester en schepenen geeft een ruime bekendheid aan het lokaal mobiliteitsplan.

§4. De Vlaamse Regering kan regels vaststellen voor de procedure voor de opmaak, de vaststelling, de evaluatie, de herziening en de bekendmaking van de lokale mobiliteitsplannen.

Art. 22. §1. Het lokaal mobiliteitsplan gaat uit van de lokale maatschappelijke ontwikkelingen, de mobiliteitsbehoeften, de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen en een verkenning van de redelijkerwijs in aanmerking te nemen alternatieven.

Het lokaal mobiliteitsplan geeft aan in hoeverre het voorgenomen mobiliteitsbeleid is afgestemd op het Mobiliteitsplan Vlaanderen, het relevante regionaal mobiliteitsplan, de relevante provinciale en gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen, de relevante provinciale en gemeentelijke beleidsplannen die opgemaakt zijn in het kader van milieubeleid, en andere relevante provinciale en gemeentelijke beleidsdocumenten, of aanleiding geeft tot een wijziging van gemeentelijke beleidsplannen of gemeentelijke beleidsdocumenten.

§2. De Vlaamse Regering kan de regels vaststellen voor de inhoud en de methodologie van het lokaal mobiliteitsplan.

Onderafdeling 4. Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen

Art. 23. §1. De Vlaamse Regering besluit om het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen op te maken en treft daarvoor de nodige maatregelen.

Het Verkeersveiligheidsplan voldoet inhoudelijk aan de missie en de doelstellingen, vermeld in artikel 3 en 4, en is de basis voor het verkeersveiligheidsbeleid. Het is realisatiegericht.

Het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen heeft een tijdshorizon van vijf jaar.

§2. Een verkeersveiligheidsplan bestaat uit:
1° een analyse van de verkeersveiligheid in Vlaanderen
2° een beleidsvisie, overkoepelende doelstellingen en streefcijfers op het vlak van verkeersveiligheid;
3° een maatregelenpakket.

De beleidsvisie, operationele beleidsdoelstellingen en streefcijfers geven de ambitie aan binnen de tijdshorizon.

In het maatregelenpakket worden de doelstellingen vertaald, concrete maatregelen, middelen, verantwoordelijkheden en timing omschreven.

§3. De Vlaamse Regering kan de regels vaststellen voor de procedure voor de opmaak, de evaluatie, de herziening en de bekendmaking van het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen.

Onderafdeling 5. Voortgangsrapportage en mobiliteitsmonitoring

Art. 24. §1. De Vlaamse Regering legt de regels vast betreffende de inhoud, ontwikkeling en beheer van een mobiliteitsmonitoringsysteem, dat ertoe strekt de vereiste gegevens over de mobiliteitstoestand te verzamelen, te beheren en te toetsen zodat kan worden nagegaan of de operationele doelstellingen die opgenomen zijn in de mobiliteitsplannen en het verkeersveiligheidsplan, op een efficiënte wijze worden bereikt.

De door de Vlaamse Regering gemachtigde dienst beheert het mobiliteitsmonitoringsysteem overeenkomstig het decreet van 18 juli 2008 betreffende het elektronische bestuurlijke gegevensverkeer.

Die gemachtigde dienst vraagt daarvoor bij de bevoegde instanties, zoals de federale politie, de instantie die belast is met de inschrijving van de voertuigen en de lokale besturen, de vereiste digitale gegevens op.

Het opvragen van deze gegevens, het beheer van het mobiliteitsmonitoringsysteem en de ontsluiting naar de gemeente van bepaalde gegevens uit mobiliteitsmonitoringsysteem gebeuren in overeenstemming met de regelgeving inzake de bescherming van natuurlijke personen bij de verwerking van persoonsgegevens die van toepassing is bij de mededeling van persoonsgegevens en het decreet van 18 juli 2008 betreffende het elektronische bestuurlijke gegevensverkeer.

De opgevraagde gegevens worden niet langer dan een jaar bewaard, wanneer zij geen bijdrage kunnen leveren aan het mobiliteitsmonitoringsysteem

§2. Voor het Mobiliteitsplan Vlaanderen en de regionale mobiliteitsplannen wordt een voortgangsrapport opgesteld.

De Vlaamse Regering kan regels bepalen voor de inhoud, de methodologie, de frequentie en de vorm van het voortgangsrapport.

Bij de vaststelling of herziening van de mobiliteitsplannen en bij het opstellen van de voortgangsrapporten wordt altijd rekening gehouden met de resultaten van de mobiliteitsmonitoring, vermeld in paragraaf 1.

Afdeling 3. Projecten en -instrumenten

Onderafdeling 1. Projectmethodologie

Art. 25. De Vlaamse Regering bepaalt de projectmethodologie waarmee de door haar aangewezen projecten worden ontworpen, uitgewerkt, geanalyseerd en geëvalueerd door de initiatiefnemer, alsook de wijze van rapportering door de initiatiefnemer.

Art. 26. §1. Met het oog op een lokaal mobiliteitsplan als vermeld in hoofdstuk 3, afdeling 2, onderafdeling 3, een andere mobiliteitsgerelateerd lokaal beleidsplan of een project, wordt op initiatief van een of meer gemeenten of op initiatief van een vertegenwoordiger van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken een projectstuurgroep ingesteld. De projectstuurgroep is multidisciplinair en beleidsdomeinoverschrijdend samengesteld.

§2. De projectstuurgroep is ten minste samengesteld uit:
1° de initiatiefnemer, als die niet de hoedanigheid, vermeld in punt 2° tot en met 4°, heeft;
2° een vertegenwoordiger van de betrokken gemeente of gemeenten;
3° een vertegenwoordiger van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken;
4° een vertegenwoordiger van de betrokken weg- of waterwegbeheerder, als die niet de hoedanigheid, vermeld in punt 1° tot en met 3°, heeft.

De initiatiefnemer vervult de rol van voorzitter van de projectstuurgroep.

De Vlaamse Regering kan de regels bepalen voor de uitbreiding van de projectstuurgroep met andere relevante actoren.

Art. 27. De projectstuurgroep is verantwoordelijk voor de begeleiding van:
1° in voorkomend geval, het lokaal mobiliteitsplan of andere mobiliteitsgerelateerde lokale beleidsplannen;
2° projecten.

Art. 28. De Vlaamse Regering stelt regels vast voor de organisatie, de samenstelling, de werking en de opdracht van de projectstuurgroep.

Onderafdeling 2. Subsidiëring

Art. 29. Om de ontwikkeling en uitvoering van het mobiliteitsbeleid en basisbereikbaarheid te bevorderen, kan de Vlaamse Regering, binnen de perken van de begrotingskredieten, een subsidie verlenen aan de lokale besturen voor:
1° projecten die de aanleg, de verbetering of de uitrusting van de infrastructuur langs gemeentewegen tot doel hebben ter uitvoering van het regionaal mobiliteitsplan;
2° projecten die de aanleg, de verbetering of de uitrusting van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk tot doel hebben;
3° niet-infrastructuurgebonden projecten ter ondersteuning van het mobiliteitsbeleid;

4° de maatregelen, vermeld in artikel 41, 42, 43, 44, 45, 46 en 47, langs gemeentewegen of gewestwegen.

De Vlaamse Regering bepaalt de voorwaarden op basis waarvan het personeel en de projecten, vermeld in het eerste lid, subsidiabel zijn.

De Vlaamse Regering bepaalt de voorwaarden en procedures voor de aanvraag, beoordeling, toekenning en uitbetaling van de subsidie.

Onderafdeling 3. Samenwerkingsovereenkomsten

Art. 30. Voor de projecten die de Vlaamse Regering aanwijst, wordt een samenwerkingsovereenkomst gesloten tussen de betrokken actoren. De overeenkomst regelt de wederzijdse verbintenissen van de actoren. Die verbintenissen kunnen onder meer betrekking hebben op de projectorganisatie, de personele of materiële ondersteuning, de uitvoering en de financiering.

De Vlaamse Regering regelt de minimuminhoud van de samenwerkingsovereenkomst:
1° het voorwerp van de overeenkomst;
2° de duur van de overeenkomst;
3° de wederzijdse verbintenissen van de betrokken partijen;
4° de sancties bij niet-nakoming van de verbintenissen.

Er wordt in ieder geval gewaarborgd dat de projecten die het voorwerp uitmaken van de samenwerkingsovereenkomst, voldoen aan de bepalingen, vermeld in artikel 25.

Afdeling 4. Participatie mobiliteitsplannen en -projecten

Art. 31. §1. Op gewestelijk niveau bepaalt de Vlaamse Regering de participatie. De Vlaamse Regering maakt het participatietraject ruim bekend.

De Mobiliteitsraad van Vlaanderen wordt betrokken conform de bepalingen van Hoofdstuk II van het decreet van 7 juli 2006 houdende de oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen.

§2. Op regionaal niveau bepaalt de vervoerregioraad de participatie in het kader van de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan. De vervoerregioraad maakt dat participatietraject ruim bekend.
De vervoerregioraad bepaalt tevens de structurele participatie van burgers en middenveld in het mobiliteitsbeleid van de vervoerregio.

Als geen regels worden vastgesteld voor de participatie, vermeld in het eerste lid, onderwerpen de respectievelijke colleges van burgemeester en schepenen het voorlopige ontwerp van regionaal mobiliteitsplan minstens aan een openbaar onderzoek.

De Vlaamse Regering kan de minimale regels bepalen voor de participatie, vermeld in het eerste en tweede lid.

§3. Op lokaal niveau bepaalt het college van burgemeester en schepenen de participatie. In voorkomend geval kunnen betrokken colleges van burgemeester en schepenen samen het participatietraject vaststellen.
Als daartoe wordt besloten in het kader van participatie, kunnen de vergaderingen van de projectstuurgroep worden opengesteld voor vertegenwoordigers van het maatschappelijk middenveld en de bevolking.

Als er geen regels worden vastgesteld voor de participatie, onderwerpt het college van burgemeester en schepenen het voorlopige ontwerp van lokaal mobiliteitsplan minstens aan een openbaar onderzoek.

De Vlaamse Regering kan de minimale regels bepalen voor het participatietraject, vermeld in het eerste lid.

Hoofdstuk 4. Openbaar personenvervoer

Afdeling 1. Het gelaagd vervoersnet

Art. 32. §1. Het vervoersnet voor het Vlaamse openbaar personenvervoer bestaat uit complementaire vervoerslagen:
1° het kernnet;
2° het aanvullend net;
3° het vervoer op maat.

§2. Het kernnet is de vervoerslaag die inspeelt op de huidige en potentiele hoge vervoersvraag op grote assen. Het is een netwerk van vast, lijngebonden openbaar vervoer.

Het kernnet verbindt op gewestelijk schaalniveau de grote kernen met elkaar en is complementair aan het treinnet. Het voorziet een performant aanbod voor de voorstedelijke en interstedelijke structurele verplaatsingsnoden.

Op regionale schaal bedient het kernnet de belangrijke regionale kernen en attractiepolen.

Op stadsregionale schaal is het kernnet een voorstedelijk netwerk en een structurerend, interstedelijk netwerk.

De Vlaamse Regering bepaalt het netwerk, de minimaal te bedienen attractiepolen en legt minimale normering op voor de kwaliteitseisen voor het kernnet.

De exploitant stelt een voorstel voor inzake de reisweg, de plaats van de halte en een invulling van de kwaliteitscriteria en legt die voor aan de vervoerregioraad. De exploitant neemt een gemotiveerde beslissing na het advies van de vervoerregioraad.

De Vlaamse Regering bepaalt de wijze van evaluatie en bijsturing van het kernnet.

§3. Het aanvullend net is de vervoerslaag die een aanvoerfunctie heeft naar de lijnen van het kernnet en het treinnet. Het aanvullend net vult tevens het kernnet aan, gericht op specifieke, potentieel houdende verplaatsingsstromen. Het bestaat uit vast, lijngebonden openbaar vervoer.

Op regionaal niveau wordt het aanvullend net gericht op een combinatie van alle verplaatsingsmotieven. Het is complementair aan het kernnet.

Op stadsregionaal niveau bestaat het aanvullend net uit de voorstedelijke en intrastedelijke stadslijnen die niet structurerend werken.

De Vlaamse Regering kan minimale normering opleggen voor de kwaliteitseisen voor het aanvullend net.

De vervoerregioraad bepaalt het netwerk, de minimaal te bedienen attractiepolen en legt minimale normering op voor de kwaliteitseisen voor het aanvullend net.

Het aanvullend net is gebaseerd op potentieel en vraaggestuurde elementen.

De exploitant stelt een voorstel op inzake de reisweg, de plaats van de haltes en de kwaliteitscriteria en legt die voor aan de vervoerregioraad. De vervoerregioraad neemt een gemotiveerde beslissing.

De Vlaamse Regering kan de wijze van evaluatie en bijsturing van het aanvullend net bepalen.

§4. Het vervoer op maat is de vervoerslaag die bestaat uit collectief aangeboden vervoer en die inspeelt op specifieke individuele mobiliteitsvragen van personen die geen toegang hebben tot de andere vervoerslagen wegens doelgroep, locatie of tijdstip.

Op regionaal niveau is het vervoer op maat complementair aan het kern- en aanvullend net.

§5. De Vlaamse Regering kan de minimale principes vastleggen op basis waarvan het vervoer op maat wordt ontworpen.

De Vlaamse Regering kan de wijze van evaluatie en bijsturing van het vervoer op maat bepalen.

De vervoerregioraad bepaalt de bedieningsgebieden, en kan aanvullende normering opleggen voor de kwaliteitseisen voor het vervoer op maat. Het vervoer op maat is volledig vraagvolgend.

Afdeling 2. Exploitatie van het openbaar personenvervoer

Art. 33. De Vlaamse Regering richt een mobiliteitscentrale op.

De Mobiliteitscentrale is een orgaan dat:

1° informatie verzamelt en verschaft over alle openbaarvervoerdiensten;
2° vervoersvragen en mobiliteitsmogelijkheden van de gebruiker analyseert en desgevallend doorverwijst;
3° vervoeraanvragen voor ritten verzamelt, efficiënt plant en vervolgens uitzet bij één of meerdere vervoerders of vervoerdiensten of via collectieve beschikbaar gestelde verplaatsingsmiddelen;
4° ritprijzen factureert;
5° klachten van gebruikers behandelt.

De Vlaamse Regering bepaalt de nadere taken en de werking van de Mobiliteitscentrale.

De Vlaamse Regering kan de regels vastleggen om de continuïteit van de werking van de Mobiliteitscentrale te waarborgen.

Art. 34. § 1. De Vlaamse Regering kan een interne exploitant aanduiden van het kernnet en het aanvullend net conform de bepalingen in Verordening (EG) nr. 1370/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg en totintreking van de Verordening (EEG) nr. 1191/69 van de Raad en Verordening (EEG) nr. 1007/70 van de Raad.

Als de VVM De Lijn voldoet aan een verplichte benchmark, wordt de VVM De Lijn aangeduid als de interne exploitant van het kernnet en het aanvullend net.

De Vlaamse regering legt de regels voor de benchmark vast. De verplichte benchmark wordt om de tien jaar uitgevoerd met een tussentijdse evaluatie om de vijf jaar.

De VVM De Lijn kan conform bovenstaande verordening een deel van het kern- en aanvullend net toevertrouwen aan derden. De Vlaamse regering bepaalt het minimumpercentage van de totale exploitatie van het kern- en aanvullend net dat door de VVM De Lijn aan derden wordt toevertrouwd.

§2. Als de VVM De Lijn niet voldoet aan de benchmark zal de Vlaamse regering aan de hand van openbare aanbestedingen een exploitant of exploitanten aanduiden.

De Vlaamse Regering bepaalt de regels over de aanstelling van de exploitanten en kan bijkomende regels opstellen ten aanzien van de scheiding tussen de regie en uitvoering van de vervoersdiensten.

Art. 35 § 1. Het vervoer op maat wordt geoperationaliseerd en gecoördineerd door de Mobiliteitscentrale.

§2. De Vlaamse Regering bepaalt de regels over de aanstellingen van de exploitanten voor het vervoer op maat en kan bijkomende regels opstellen ten aanzien van de scheiding tussen de regie en uitvoering van de vervoersdiensten.

Afdeling 3. Tariefbeleid

Art. 36. §1. De Vlaamse Regering coördineert het tariefbeleid voor het kernnet en het aanvullend net en bepaalt de tarieven.

§2. De vervoerregioraad coördineert het tariefbeleid voor het vervoer op maat en bepaalt de tarieven.

De exploitanten kunnen onderbouwde voorstellen voorleggen voor de tariefbepaling en de tarievenstructuur vermeld in paragraaf 1 en 2.

§3. De Vlaamse Regering kan de regels vaststellen voor tarief- en ticketintegratie, waarbij met eenzelfde ticket meerdere vervoersmodi kunnen worden gebruikt en betaald.

De Vlaamse Regering kan de voorwaarden bepalen voor tariefdifferentiatie.

§4. De Vlaamse Regering kan het bedrag bepalen van de toeslag die de exploitant kan eisen van de reizigers die de reisvoorwaarden niet naleven.

Afdeling 4. Verplichtingen voor de exploitatie

Art. 37. §1. De exploitanten bezorgen de Mobiliteitscentrale alle informatie over hun vervoersaanbod.

§2. De Vlaamse Regering stelt de regels vast voor interoperabiliteit, open data, real time data en de standaarden voor de informatie over het personenvervoer.

§3. De exploitanten en de Mobiliteitscentrale, kunnen persoonsgegevens van de reizigers en derden verwerken met het oog op:

1° een efficiënte exploitatie van de openbaarvervoerdiensten, waarbij combimobiliteit wordt gefaciliteerd;
2° het promoten van het openbaar personenvervoer en combimobiliteit;
3° statistische doeleinden voor het openbaar personenvervoer en het globale mobiliteitsbeleid.

De Vlaamse Regering wijst de verwerkingsverantwoordelijke, vermeld in artikel 4, 7) van de verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens, aan voor de verwerking van de persoonsgegevens, vermeld in dit artikel. De verwerkingsverantwoordelijke is onderworpen aan de verplichtingen, vermeld in artikel 5, 2 van de voormelde verordening, die op hem rusten.

De verwerkingsverantwoordelijke draagt zijn verwerkers op om de personen in kwestie te informeren over de verwerking van hun persoonsgegevens en om te zorgen voor een effectieve uitvoering van de aan de betrokkenen toegekende rechten, vermeld in Hoofdstuk III van de voormelde verordening.

De exploitanten van het kernnet en het aanvullend net, en de Mobiliteitscentrale, worden beschouwd als een verwerker als vermeld in artikel 4, 8)

van de voormelde verordening, en voldoen aan de verplichtingen die in dat verband op hen rusten.

De Vlaamse Regering bepaalt de regels voor de verwerking van de persoonsgegevens, vermeld in dit artikel, en de passende waarborgen voor de rechten en vrijheden van de betrokkenen.

Art. 38. In afwijking van artikel 1 van de wet 30 december 1975 betreffende de goederen, buiten particuliere eigendommen gevonden of op de openbare weg geplaatst ter uitvoering van vonnissen tot uitzetting, werken de exploitanten van het kernnet en aanvullend net en de Mobiliteitscentrale een eigen beleid uit voor verloren voorwerpen.

Art. 39. De Vlaamse Regering kan de wijze van klachtenbehandeling, de reisvoorwaarden en de exploitatievoorwaarden, waaronder de vereisten voor de voertuigen en het personeel, nader bepalen.

De bevoegdheid van de Vlaamse Regering om de exploitatievoorwaarden te bepalen, doet geen afbreuk aan de bevoegdheid van de exploitanten van het kernnet en het aanvullend net, en de Mobiliteitscentrale om zelf algemene reisvoorwaarden vast te stellen, aanvullend aan het toepasselijke regelgevende kader.

Art. 40. In het openbare dienstencontract met de exploitanten worden de vereisten inzake de interne controlestructuur vastgelegd, alsook de regels betreffende het toezicht op de naleving van de toepasselijke regelgeving door de exploitanten en het doen naleven van deze regelgeving.

De Vlaamse Regering kan de minimale vereisten bepalen die worden uitgewerkt in het openbaredienstencontract, vermeld in het eerste lid.

Hoofdstuk 5. Infrastructuurbeleid, flankerende maatregelen en doorstroming

Afdeling 1. Infrastructuurbeleid

Art. 41. In het regionaal mobiliteitsplan worden de maatregelen opgenomen voor de uitbouw van kwaliteitsvolle infrastructuur aan de vervoerknooppunten ter realisatie van de basisbereikbaarheid.

De Vlaamse Regering kan regels bepalen over de inplanting en de aanleg van de infrastructuur, vermeld in het eerste lid, alsook het uitrustingsniveau ervan.

Art. 42. De wegbeheerder staat in voor de aanleg en het onderhoud van mobipunten en carpoolparkings.

In het eerste lid wordt verstaan onder:
1° mobipunt: een vervoersknooppunt waar parkeermogelijkheden voor verschillende personenwagens en fietsen ter beschikking zijn of verschillende modi kunnen aangeboden worden door middel van onder meer deelsystemen, waardoor reizigers met geschikte modus een verplaatsing kunnen maken;

2° carpoolparking: een parking voor personenwagens waar reizigers de wagen kunnen achterlaten en samen de reis verderzetten met één voertuig.

De Vlaamse Regering kan de aanleg, onderhoud en beheer van de mobipunten, inclusief carpoolparkings toewijzen aan een derde partij en deze derde partij specifieke rechten om tot optimale mobipunten te komen, toekennen.

Art. 43. De Vlaamse Regering legt de vereisten vast voor de aanleg en het onderhoud van de kwaliteitsvolle infrastructuur voor de infrastructuurgebonden en voertuiggebonden exploitatie van openbaar vervoer, alsook de actoren die daarvoor verantwoordelijk zijn.

Infrastructuurgebonden exploitatie betreft de exploitatie met voertuigen die bij het voortbewegen door specifieke infrastructuur worden geleid.

Voertuiggebonden exploitatie betreft de exploitatie met voertuigen die op de weginfrastructuur rijden zonder specifieke geleiding.

Art. 44. De gemeente voorziet de haltes van de nodige infrastructuur.

De Vlaamse Regering kan regels vastleggen over de inplanting en de aanleg van kwaliteitsvolle, minstens toegankelijke, haltes, alsook het uitrustingsniveau ervan.

Art. 45. §1. De gemeente is verantwoordelijk voor het oprichten en onderhouden van de schuilhuisjes, met inbegrip van de extra voorzieningen. De gemeente kan die opdracht toevertrouwen aan derden.

De Vlaamse Regering kan regels vastleggen over de inplanting en de aanleg van de schuilhuisjes.

§2. Als de gemeente, de opdracht, vermeld in paragraaf 1, niet toevertrouwt aan derden, bepaalt de Vlaamse Regering volgens welke verdeelsleutel de kosten voor de oprichting of het onderhoud gedragen worden door de gemeente en de exploitanten.

Afdeling 2. Flankerende maatregelen

Art. 46. In het regionaal mobiliteitsplan worden de flankerende maatregelen opgenomen ter realisatie van de basisbereikbaarheid, waaronder, maar niet uitsluitend, parkeerbeleid en sensibilisering.

De Vlaamse Regering kan regels bepalen over de flankerende maatregelen, vermeld in het eerste lid.

Afdeling 3. Doorstroming

Art. 47. §1. In het regionaal mobiliteitsplan worden de maatregelen opgenomen ter realisatie van de vlotte doorstroming van het openbaar vervoer.

De Vlaamse Regering kan regels bepalen inzake streefwaarde gerelateerd aan de doorstroming van het openbaar vervoer.

§2. De wegbeheerders garanderen de vlotte doorstroming voor het kernnet en aanvullend net, brengen daarvoor de nodige infrastructuur aan en onderhouden die.

Art. 48. §1. De wegbeheerders brengen de exploitanten van het kernnet en het aanvullend net en de Mobiliteitscentrale tijdig op de hoogte van geplande wegwerkzaamheden en manifestaties.

§2. Het voorafgaande advies van de exploitanten van het kernnet en het aanvullend net wordt gevraagd in geval van herinrichting van de wegen in de vervoerregio in kwestie.

Als de wegbeheerder wegwerkzaamheden uitvoert langs een traject van geregeld vervoer of met een impact op een traject van geregeld vervoer, die ook na afloop van de werkzaamheden een negatief effect kunnen hebben op de rijtijden van de exploitant, wordt voorafgaand overleg gepleegd met de exploitanten van het kernnet en het aanvullend net en de Mobiliteitscentrale en wordt daarover binnen de projectstuurgroep een onderling akkoord bereikt.

Hoofdstuk 6. Wijzigingsbepalingen

Afdeling 1. Wijzigingen van het decreet van 31 juli 1990 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoermaatschappij - De Lijn

Art. 49. In artikel 1bis van het decreet van 31 juli 1990 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoermaatschappij - De Lijn, ingevoegd bij het decreet van 2 april 2004, wordt punt 2° vervangen door wat volgt:

"2° het decreet basisbereikbaarheid: het decreet van [DATUM] betreffende de basisbereikbaarheid".

Art. 50. In artikel 3 van hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 18 mei 1999, het decreet van 8 december 2000, het decreet van 6 juli 2001 en het decreet van 2 april 2004, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het tweede lid worden de woorden "hetzij geregeld vervoer" en de zinsnede ", hetzij bijzonder geregeld vervoer" opgeheven;

2° het derde lid wordt opgeheven.

Art. 51. In artikel 10, eerste lid, van hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 2 april 2004, wordt het woord "dotatie" vervangen door het woord "compensatie".

Art. 52. In artikel 24 van hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 18 mei 1999, wordt paragraaf 1 opgeheven.

Art. 53. In artikel 26 van datzelfde decreet wordt het eerste lid opgeheven.

Art. 54. In artikel 38, derde lid, van hetzelfde decreet worden de woorden "de afgesloten beheersovereenkomsten" vervangen door de woorden "het openbaredienstencontract".

Art. 55. Artikel 42 van hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 2 april 2004, wordt vervangen door wat volgt:

"Art. 42. De elementen en de wijze van rapportering door de Maatschappij over haar werkzaamheden wordt vastgelegd in het openbaredienstencontract, vermeld in artikel 44bis.".

Art. 56. In hetzelfde decreet, het laatst gewijzigd bij het decreet van 22 december 2017, wordt in het opschrift van hoofdstuk V het woord "Beheersovereenkomst" vervangen door de woorden "Openbaredienstencontract en ondernemingsplan".

Art. 57. In artikel 44bis van datzelfde decreet, gewijzigd bij het Bestuursdecreet van [DATUM], worden na de woorden "na onderhandeling" de woorden "een openbare dienstencontract en" ingevoegd.

Afdeling 2. Wijzigingen van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg

Art. 58. In artikel 2 van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg, gewijzigd bij het decreet van 8 mei 2009, worden punt 6° tot en met 14° opgeheven.

Art. 59. In hoofdstuk II van hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 13 februari 2004, wordt afdeling 1, die bestaat uit artikel 4 tot en met 14, opgeheven.

Art. 60. Artikel 16 van hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 13 februari 2004, wordt vervangen door wat volgt:

"Art. 16. §1. In geval van aanduiding van een interne operator kan de Vlaamse regering vergunningen uitreiken voor het uitoefenen van geregeld vervoer dat niet wordt aangeboden door de interne operator.

§2. De Vlaamse Regering bepaalt de voorwaarden voor het verlenen van een vergunning.

De Vlaamse Regering kan een vergunning weigeren als ze besluit dat het vervoer de levensvatbaarheid van vergelijkbaar vervoer op de directe verbindingen in kwestie, waarvoor reeds een openbaredienstencontract is afgesloten, ernstig in het gedrang kan brengen."

Art. 61. In hetzelfde decreet, het laatst gewijzigd bij het decreet van 4 april 2014, worden de volgende artikelen opgeheven:

1° artikel 18;

2° artikel 18bis tot en met 18sexies, ingevoegd bij het decreet van 13 februari 2004.

Art. 62. In artikel 63, §1, van hetzelfde decreet, vervangen bij het decreet van 8 mei 2009, wordt een punt 1°bis ingevoegd, dat luidt als volgt:

"1°bis zonder vergunning als vermeld in artikel 16, een dienst voor het geregeld vervoer exploiteren;".

Afdeling 3. Wijzigingen van het decreet van 21 december 2012 tot compensatie van de openbaredienstverplichting tot het vervoer van personen met een handicap of een ernstig beperkte mobiliteit

Art. 63. Aan artikel 2, eerste lid, van het decreet van 21 december 2012 tot compensatie van de openbaredienstverplichting tot het vervoer van personen met een handicap of een ernstig beperkte mobiliteit wordt een punt 3° toegevoegd, dat als volgt luidt:

"3° Mobiliteitscentrale: het orgaan, vermeld in artikel [X] van het decreet van [DATUM] betreffende de basisbereikbaarheid.".

Art. 64. In artikel 6, vierde lid, 2°, van hetzelfde decreet wordt punt c) opgeheven.

Art. 65. Aan artikel 9, derde lid, van hetzelfde decreet worden de woorden "of bij de Mobiliteitscentrale" toegevoegd.

Art. 66. In artikel 11 van hetzelfde decreet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° tussen het eerste en het tweede lid wordt een lid ingevoegd, dat luidt als volgt:

"De Vlaamse Regering kan de gegevens, vermeld in het eerste lid, in voorkomend geval rechtstreeks opvragen bij de Mobiliteitscentrale.";

2° in het bestaande tweede lid, dat het derde lid wordt, worden tussen de woorden "de vervoerder" en de woorden "aan de" de woorden "of de Mobiliteitscentrale" ingevoegd.

Art. 67. In artikel 12 van hetzelfde decreet worden de woorden "vermeldt bij" vervangen door de woorden "en de Mobiliteitscentrale vermelden bij".

Hoofdstuk 7. Slotbepalingen

Art. 68. Het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, het decreet van 10 februari 2012, het decreet van 27 oktober 2017 en het decreet van 8 december 2017, wordt opgeheven.

Art. 69. Het Mobiliteitsplan Vlaanderen dat tot stand is gekomen in het kader van de regeling van het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid, wordt gelijkgesteld met het Mobiliteitsplan Vlaanderen dat opgemaakt is op basis van dit decreet.

De gemeentelijke mobiliteitsplannen die tot stand zijn gekomen in het kader van de regeling van het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid, worden gelijkgesteld met de lokale mobiliteitsplannen die opgemaakt zijn op basis van dit decreet.

De plannen en projecten, vermeld in artikel 26/10, §1, van het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid, zoals van toepassing op de dag voor de datum van de inwerkingtreding van artikel 68 van dit decreet, die zijn opgestart voor de datum van de inwerkingtreding van dit decreet, kunnen gesubsidieerd worden onder de voorwaarden, vermeld in het besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2013 tot bepaling van de nadere regels betreffende de organisatorische omkadering, de financiering en de samenwerking voor het mobiliteitsbeleid, met uitzondering van de toepassing van artikel 28 tot en met 35, 38, §1, 2° en §2, tweede lid, 39, §2, 1°, 44, §2, 46, tweede lid, 48, §2, 50, §2, gewijzigd bij het besluit van 15 december 2017.

Art. 70. De Vlaamse Regering bepaalt de datum van de inwerkingtreding van de artikelen 58 en 59 van dit decreet.

Brussel, ... (datum).

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Geert BOURGEOIS

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn,

Ben WEYTS

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

RAAD VAN STATE
afdeling Wetgeving

advies 64.577/3
van 10 december 2018

over

een voorontwerp van decreet van de Vlaamse Gemeenschap en het Vlaamse Gewest ‘betreffende de basisbereikbaarheid’

Op 29 oktober 2018 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een voorontwerp van decreet van de Vlaamse Gemeenschap en het Vlaamse Gewest 'betreffende de basisbereikbaarheid'.

Het voorontwerp is door de derde kamer onderzocht op 28 november 2018. De kamer was samengesteld uit Jo BAERT, kamervoorzitter, Jeroen VAN NIEUWENHOVE en Koen MUYLLE, staatsraden, en Astrid TRUYENS, griffier .

Het verslag is uitgebracht door Dries VAN EECKHOUTTE, auditeur.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 10 december 2018.

*

1. Met toepassing van artikel 84, § 3, eerste lid, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, heeft de afdeling Wetgeving zich toegespitst op het onderzoek van de bevoegdheid van de steller van de handeling, van de rechtsgrond[1], alsmede van de vraag of aan de te vervullen vormvereisten is voldaan.

*

STREKKING VAN HET VOORONTWERP

2. Het voor advies voorgelegde voorontwerp van decreet van de Vlaamse Gemeenschap[2] en het Vlaamse Gewest strekt er volgens de memorie van toelichting toe de "regelgeving inzake mobiliteitsbeleid en openbaar personenvervoer over de weg te actualiseren en te moderniseren".

De uitgangspunten van het gewijzigde beleid worden vastgesteld in hoofdstuk 2 (artikelen 3 tot 10 van het voorontwerp). Zo wordt onder meer bepaald dat het mobiliteitsbeleid gericht is op het garanderen van de bereikbaarheid van de samenleving (artikel 3) en wordt het doel van de basisbereikbaarheid vastgesteld (artikel 5). Ook wordt het Vlaamse Gewest in vervoerregio's ingedeeld (artikel 6) en wordt per vervoerregio een vervoerregioraad opgericht (artikel 7) waarvan de taken worden bepaald (artikel 8).

In hoofdstuk 3 wordt voorzien in een eigen planstelsel voor het mobiliteitsbeleid (artikelen 11 tot 31), waarbij onder meer wordt bepaald waaruit een mobiliteitsplan bestaat (artikel 11) en op welk niveau het wordt opgemaakt (artikel 12). Voorts wordt de mobiliteitsplanning nader geregeld voor elke van die niveaus, namelijk het gewestelijk (artikelen 15 tot 17), het regionaal (artikelen 18 tot 20) en het lokaal (artikelen 21 en 22) niveau. Er wordt ook in een Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen voorzien (artikel 23), evenals in een voortgangsrapportage en een mobiliteitsmonitoringsysteem (artikel 24).

Hoofdstuk 4 betreft het openbaar personenvervoer (artikelen 32 tot 40). Het vervoersnet bestaat uit drie complementaire vervoerslagen: het kernnet, het aanvullend net en het vervoer op maat (artikel 32). De exploitatie van het openbaar personenvervoer wordt geregeld, waarbij een mobiliteitscentrale wordt opgericht (artikel 33) die het vervoer op maat operationaliseert en coördineert (artikel 35). Tevens wordt het tariefbeleid geregeld (artikel 36), evenals de verplichtingen voor de exploitatie (artikelen 37 tot 40).

In hoofdstuk 5 wordt het infrastructuurbeleid geregeld (artikelen 41 tot 46), en wordt in flankerende maatregelen voorzien (artikel 46), evenals in maatregelen ter realisatie van de vlotte doorstroming van het openbaar vervoer (artikelen 47 en 48).

In hoofdstuk 6 worden drie decreten in overeenstemming gebracht met het aan te nemen decreet (artikelen 49 tot 67), en in hoofdstuk 7 wordt het decreet van 20 maart 2009

[1] Aangezien het om een voorontwerp van decreet gaat, wordt onder "rechtsgrond" de overeenstemming met de hogere rechtsnormen verstaan.

[2] Zie evenwel opmerking 8.

‘betreffende het mobiliteitsbeleid’ opgeheven (artikel 68) en wordt in de gelijkstelling voorzien van mobiliteitsplannen die tot stand zijn gekomen in het kader van dat decreet, met de mobiliteitsplannen opgemaakt op basis van het aan te nemen decreet (artikel 69).

VORMVEREISTEN

3. Volgens de notificatie van de Vlaamse Regering van 26 oktober 2018 werd omtrent het voorontwerp samen met de adviesaanvraag aan de Raad van State het advies gevraagd van de Gegevensbeschermingsautoriteit. Op de datum van dit advies heeft die instantie zijn advies nog niet gegeven.

Indien de aan de Raad van State voorgelegde tekst ten gevolge van het inwinnen van het voornoemde advies nog wijzigingen zou ondergaan, moeten de gewijzigde of toegevoegde bepalingen, ter inachtneming van het voorschrift van artikel 3, § 1, eerste lid, van de wetten op de Raad van State, aan de afdeling Wetgeving worden voorgelegd.

ALGEMENE OPMERKINGEN

A. Normatieve karakter van het voorontwerp

4.1. In een normatieve tekst horen uitsluitend rechtsregels thuis, ook al houden zij verband met de “missie”, de “doelstellingen” of andere algemene principes van het beleid. Meerdere bepalingen van het voorontwerp die naar hun onderwerp in beginsel wel normatief van aard kunnen zijn, zijn evenwel zo algemeen geformuleerd dat de precieze draagwijdte ervan niet meer duidelijk is. Deze bepalingen missen de scherpte en de helderheid eigen aan een normatieve tekst. Dat is inzonderheid het geval voor de artikelen 3 tot 5 van het voorontwerp, waarin in zeer algemene bewoordingen wordt bepaald waarop het mobiliteitsbeleid gericht is en welke doelstellingen bij de uitvoering ervan worden beoogd, en welke het doel is van de basisbereikbaarheid.

Beleidsverklaringen of bepalingen met een louter programmatorische draagwijdte die de rechtsorde niet wijzigen en bepalingen waarin enkel doelstellingen van de ontworpen regeling worden omschreven, worden beter in de memorie van toelichting geïntegreerd, of geherformuleerd zodat hun normatieve inhoud duidelijk tot uitdrukking komt. Zinnen zoals “We laten ons hierbij leiden door het STOP-principe”[3] en “Hiertoe dient een overkoepelende mobiliteitsregie te worden uitgebouwd”[4] horen alleszins niet in normatieve teksten thuis.

De tekst van het voorontwerp zou vanuit dit oogpunt aan een grondige herziening moeten worden onderworpen.

[3] Artikel 4, derde lid, van het voorontwerp.

[4] Artikel 5, § 1, derde lid, van het voorontwerp.

4.2. Bovendien worden in het voorontwerp veelvuldig open en vage begrippen gebruikt, die niet worden gedefinieerd of die enkel nader worden omschreven in de memorie van toelichting. Bij wijze van voorbeeld kan worden verwezen naar:

- artikel 4, eerste lid, 4°, en derde lid: het "STOP-principe";

- artikelen 11, § 2, tweede lid, en 23, § 1, derde lid, en § 2, tweede lid: een "tijdshorizon" en een "doorkijkperiode";

- artikel 14, § 2: "netwerken van structurerend belang".

Deze open en vage begrippen dienen in het voorontwerp te worden verduidelijkt.

B. Het juridisch statuut van de vervoerregioraad en van de (regionale) mobiliteitsplannen

5.1. Artikel 7 van het voorontwerp voorziet in de oprichting van een vervoerregioraad per vervoerregio. De Vlaamse Regering bepaalt de regels voor de samenstelling van dat orgaan, maar de vervoerregioraad is minstens samengesteld uit vertegenwoordigers van elke gemeente in de vervoerregio, van het departement Mobiliteit en Openbare Werken, van het agentschap Wegen en Verkeer, van de interne exploitant van het kernnet en het aanvullend net, van De Vlaamse Waterweg nv en, desgevallend, van de provincie.[5] In de memorie van toelichting wordt dat orgaan voorgesteld als een "multidisciplinair en beleidsoverschrijdend *overlegorgaan*".

Naar luid van artikel 8, eerste lid, van het voorontwerp is de vervoerregioraad "verantwoordelijk voor het voorbereiden, opmaken, opvolgen, evalueren en, in voorkomend geval, herzien van het regionaal mobiliteitsplan". Daarnaast[6] wordt de vervoerregioraad belast met een aantal taken, waaronder het *bepalen* van het aanvullend net en het vervoer op maat en van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk.[7]

De vraag rijst naar de juridische waarde van die handelingen.

5.2. Wat het regionaal mobiliteitsplan betreft, wordt in artikel 13, § 1, van het voorontwerp bepaald dat "geen van de onderdelen van een mobiliteitsplan" verordenende kracht heeft (eerste lid) en dat, onder meer, de regionale mobiliteitsplannen *richtinggevend* zijn voor het Vlaamse Gewest (tweede lid). Ook vormen mobiliteitsplannen volgens de memorie van toelichting geen beoordelingsgrond voor een vergunning, maar dat blijkt niet uit de tekst van het voorontwerp.[8] Dit lijkt erop te wijzen dat de mobiliteitsplannen geen bindende kracht hebben.

[5] Artikel 7, § 2, eerste lid, van het voorontwerp.

[6] Vermits de vervoerregioraad de in artikel 8, tweede lid, van het voorontwerp bepaalde taken heeft "[b]innen de krijtlijnen van het *goedgekeurde* regionaal mobiliteitsplan", gaat het om taken die onderscheiden zijn van het voorbereiden, opmaken, opvolgen, evalueren en herzien van dat mobiliteitsplan. Zie ook opmerking 26.3.

[7] Artikel 8, tweede lid, 3° en 4°, van het voorontwerp.

[8] Zie opmerking 21.2.

Dat wordt evenwel onmiddellijk tegengesproken door artikel 13, § 2, van het voorontwerp, waarin wordt bepaald dat van een mobiliteitsplan niet kan worden afgeweken behalve in geval van onvoorziene ontwikkelingen in de mobiliteitsvraag en van dringende sociale, economische of budgettaire redenen. Bovendien moet de beslissing over de afwijking worden gemotiveerd. Daarbij komt nog dat naar luid van artikel 10 van het voorontwerp, de provinciale en gemeentelijke beslissingen en reglementen "niet van die aard" zijn dat het regionaal mobiliteitsplan niet kan worden uitgevoerd en dat in artikel 20 van het voorontwerp wordt bepaald dat de bestaande provinciale en gemeentelijke ruimtelijke beleidsplannen en de lokale beleidsplannen die strijdig zijn met de bepalingen van het regionaal mobiliteitsplan, van rechtswege worden opgeheven.

Nog los van de rechtsonzekere wijze waarop de artikelen 10 en 20 van het voorontwerp zijn geformuleerd,[9] wordt het juridisch statuut van het regionaal mobiliteitsplan in het voorontwerp daardoor op een zeer dubbelzinnige wijze geregeld. Dat statuut moet derhalve grondig worden herbekeken en uitgeklaard.

Hetzelfde geldt voor het Mobiliteitsplan Vlaanderen. De voormelde bepalingen zijn immers ook van toepassing op dat plan (artikel 13, § 2, van het voorontwerp) of er wordt in gelijkaardige bepalingen voorzien voor dat plan.[10]

5.3. Zelfs indien zou worden verduidelijkt dat de (regionale) mobiliteitsplannen op generlei wijze juridisch bindende instrumenten zijn, heeft de vervoerregioraad in ieder geval de bevoegdheid om juridisch bindende handelingen aan te nemen, namelijk om het aanvullend net, het vervoer op maat en het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk te bepalen.[11] Naar luid van artikel 32, § 3, vijfde lid, en § 5, derde lid, van het voorontwerp bepaalt de vervoerregioraad het aanvullend netwerk, de minimaal te bedienen attractiepolen erin, de bedieningsgebieden voor het vervoer op maat en de minimale of de aanvullende normering voor de kwaliteitseisen voor het aanvullend net en het vervoer op maat.

Gelet hierop moet ook het statuut van de vervoerregioraad worden verduidelijkt in de tekst van het voorontwerp. Zo kan de vervoerregioraad niet louter worden omschreven als een overlegorgaan. Bovendien kan het gegeven dat de vervoerregioraad, zoals de gemachtigde verklaarde, niet over rechtspersoonlijkheid beschikt, tot moeilijkheden aanleiding geven in geval van een jurisdictioneel beroep tegen een van de voormelde beslissingen van de vervoerregioraad die juridisch bindend zijn.

[9] Zie daarover de opmerkingen 18 en 24.

[10] Zie artikel 17 van het voorontwerp, dat wat het Mobiliteitsplan Vlaanderen betreft overeenstemt met de regeling in artikel 20 van het voorontwerp voor het regionaal mobiliteitsplan. Voor artikel 10 van het voorontwerp bestaat er echter geen gelijkaardige regeling wat het Mobiliteitsplan Vlaanderen betreft.

[11] Artikel 8, tweede lid, 3° en 4°, van het voorontwerp.

C. Plan-MER-plicht

6.1. Zowel in de tekst van het voorontwerp als in de memorie van toelichting wordt herhaaldelijk een band gelegd tussen het mobiliteitsbeleid en de ruimtelijke ordening. Zo wordt in artikel 5, § 1, tweede lid, van het voorontwerp bepaald dat basisbereikbaarheid hand in hand gaat met een duurzaam ruimtelijk kader door middel van een geïntegreerde aanpak van vervoer, infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen, op het gebied van planvorming, financiering, investeringen, onderhoud en exploitatie. Naar luid van artikel 13, § 3, 1°, van het voorontwerp moeten de mobiliteitsplannen worden afgestemd op, onder meer, de ruimtelijke beleidsplannen. Via de mobiliteitsplannen wordt de afstemming van de vervoerslagen met de ruimtelijke organisatie bewaakt.[12] De bepalingen van de provinciale en de gemeentelijke ruimtelijke beleidsplannen die strijdig zijn met de bepalingen van het Mobiliteitsplan Vlaanderen of met de regionale mobiliteitsplannen, worden van rechtswege opgeheven door de definitieve vaststelling van dat laatste plan en de provincie en de gemeente in kwestie moeten binnen de termijn die de Vlaamse Regering bepaalt, wijzigingen aanbrengen in hun ruimtelijk beleidsplan om dat plan af te stemmen op het Mobiliteitsplan Vlaanderen of op het regionaal mobiliteitsplan.[13] In de memorie van toelichting wordt onder meer gesteld dat het mobiliteitsbeleid "een sterke wisseling" aangaat met ruimtelijk beleid.

6.2. De vraag rijst of in het licht hiervan in sommige gevallen mobiliteitsplannen niet zouden kunnen worden beschouwd als "plannen en programma's" in de zin van artikel 2, a), van richtlijn 2001/42/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2001 'betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's',[14] waarvoor overeenkomstig artikel 3, lid 1, van die richtlijn een milieubeoordeling moet worden uitgevoerd voor zover ze aanzienlijke milieueffecten kunnen hebben. Volgens het tweede lid, a), van die bepaling geldt die verplichting voor alle plannen en programma's die voorbereid worden met betrekking tot, onder meer, het vervoer en "die het kader vormen voor de toekenning van toekomstige vergunningen voor de in bijlagen I en II bij Richtlijn 85/337/EEG [lees: Richtlijn 2011/92/EU][15] genoemde projecten".

Volgens het Hof van Justitie heeft "het begrip 'plannen en programma's' betrekking (…) op iedere handeling die, door vaststelling van op de betrokken sector toepasselijke regels en controleprocedures, een heel pakket criteria en modaliteiten vaststelt voor de goedkeuring en de uitvoering van één of meerdere projecten die aanzienlijke gevolgen voor

[12] Artikel 14, § 1, tweede lid, van het voorontwerp.

[13] Artikelen 17 en 20 van het voorontwerp.

[14] Naar luid van die bepaling wordt in deze richtlijn verstaan onder "plannen en programma's": "plannen en programma's, met inbegrip van die welke door de Gemeenschap worden medegefinancierd, alsook de wijzigingen ervan,

- die door een instantie op nationaal, regionaal of lokaal niveau worden opgesteld en/of vastgesteld of die door een instantie worden opgesteld om middels een wetgevingsprocedure door het parlement of de regering te worden vastgesteld en

- die door wettelijke of bestuursrechtelijke bepalingen zijn voorgeschreven".

[15] Richtlijn 2011/92/EU van het Europees Parlement en de Raad van 13 december 2011 'betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten'.

het milieu kunnen hebben."[16] Het Hof voegt er aan toe dat het begrip "plannen en programma's" ook betrekking kan hebben op normatieve handelingen die bij wet of besluit zijn vastgesteld.[17]

6.3. Een mobiliteitsplan beperkt zich niet tot een langetermijnvisie of operationele beleidsdoelstellingen op korte termijn, maar bevat ook een actieplan dat de operationele doelstellingen vertaalt en concrete maatregelen, middelen, verantwoordelijkheden en timing omschrijft. Het kan thematisch of voor een gebiedsdeel maatregelen omschrijven.[18]

Het valt niet uit te sluiten dat die maatregelen van die aard zijn dat ze aanzienlijke gevolgen kunnen hebben voor het milieu. Zo kan het zijn dat die maatregelen de realisatie van infrastructuurprojecten veronderstellen, waarbij uit de artikelen 10 en 20 van het voorontwerp voortvloeit dat provinciale en gemeentelijke beslissingen en reglementen die van aard zouden zijn om de uitvoering ervan te verhinderen, en ruimtelijke beleidsplannen zullen moeten worden aangepast.[19] Ook al kunnen de mobiliteitsplannen zelf geen beoordelingsgrond vormen voor vergunningen,[20] kunnen ze, gelet op de weerslag die ze mogelijk hebben op de ruimtelijke beleidsplannen, wel "de criteria en modaliteiten" bevatten die bij de toekenning van vergunningen in acht moeten worden genomen.

6.4. Of mobiliteitsplannen effectief kunnen worden beschouwd als "plannen en programma's" in de zin van het voormelde artikel 2, a), van richtlijn 2001/42/EG, waarvoor een milieueffectenbeoordeling moet worden uitgevoerd, hangt mede af van de hiervoor vermelde vraag naar de juridische waarde van die mobiliteitsplannen.[21] Naargelang het antwoord op die vraag zal desgevallend in een procedure moeten worden voorzien om te voldoen aan de verplichtingen die voortvloeien uit die richtlijn.

D. De exploitatie- en reisvoorwaarden

7.1. Naar luid van artikel 39, eerste lid, van het voorontwerp kan de Vlaamse Regering onder meer de reisvoorwaarden en de exploitatievoorwaarden nader bepalen. Die bevoegdheid doet geen afbreuk aan de bevoegdheid van de exploitanten van het kernnet en het aanvullend net, en de Mobiliteitscentrale om zelf algemene reisvoorwaarden vast te stellen, aanvullend aan het toepasselijke regelgevende kader.

7.2. In artikel 2, 5°, van het voorontwerp wordt bepaald dat in het aan te nemen decreet onder 'exploitatievoorwaarden' wordt verstaan:

> "eisen waaraan de uitvoering van de vervoerdiensten moeten voldoen en die betrekking kunnen hebben op onder meer: exploitatieamplitude, frequenties, aanleg en onderhoud van de infrastructuur, informatieverlening aan de haltes en in de voertuigen, de vereisten

[16] HvJ 27 oktober 2016, C-290/15, *Patrice d'Outremont e.a. t. Waals Gewest,* § 49.

[17] *Ibidem*, § 52.

[18] Artikel 11, § 2, derde lid, van het voorontwerp.

[19] Vgl. HvJ 7 juni 2018, C-160/17, *Thybalt e.a. t. Waals Gewest,* § 53.

[20] Zie evenwel opmerking 21.2.

[21] Opmerkingen 5.1 en 5.2.

voor de voertuigen en het personeel, de rechten en plichten van de exploitant van een vervoerdienst;"

Uit het voorontwerp van decreet 'houdende diverse bepalingen over het mobiliteitsbeleid, de openbare werken en het vervoer en het verkeersveiligheidsbeleid en VVM De Lijn', waarover de Raad van State op 8 november 2018 advies 64.292/3 heeft gegeven, vloeit evenwel voort dat de exploitatievoorwaarden eveneens de overtredingen bevatten die overeenkomstig het ontworpen artikel 44*ter*, § 1, van het decreet van 31 juli 1990 'betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoermaatschappij - De Lijn' met een administratieve geldboete kunnen worden bestraft, evenals de administratieve geldboetes zelf.[22] De definitie van het begrip 'exploitatievoorwaarden' in artikel 2, 5°, van het thans voorliggende voorontwerp moet hieraan worden aangepast.

In het licht hiervan is het ook raadzaam om een ander begrip te hanteren dan "exploitatievoorwaarden". Zoals uit de omschrijving ervan blijkt, verwijst dat begrip veeleer naar de wijze waarop de exploitant van een vervoerdienst opereert. De voormelde overtredingen en administratieve geldboetes viseren evenwel niet zozeer die exploitant, maar de gebruikers van de vervoerdienst, en zelfs derden.[23]

7.3.1. Naar luid van artikel 2, 17°, van het voorontwerp moet in het aan te nemen decreet onder 'reisvoorwaarden' worden verstaan:

"bepalingen die betrekking hebben op onder meer de rechten en plichten van de reizigers en derden".

Hieromtrent om nadere toelichting gevraagd, verklaarde de gemachtigde:

"De reisvoorwaarden slaan inderdaad zowel op de gebruiksvoorwaarden waaraan de gebruikers van de openbare dienst ('reizigers') onderworpen zijn, maar ook het publiek in het algemeen in zijn verhoudingen tot de openbare dienst. Te denken valt bijvoorbeeld aan potentiële of gewezen reizigers: waar kan een biljet worden aangeschaft, wanneer wordt een biljet terugbetaald, een persoon die een rit reserveert voor de belbus maar steeds weer niet komt opdagen, veiligheidsafsluitingen of markeringen die niet worden gerespecteerd, het zich zonder toestemming toegang verschaffen tot dienstloketten en doorgangen die voor het publiek verboden zijn, etc."

Dienaangaande moet het volgende worden opgemerkt.

7.3.2. Om binnen de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest inzake openbaar vervoer te blijven, is het regelen van de rechten en verplichtingen van andere personen dan reizigers enkel toelaatbaar voor zover er een voldoende nauwe band bestaat met het in het voorontwerp geregelde openbaar personenvervoer en voor zover – rekening houdend met het evenredigheidsbeginsel – de uitoefening van de bevoegdheden van andere overheden niet onmogelijk of overdreven moeilijk wordt gemaakt.

[22] Zie artikel 24 van het voorontwerp waarover de Raad van State advies 64.292/3 van 8 november 2011 heeft gegeven.

[23] Zoals de bestuurder van een voertuig die de normale dienstverlening van de Lijn belemmert.

Bovendien is het ook hier raadzaam om, vermits de voorwaarden in kwestie niet alleen betrekking hebben op reizigers, een ander begrip te hanteren dan "reisvoorwaarden".

7.3.3. De machtiging aan de exploitanten van het kernnet en het aanvullend net en aan de mobiliteitscentrale om zelf "algemene reisvoorwaarden vast te stellen, aanvullend aan het toepasselijke regelgevend kader", kan worden aanvaard voor zover die algemene reisvoorwaarden worden opgevat als de voorwaarden van het (toetredings)contract dat die exploitanten en de Mobiliteitscentrale sluiten met hun gebruikers. Dat gaat vanzelfsprekend enkel op voor zover er sprake kan zijn van een contractuele relatie tussen, enerzijds, die exploitanten en de Mobiliteitscentrale en, anderzijds, de gebruikers van de vervoersdienst, wat niet het geval lijkt te zijn voor "derden".

Indien daarentegen die machtiging een ruimere draagwijdte heeft dan het bepalen van de voormelde contractuele voorwaarden, komt ze neer op een delegatie van verordenende bevoegdheid aan een openbare instelling. Een dergelijke delegatie is in beginsel niet in overeenstemming met de algemene publiekrechtelijke beginselen omdat erdoor geraakt wordt aan het beginsel van de eenheid van de verordenende macht en een rechtstreekse parlementaire controle ontbreekt. Bovendien ontbreken de waarborgen waarmee de klassieke regelgeving gepaard gaat, zoals die inzake de bekendmaking en de preventieve controle van de Raad van State, afdeling Wetgeving. Dergelijke delegaties kunnen dan ook enkel worden gebillijkt om praktische redenen en voor zover zij een zeer beperkte of een hoofdzakelijk technische en niet-beleidsmatige draagwijdte hebben, en er mag worden van uitgegaan dat de instellingen die de betrokken reglementering dienen toe te passen of er toezicht op uitoefenen, ook het best geplaatst zijn om deze met kennis van zaken uit te werken. In dit geval blijkt echter niet uit het voorontwerp dat aan die voorwaarden is voldaan, zodat in die interpretatie de machtiging niet kan worden aanvaard.

ONDERZOEK VAN DE TEKST

Artikel 1

8. In artikel 1 van het voorontwerp wordt bepaald dat het aan te nemen decreet een gemeenschaps- en gewestaangelegenheid regelt.

Uit de memorie van toelichting blijkt dat met de gemeenschapsaangelegenheid de artikelen 63 tot 67 van het voorontwerp worden geviseerd, die strekken tot wijziging van het decreet van 21 december 2012 'tot compensatie van de openbare dienstverplichting tot het vervoer van personen met een handicap of een ernstig beperkte mobiliteit'. Naar luid van artikel 1 ervan, regelt dat decreet inderdaad een gemeenschapsaangelegenheid.

Er moet evenwel worden op gewezen dat in advies 51.178/3 van 24 april 2012 over het voorontwerp dat tot dat decreet heeft geleid, de Raad van State, afdeling Wetgeving, van oordeel was dat het ontworpen decreet een gewestaangelegenheid, in plaats van een gemeenschapsaangelegenheid, regelde.[24]

Artikel 2

9.1. Gevraagd of de woorden "voor iedereen toegankelijk" in artikel 2, 7°, van het voorontwerp een synoniem zijn voor "openbaar" in artikel 2, 4°, of voor "publiek" in artikel 2, 15°, heeft de gemachtigde ontkennend geantwoord:

> "'voor iedereen toegankelijk' betekent (...) niet dat dit vervoer noodzakelijkerwijze 'openbaar' is. Bij wijze van voorbeeld kan worden verwezen naar een shuttledienst georganiseerd door een hotel naar het station, ten behoeve van haar klanten. Hoewel dit vervoer *in se* 'geregeld' kan zijn, is dit niet openbaar bij gebrek aan enig algemeen economisch belang. Vervoer dat wordt aangeboden aan het publiek, kan bijvoorbeeld ook bijzondere vormen van geregeld vervoer betreffen, maar is gericht op bepaalde categorieën van personen en dus niet voor iedereen toegankelijk."

9.2. Artikel 2, 14°, tweede zin, van het voorontwerp houdt een rechtsregel in die niet thuis hoort in een definitie.

De gemachtigde erkende dat en stelde voor om die bepaling op te nemen in artikel 5, § 1, derde lid, van het voorontwerp, dat als volgt zou luiden:

> "Hiertoe dient een overkoepelende mobiliteitsregie te worden uitgebouwd. Deze modusneutrale mobiliteitsregie komt toe aan het departement MOW."

Hiermee kan worden ingestemd, voor zover wordt geschreven "het departement Mobiliteit en Openbare Werken", zoals elders in het voorontwerp het geval is.[25]

Afdeling 1 van hoofdstuk 2

10. Gelet op de doelstellingen vermeld in de artikelen 4 en 5 van het voorontwerp, strekt het tot aanbeveling om in het opschrift van afdeling 1 van hoofdstuk 2 te schrijven "Missie en doelstellingen".

Artikel 3

11. In artikel 3, eerste lid, van het voorontwerp wordt bepaald dat het mobiliteitsbeleid is gericht op het garanderen van de bereikbaarheid van onze samenleving.

---

[24] Adv.RvS 51.178/3 van 24 april 2012 over een voorontwerp dat heeft geleid tot het decreet van 21 december 2012, opmerkingen 4 tot 4.5, *Parl.St.* Vl.Parl. 2011-12, nr. 1719/1.

[25] Zie artikel 7, § 2, eerste lid, 2°, tweede lid, 1°, en derde lid, van het voorontwerp.

Gevraagd of niet eerder de bereikbaarheid van onze samenleving "en van de personen die er deel van uitmaken" wordt bedoeld, antwoordde de gemachtigde:

> "Het gaat (...) niet enkel om het (willekeurig) kunnen bereiken van andere personen in het algemeen, maar specifieker van functies in de samenleving (zie in dit verband de definitie van "attractiepool") of van knooppunten waar men gemakkelijk kan overstappen op een ander vervoermiddel. De bereikbaarheid moet een actieve deelname aan economische activiteiten, educatieve, sociale en recreatieve activiteiten mogelijk maken."

De vaststelling blijft dat het niet de bereikbaarheid van de samenleving als dusdanig is die wordt geviseerd, maar wel de bereikbaarheid van bepaalde elementen of referentiepunten in die samenleving. Dit zou moeten worden verduidelijkt in de ontworpen bepaling.

Artikel 4

12.1. Naar luid van artikel 4, eerste lid, 3°, van het voorontwerp wordt bij het uitbouwen van een multimodaal vervoersysteem "zoveel als mogelijk" uitgegaan van het STOP-principe.

De gemachtigde heeft omtrent die bepaling de volgende toelichting gegeven:

> "Het STOP-principe wordt enkel toegepast zoveel als mogelijk en dit dient ook voldoende duidelijk te zijn. Vandaar dat dit expliciet werd opgenomen in de tekst van het ontwerp. Het kan niet de bedoeling zijn dat de vaststelling van de mobiliteitsplannen – die inhoudelijk aan de missie en de doelstellingen voldoen, vermeld in artikel 3 en 4 – spaak loopt omdat sommige bepalingen niet naadloos aansluiten bij het STOP-principe.
>
> Er is met andere woorden geen sprake van enige resultaatsverbintenis en er zal door de rechterlijke macht dus enkel een marginale toetsing kunnen plaatsvinden als er een geschil aanhangig wordt gemaakt. Dit geldt echter evenzeer voor de andere bepalingen, nu dit 'principes' betreffen."

Met de gemachtigde kan worden ingestemd dat een "principe" geen aanleiding geeft tot een resultaatsverbintenis. De woorden "zoveel als mogelijk" zijn dan ook overbodig en kunnen worden geschrapt.[26]

12.2. In artikel 4, tweede lid, van het voorontwerp wordt verwezen naar "het Europees klimaatakkoord". Gevraagd wat hier concreet mee wordt bedoeld, antwoordde de gemachtigde:

> "Dit gaat over akkoord over het Klimaat- en Energiepakket 2030 dat de Europese regeringsleiders in oktober 2014 bereikten.
>
> Dit pakket bevat 3 doelstellingen:
>
> - een bindende, interne broeikasgasvermindering van minstens -40% t.o.v. 1990;
> - een op EU-niveau bindende belofte voor hernieuwbare energie van minstens 27%;
> - een indicatieve energie-efficiëntiedoelstelling van minstens 27%.

[26] Wat de verwijzing naar "het STOP-principe" betreft: zie opmerking 4.2.

Dit pakket omvat ambitieuze doelstellingen voor de zgn. non-ETS sectoren, waaronder transport."

Er kan dan ook beter worden verwezen naar het beleidskader voor klimaat en energie 2030 voor de Europese Unie, dat de Europese Raad op 23 en 24 oktober 2014 heeft aangenomen, of naar de door de Europese Unie aangenomen regelgeving ter uitvoering ervan.

Artikel 5

13.1. De gemachtigde liet weten dat het derde lid van artikel 5, § 1, van het voorontwerp zowel op het eerste als het tweede lid van die bepaling betrekking heeft.

Vermits dit niet duidelijk blijkt uit het woord "hiertoe", moet in het voormelde derde lid worden verwezen naar de twee voorgaande leden.

13.2. Naar luid van artikel 5, § 2, tweede lid, van het voorontwerp worden de vervoerknooppunten die van belang zijn op het niveau van de vervoerregio bepaald in "het regionaal mobiliteitsplan vermeld in Hoofdstuk 3, Afdeling, 2, Onderafdeling 2".

De gemachtigde was het ermee eens dat die bepaling beter zelf in de voormelde onderafdeling kan worden ondergebracht. Dat kan met name gebeuren in artikel 19 van het voorontwerp, waarin reeds de inhoud van het regionaal mobiliteitsplan wordt geregeld.

Artikel 6

14. In artikel 6, § 2, van het voorontwerp wordt bepaald dat de Vlaamse Regering "op vraag van de vervoerregio's" de territoriale afbakening van de vervoerregio's[27] kan herschikken. Dit impliceert evenwel dat een vervoerregio een dergelijke herschikking kan verhinderen door zelf geen initiatief in die zin te nemen, terwijl een nieuwe schikking nochtans in het algemeen belang kan zijn. Bijgevolg wordt de mogelijkheid van een herschikking beter niet louter afhankelijk gemaakt van een vraag van de vervoerregio's.

Artikel 7

15.1. Naar luid van artikel 7, § 2, eerste lid, 4°, van het voorontwerp is de vervoerregioraad ten minste samengesteld uit een vertegenwoordiger van de interne exploitant van het kernnet en het aanvullend net.

Uit artikel 34, § 2, van het voorontwerp vloeit evenwel voort dat als de VVM De Lijn niet voldoet aan de benchmark, de Vlaamse Regering aan de hand van openbare aanbestedingen een exploitant *of exploitanten* zal aanduiden.

[27] De gemachtigde bevestigde dat met het woord "deze" in artikel 6, § 2, van het voorontwerp de territoriale afbakening van de vervoerregio's wordt bedoeld.

Teneinde met die mogelijkheid rekening te houden, schrijve men in artikel 7, § 2, 4°, van het voorontwerp "exploitanten" (in plaats van "exploitant"). Bovendien moet, in het geval er meerdere exploitanten worden aangeduid die actief zijn in een vervoerregio, worden geregeld of elke exploitant over een vertegenwoordiger beschikt, dan wel of er slechts één vertegenwoordiger is voor alle exploitanten.

15.2. De definities waarin artikel 7, § 2, tweede lid, van het voorontwerp voorziet, kunnen beter worden opgenomen in artikel 2. Dat is alleszins het geval voor de definitie van het begrip "departement Mobiliteit en Openbare Werken", vermits dat begrip niet alleen in artikel 7, maar ook in andere bepalingen[28] van het voorontwerp wordt gebruikt.

15.3. Naar luid van artikel 7, § 2, derde lid, van het voorontwerp neemt het departement Mobiliteit en Openbare Werken "de regierol" op zich.

Gevraagd of hiermee wordt verwezen naar de "mobiliteitsregie" in de artikelen 2, 14°, 5, § 1, derde lid, en 8, tweede lid, verklaarde de gemachtigde:

> "Hier gaat het eerder om de trekkersrol die het departement MOW op zich neemt als voorzitter van de vervoerregio. De term kan worden aangepast in de tekst van het decreet."

Het is inderdaad aangewezen om in artikel 7, § 2, derde lid, van het voorontwerp een ander begrip te hanteren dan "regierol".

Artikel 8

16. In artikel 8, vierde lid, van het voorontwerp wordt voorzien in een definitie van het begrip "fietssnelweg". De tweede en derde zin van die bepaling houden evenwel rechtsregels in die niet in een definitie thuis horen. Die bepalingen moeten dan ook worden weggelaten of worden verplaatst naar een afzonderlijk artikel waarin fietssnelwegen nader zouden worden geregeld.

Artikel 9

17. In artikel 9, tweede lid, wordt de Vlaamse Regering gemachtigd om regels te bepalen voor "het overlegtraject vermeld in het eerste lid".

Het eerste lid van die bepaling voorziet weliswaar in overleg tussen de vervoerregioraden, maar niet in een "traject". Bijgevolg schrijve men veeleer "het overleg vermeld in het eerste lid".

[28] Met name in artikel 5 (rekening houdend met het tekstvoorstel van de gemachtigde in opmerking 9.2).

Artikel 10

18. In artikel 10 van het voorontwerp wordt bepaald dat de provinciale en gemeentelijke beslissingen en reglementen niet van die aard zijn dat het regionaal mobiliteitsplan niet kan worden uitgevoerd of dat de effectiviteit van andere mobiliteitsinvesteringen vermindert.

In de memorie van toelichting wordt omtrent deze bepaling het volgende gesteld:

> "In de artikelen 17 en 20 wordt bepaald dat de lokale mobiliteitsplannen in geen geval strijdig mogen zijn met de hogerliggende plannen, waaronder het regionaal mobiliteitsplan. Naast het lokaal mobiliteitsplan, is er evenwel ook een risico dat gemeentelijke beslissingen en reglementen strijdig zijn met het regionaal mobiliteitsplan. In dit artikel wordt daarom opgenomen dat de gemeentelijke beslissingen en reglementen niet van die aard mogen zijn dat het regionaal mobiliteitsplan niet kan worden uitgevoerd (niet enkel snelheidszones, parkeerzones en routering vrachtverkeer bijvoorbeeld, maar tevens gRUPs, het afleveren van vergunningen, etc."

De gemachtigde voegde daar nog het volgende aan toe:

> "Het geïntegreerd mobiliteitsplan staat voor een transitie in mobiliteit waarbij gezocht wordt naar een optimale afstemming van verschillende vervoersmodi ter ondersteuning van combimobiliteit.
>
> Hierdoor worden ook geïntegreerde mobiliteitsinvesteringen voorzien die multimodaal vervoer promoten. Het mobiliteitsplan legt het kader vast waarbinnen de actoren (exploitanten en wegbeheerders) zich engageren de uitvoering te ondersteunen en/of te realiseren. Wanneer een bepaalde verbinding wordt opgenomen in het openbaar vervoersnetwerk is het bijvoorbeeld belangrijk dat doorstroming kan worden verzekerd. Infrastructuuringrepen die contradictorisch werken moeten worden vermeden. Het gaat hier niet om tijdelijke maatregelen, maar permanente ingrepen die de uitvoering niet meer mogelijk maken of hypothekeren.
>
> Ook inzake de afstemming met RO is het van belang dat provinciale en gemeentelijke beslissingen in lijn zijn met de regionale mobiliteitsvisie. Dit om te vermijden dat mobiliteitsgenererende functies worden ingepland op een locatie die geen afdoende ontsluiting biedt, noch in het vooruitzicht heeft cfr de regionale mobiliteitsvisie."

Indien de mobiliteitsplannen geen verordenend karakter hebben, zoals in artikel 13, § 1, eerste lid, van het voorontwerp wordt bepaald, dan is artikel 10 van het voorontwerp onbegrijpelijk. Indien het daarentegen toch de bedoeling zou zijn aan die plannen een reglementair karakter te geven, dan is de tekst van artikel 10 veel te vaag en te rechtsonzeker. Niet alleen is onduidelijk wanneer provinciale en gemeentelijke reglementen "van die aard" zouden zijn dat het regionaal gemeentelijk mobiliteitsplan niet kan worden uitgevoerd, er wordt ook niet geregeld welke instantie vaststelt dat dit het geval is en welke rechtsgevolgen daaraan worden verbonden.

Dit kan niet worden verholpen door te bepalen dat de provinciale en gemeentelijke beslissingen en reglementen van rechtswege worden opgeheven, gelet op hetgeen hieromtrent wordt opgemerkt bij de artikelen 17 en 20 van het voorontwerp (opmerking 24).

Artikel 10 van het voorontwerp moet dan ook worden weggelaten of minstens grondig worden herwerkt.

Artikel 11

19. In artikel 11, § 2, tweede lid, tweede zin, van het voorontwerp wordt bepaald dat het mobiliteitsplan een "tijdshorizon" van tien jaar heeft, en dat het een "doorkijkperiode" van dertig jaar kan omvatten.[29]

In de memorie van toelichting wordt hieromtrent gesteld dat een doorkijkperiode verplicht is, maar dat ook een kortere periode dan dertig jaar kan worden vooropgesteld.

In het licht hiervan zou in artikel 11, § 2, tweede lid, tweede zin, van het voorontwerp beter worden geschreven dat het mobiliteitsplan een tijdshorizon heeft van tien jaar, en "een doorkijkperiode van minimum tien en maximum dertig jaar".

Artikel 12

20. Uit artikel 12, § 3, tweede lid, van het voorontwerp vloeit voort dat bij het opstellen van de mobiliteitsplannen rekening moet worden gehouden met de bevoegdheidsbepalende regels, vermeld in artikel 2 van het decreet van 22 december 2017 'over het lokaal bestuur', de budgettaire ruimte van de betrokken gewestelijke entiteiten en andere regelgeving die relevant is voor het thema in kwestie.

De gemachtigde bevestigde dat de bevoegdheidsbepalingen en regelgeving waaraan wordt gerefereerd in die bepaling, moeten worden "nageleefd" en dat er niet louter mee rekening moet worden gehouden. De tekst van het voorontwerp moet in die zin worden aangepast.

Artikel 13

21.1. In artikel 13, § 2, tweede lid, van het voorontwerp wordt bepaald dat de beslissing over een afwijking van het mobiliteitsplan wordt gemotiveerd. In de memorie van toelichting wordt hieromtrent gesteld dat "[d]e beslissing die de overheid neemt over de afwijking (...) aan een bijzondere motiveringsplicht [wordt] onderworpen".

Dat blijkt evenwel niet uit de tekst van het voorontwerp. De motiveringsplicht waarin thans wordt voorzien, stemt overeen met de motiveringsplicht die voortvloeit uit de wet van 29 juli 1991 'betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen'.

[29] Zie over die twee begrippen overigens ook opmerking 4.2.

Het opleggen van een dergelijke motiveringsplicht is evenwel overbodig, omdat de verplichting tot formele motivering reeds uit die wet voortvloeit. Het is bovendien misleidend omdat een dergelijke bepaling ten onrechte de indruk wekt dat de formele motiveringsverplichting niet bestaat zonder dat zulks erin uitdrukkelijk wordt voorgeschreven.

Indien een verdergaande motiveringsplicht wordt beoogd dan diegene die voortvloeit uit de wet van 29 juli 1991, moet de draagwijdte ervan nader worden omschreven. In het andere geval moet de ontworpen bepaling worden weggelaten.

21.2. Volgens de memorie van toelichting "wordt in de vierde paragraaf [van artikel 13] opgenomen dat de mobiliteitsplannen vermeld in de eerste paragraaf geen beoordelingsgrond vormen voor vergunningen".

In het aan de Raad van State voorgelegde voorontwerp, komt evenwel geen bepaling in die zin voor.

Indien het de bedoeling is in een dergelijke regeling te voorzien, moet het voorontwerp in die zin worden aangevuld.

Artikel 14

22. In artikel 14, § 2, van het voorontwerp wordt de Vlaamse Regering gemachtigd om te beslissen over de netwerken van structurerend belang op het niveau van het Vlaamse Gewest. De gemachtigde gaf hieromtrent de volgende toelichting:

> "Bij de opmaak van de mobiliteitsplannen op verschillende niveaus, moet het duidelijk zijn op welk schaalniveau voor welk netwerk de beleidsvisie wordt uitgeschreven. In dit artikel werd daarom opgenomen dat de Vlaamse Regering beslist over de netwerken die van structurerend belang zijn op niveau van het Vlaamse Gewest. Voorbeelden hiervan zijn het primaire en hoofdwegennet, het FietsSnelWegen-netwerk en het kernnet inzake openbaar vervoer."

Artikel 15

23.1. Naar luid van artikel 15, § 2, tweede lid, wordt het vaststellingsbesluit bij uittreksel bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad.

In de memorie van toelichting wordt hieromtrent het volgende gesteld:

> "De Vlaamse Regering geeft, naast de reguliere bekendmakingsvereisten, een ruime bekendheid aan het Mobiliteitsplan Vlaanderen. De reguliere bekendmaking is de publicatie in het Belgisch Staatsblad. Daarnaast lijkt het wenselijk het plan ook op het internet te plaatsen, eventueel gekoppeld aan een internetforum. Dit verhoogt de toegankelijkheid van de informatie. Participatie van de burgers impliceert overigens op de eerste plaats dat men zorgt voor een vlotte toegankelijke kennis- en informatiebron."

Daarbij wordt er volgens de gemachtigde van uitgegaan dat niet alle bepalingen van het Mobiliteitsplan Vlaanderen belang hebben voor de algemeenheid van de burgers.

De vraag rijst evenwel hoe dat te rijmen valt met het gegeven dat het plan slechts bij uittreksel wordt bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad omdat het geen belang zou hebben voor de algemeenheid van de burgers.[30]

23.2. Bovendien herneemt artikel 15, § 2, tweede lid, eerste zin, van het voorontwerp wat reeds voortvloeit uit artikel 84, 1°, tweede lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 'tot hervorming der instellingen', naar luid waarvan besluiten van de Vlaamse Regering die geen belang hebben voor de algemeenheid van de burgers bij uittreksel mogen worden bekendgemaakt of het voorwerp mogen zijn van een gewone vermelding in het Belgisch Staatsblad.

Hiertoe is de decreetgever evenwel niet bevoegd. Artikel 15, § 2, tweede lid, eerste zin, van het voorontwerp moet dan ook worden weggelaten.

Artikel 17

24. Naar luid van artikel 17, eerste lid, van het voorontwerp worden de bepalingen van de bestaande regionale mobiliteitsplannen, de provinciale en gemeentelijke ruimtelijke beleidsplannen en de lokale mobiliteitsplannen die strijdig zijn met de bepalingen van het Mobiliteitsplan Vlaanderen, van rechtswege opgeheven door de definitieve vaststelling van dat laatste plan. De provincie, de vervoerregio en de gemeente wijzigen, binnen de termijn die de Vlaamse Regering bepaalt, de voormelde plannen om ze in overeenstemming te brengen met het Mobiliteitsplan Vlaanderen.

Een dergelijke regeling leidt evenwel tot grote rechtsonzekerheid. Zolang de provincie, de vervoerregio of de gemeente hun respectieve plannen niet in overeenstemming brengen met het Mobiliteitsplan Vlaanderen, zal onduidelijk zijn welke onderdelen van die plannen alsnog rechtsgeldig zijn, dan wel opgeheven zijn. Dat is des te meer het geval nu het gehanteerde criterium zeer algemeen van aard is, en nergens wordt geregeld welke instantie de strijdigheid zal vaststellen.

Artikel 17, eerste lid, van het voorontwerp moet dan ook worden weggelaten, of minstens worden vervangen door een meer rechtszekere regeling.

Hetzelfde geldt voor artikel 20, eerste lid, van het voorontwerp.

Artikel 18

25.1. Naar luid van artikel 18, § 1, van het voorontwerp neemt de vervoerregioraad het initiatief om een regionaal mobiliteitsplan op te maken "en kan de Vlaamse Regering verzoeken daarvoor de nodige maatregelen te nemen".

[30] Nog los van het gegeven dat een bekendmaking in het Belgisch Staatsblad eveneens tot gevolg heeft dat het plan op het internet wordt geplaatst.

Het is niet volledig duidelijk welke maatregelen van de Vlaamse Regering hiermee worden bedoeld. In zoverre het de bedoeling zou zijn dat de Vlaamse Regering, of de administratie van de Vlaamse overheid, op vraag van de vervoerregioraad, een ontwerp van regionaal mobiliteitsplan opstelt, dat de vervoerregioraad vervolgens voorlopig vaststelt,[31] rijst de vraag hoe die regeling zich verhoudt met artikel 8, eerste lid, van het voorontwerp, naar luid waarvan de vervoerregioraad onder meer verantwoordelijk is voor het *voorbereiden* en *opmaken* van het regionaal mobiliteitsplan. En als de Vlaamse Regering of de administratie van de Vlaamse overheid een ontwerp van regionaal mobiliteitsplan vaststelt, mag de vervoerregioraad dat ontwerp nog wijzigen, vooraleer hij, overeenkomstig artikel 18, § 3, eerste lid, het ontwerp van regionaal mobiliteitsplan voorlopig vaststelt?

Dit moet in het voorontwerp worden verduidelijkt.

25.2. Naar luid van artikel 18, § 3, tweede lid, wordt het ontwerp van het regionaal mobiliteitsplan ter goedkeuring voorgelegd aan de gemeenteraden van de vervoerregio. In het derde lid van die bepaling wordt evenwel gewag gemaakt van een gebrek aan consensus *binnen de vervoerregioraad* en het vierde lid heeft het over het *vaststellingsbesluit.* Gevraagd wie het mobiliteitsplan uiteindelijk vaststelt, en derhalve het vaststellingsbesluit neemt, heeft de gemachtigde het volgende geantwoord:

> "De vervoerregioraad.
>
> Ingeval geen consensus kan bereikt worden handelt dit over de beslissing van de Vlaamse Regering inzake het aanvullend net en het vervoer op maat."

Enkel dat laatste wordt uitdrukkelijk in artikel 18, § 3, derde lid, van het voorontwerp geregeld.[32] Duidelijkheidshalve zou eveneens moeten worden bepaald dat, na de goedkeuring ervan door de gemeenteraden van de vervoerregio, de vervoerregioraad het regionaal mobiliteitsplan (bij consensus) definitief vaststelt.

25.3. Uit artikel 18, § 3, derde lid, van het voorontwerp vloeit voort dat bij gebrek aan consensus (over het regionaal mobiliteitsplan) binnen de vervoerregioraad, de Vlaamse Regering beslist over minstens het aanvullend net en het vervoer op maat.

In artikel 8, tweede lid, 3°, van het voorontwerp wordt evenwel bepaald dat de vervoerregioraad als taak heeft om "[b]innen de krijtlijnen van het goedgekeurde regionaal mobiliteitsplan" het aanvullend net en het vervoer op maat te bepalen. Zodoende wordt gesuggereerd dat het aanvullend net en het vervoer op maat worden bepaald nadat het regionaal mobiliteitsplan werd vastgesteld.

Gelet hierop rijst de vraag waarom het gebrek aan consensus binnen de vervoerregioraad over het regionaal mobiliteitsplan, als gevolg heeft dat de Vlaamse Regering beslist over het aanvullend net en het vervoer op maat. Uit dat gebrek aan consensus valt immers niet af te leiden dat de leden van de vervoerregioraad het ook over het bepalen van het aanvullend net en het vervoer op maat niet eens zijn. Dit moet nader worden verantwoord.

---

[31] Artikel 18, § 3, eerste lid, van het voorontwerp.

[32] Maar zie opmerking 25.3.

25.4. In artikel 18, § 3, vierde lid, van het voorontwerp wordt bepaald dat het vaststellingsbesluit bij uittreksel wordt bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad en dat het in werking treedt op de datum die de Vlaamse Regering bepaalt.

De gemachtigde liet evenwel weten dat dit laatste enkel geldt in het geval dat de Vlaamse Regering overeenkomstig artikel 18, § 3, derde lid, van het voorontwerp beslist over het aanvullend net en het vervoer op maat. De tekst van het voorontwerp moet in die zin worden aangepast.

Artikel 19

26. In artikel 19, eerste lid, van het voorontwerp wordt bepaald dat voorafgaand aan de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan een omgevingsanalyse gebeurt en een onderzoek naar de maatschappelijke ontwikkelingen, de mobiliteitsbehoeften en een verkenning van de redelijkerwijs in aanmerking te nemen alternatieven.

Er moet worden op gewezen dat, in zoverre het regionaal mobiliteitsplan als een (bindende) rechtsregel kan worden beschouwd,[33] het gaat om een voorafgaand vormvereiste waarvan de niet-naleving door de rechter kan worden gesanctioneerd.[34]

Artikel 21

27. In artikel 21, § 2, derde lid, van het voorontwerp wordt bepaald dat het lokaal mobiliteitsplan onttrokken is aan het toepassingsgebied van het decreet van 15 juli 2011 'houdende vaststelling van de algemene regels waaronder in de Vlaamse Gemeenschap en het Vlaamse Gewest periodieke plan- en rapporteringsverplichtingen aan lokale besturen kunnen worden opgelegd'.

Een dergelijke regeling leidt er evenwel toe dat om het precieze toepassingsgebied van het decreet van 15 juli 2011 te kennen, dat decreet moet worden samengelezen met de voormelde bepaling, hetgeen de transparantie van de regelgeving niet ten goede komt. Een dergelijke regeling moet dan ook veeleer in het decreet van 15 juli 2011 zelf worden ondergebracht.

Artikel 24

28.1. Naar luid van artikel 24, § 1, derde lid, vraagt de gemachtigde dienst bij "de bevoegde instanties, zoals de federale politie, de instantie die belast is met de inschrijving van de voertuigen en de lokale besturen", de vereiste digitale gegevens op.

[33] Zie opmerking 5.2.

[34] Hetzelfde geldt voor artikel 16, tweede lid, van het voorontwerp, waar evenwel niet wordt voorzien in een omgevingsanalyse.

Hieromtrent om uitleg gevraagd, verklaarde de gemachtigde:

> "De formulering is van die aard dat wordt voorzien dat de gegevens worden 'opgevraagd' bij de diensten. Er wordt dus geen verplichting ingevoegd voor deze diensten om de gegevens ook daadwerkelijk te verschaffen. Het vierde lid vervolgt bovendien dat het opvragen steeds gebeurt in overeenstemming met de regelgeving inzake de bescherming van natuurlijke personen bij de verwerking van persoonsgegevens die van toepassing is bij de mededeling van persoonsgegevens en het decreet van 18 juli 2008 betreffende het elektronische bestuurlijke gegevensverkeer."

Vermits de ontworpen regeling voor de vermelde federale overheidsdiensten geen verplichting inhoudt om de gevraagde gegevens ook daadwerkelijk te verschaffen, is ze bestaanbaar met de bevoegdheidverdelende regels.

28.2. In artikel 24, § 2, derde lid, van het voorontwerp wordt bepaald dat bij de vaststelling of de herziening van de mobiliteitsplannen en bij het opstellen van de voortgangsrapporten rekening wordt gehouden met de resultaten van de mobiliteitsmonitoring.

Die bepaling kan beter worden ingevoegd na artikel 24, § 1, eerste lid, van het voorontwerp, waar de mobiliteitsmonitoring wordt geregeld.

Artikel 25

29. In artikel 25 van het voorontwerp wordt de Vlaamse Regering gemachtigd om de projectmethodologie te bepalen waarmee de door haar aangewezen projecten worden ontworpen, uitgewerkt, geanalyseerd en geëvalueerd door de initiatiefnemer, alsook de wijze van rapportering door de initiatiefnemer. Met het oog op een project wordt een projectstuurgroep ingesteld (artikel 26, § 1, van het voorontwerp), die verantwoordelijk is voor de begeleiding van de projecten (artikel 27, 2°, van het voorontwerp).

In de memorie van toelichting wordt (bij artikel 27 van het voorontwerp) gesteld dat het project "elke maatregel [betreft] die betrekking heeft op de verbetering van bestaande of de aanleg van nieuwe infrastructuur, de uitbouw van een kwaliteitsvol openbaar personenvervoer en op andere maatregelen die bijdragen tot duurzame mobiliteit".[35] Dat blijkt echter op generlei wijze uit de tekst van het voorontwerp, zodat de machtiging aan de Vlaamse Regering volledig onbepaald is. Om het even welk initiatief, zelf al houdt het geen enkel verband met het mobiliteitsbeleid, zou aan de door de Vlaamse Regering bepaalde projectmethodologie kunnen worden onderworpen. Een dergelijke onduidelijke machtiging kan niet worden aanvaard.

Bijgevolg moet in de tekst zelf van het voorontwerp worden verduidelijkt welke de projecten zijn die worden onderworpen aan de door de Vlaamse Regering te bepalen projectmethodologie.

[35] In de memorie van toelichting wordt enkel in algemene bewoordingen gewag gemaakt van infrastructuurgebonden en niet-infrastructuurgebonden projecten.

Hetzelfde geldt voor de machtiging aan de Vlaamse Regering in artikel 30 van het voorontwerp om de projecten aan te wijzen waarvoor een samenwerkingsovereenkomst moet worden gesloten tussen de betrokken actoren.

Artikel 26

30.1. In artikel 26, § 1, wordt bepaald dat een projectstuurgroep wordt ingesteld op initiatief van een of meer gemeenten of op initiatief van een vertegenwoordiger van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken. Naar luid van artikel 26, § 2, 1°, van het voorontwerp is de projectstuurgroep ten minste samengesteld uit de initiatiefnemer "als die niet de hoedanigheid, vermeld in punt 2° tot en met 4°, heeft".

In de punten 2 en 3 waarnaar aldus wordt verwezen, wordt evenwel gewag gemaakt van de gemeente en het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (lees: het departement Mobiliteit en Openbare Werken).[36] Gelet op hetgeen in artikel 26, § 1, van het voorontwerp wordt bepaald, rijst dan ook de vraag hoe de initiatiefnemer niet de hoedanigheid van vertegenwoordiger van de gemeente of van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken kan hebben.

Hieromtrent om uitleg gevraagd, verklaarde de gemachtigde:

> "(...) dit sluit aan bij de samenstelling van de GBC en RMC zoals momenteel vervat in het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid. De initiatiefnemer is niet noodzakelijkerwijze de gemeente of het beleidsdomein MOW.
>
> Het kan bijvoorbeeld gaan om de provincie of Infrabel die bepaalde trajecten van fietssnelwegen wil realiseren, de Vlaamse Landmaatschappij die binnen een ruilverkavelingsproject wegenis herinricht…"

De tekst van artikel 26, § 1, van het voorontwerp moet in het licht hiervan worden aangepast.

30.2. In artikel 26, § 1, van het voorontwerp wordt gewag gemaakt van een "mobiliteitsgerateerd lokaal beleidsplan".

Volgens de gemachtigde wordt hiermee bijvoorbeeld "een parkeerplan, een logistiek plan, een trage wegenplan, een klimaatsbeleidplan waarin mobiliteitsgerelateerde doelstellingen in zijn opgenomen" bedoeld, en zouden die plannen in een besluit van de Vlaamse Regering kunnen worden aangewezen.

Het strekt inderdaad tot aanbeveling dat, indien dit niet in het voorontwerp zelf wordt verduidelijkt, de Vlaamse Regering wordt gemachtigd om de plannen in kwestie op te sommen.

[36] Hetzelfde geldt voor artikel 26, § 2, 3°, van het voorontwerp.

Artikel 27

31. In de memorie van toelichting wordt (bij artikel 25 van het voorontwerp) gesteld dat de Vlaamse Regering "nadere regels [kan] uitwerken betreffende de procedure volgens dewelke de projectstuurgroep of vervoerregioraad de begeleiding uitvoert".

In artikel 27 van het voorontwerp komt evenwel geen machtiging in die zin voor. Die bepaling moet dan ook in die zin worden aangevuld.

Artikel 30

32. Vermits de gemachtigde bevestigde dat de opsomming in artikel 30, tweede lid, 1° tot 4°, van het voorontwerp niet limitatief is, schrijve men in de inleidende zin van die bepaling dat de Vlaamse Regering de minimuminhoud van de samenwerkingsovereenkomst regelt, "waaronder: ...".

Artikel 34

33. In artikel 34, § 1, tweede en derde lid, en § 2, eerste lid, van het voorontwerp wordt gewag gemaakt van een (verplichte) benchmark.

Gevraagd om dit begrip nader te verduidelijken, antwoordde de gemachtigde:

> "De benchmark moet onder meer in het licht van Verordening 1370/2007 betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg worden gelezen. Voormelde verordening heeft als doel vast te stellen op welke manier instanties die bevoegd zijn voor het openbaar personenvervoer er in het licht van het gemeenschapsrecht voor kunnen zorgen dat – in vergelijking met een volledig vrije marktwerking – onder meer het aantal, de veiligheid en de kwaliteit van de diensten van algemeen belang toenemen en deze diensten worden verzekerd tegen een lagere kostprijs."

In verordening 1370/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007[37] wordt het begrip "benchmark" evenwel niet gebruikt. Bijgevolg wordt er goed aan gedaan die term nader in het voorontwerp te definiëren.

Artikel 38

34.1. Naar luid van artikel 38 van het voorontwerp werken de exploitanten van het kernnet en het aanvullend net en de Mobiliteitscentrale, in afwijking van artikel 1 van de wet van 30 december 1975 'betreffende de goederen, buiten particuliere eigendommen gevonden of op de openbare weg geplaatst ter uitvoering van vonnissen tot uitzetting', een eigen beleid uit voor verloren voorwerpen.

[37] Verordening (EG) nr. 1370/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 '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'.

34.2. Artikel 1 van de wet van 30 december 1975 luidt:

> "Ieder die buiten de particuliere eigendommen een goed vindt, waarvan hij de eigenaar niet kent en er zich meester van maakt, moet het zonder verwijl afgeven aan een gemeentebestuur, bij voorkeur dat van de plaats waar dat goed gevonden is.
>
> Deze verplichting geldt evenwel niet voor de goederen die buiten een woning zijn geplaatst om te worden opgehaald of op een vuilnisbelt zijn geworpen."

Volgens artikel 7 ervan, is deze wet niet toepasselijk op de gevonden voorwerpen waarvan de toestand door andere wettelijke bepalingen geregeld is.

34.3. Volgens de toelichting bij artikel 38 van het voorontwerp "voorziet [de voormelde wet] o.a. in een bewaring van de voorwerpen door de gemeentebesturen, die hiertoe vaak niet bereid zijn. Opdat een efficiënt en klantvriendelijk eigen beleid zou kunnen worden uitgewerkt, is een decretale basis nodig die een afwijking van de wet van 30 december 1975 toelaat".

Hieruit blijkt dat met de ontworpen regeling vooral wordt beoogd de exploitanten van het kernnet en het aanvullend net en de Mobiliteitscentrale te ontslaan van de verplichting om verloren voorwerpen af te geven aan het gemeentebestuur. Het is dan ook raadzaam dat uitdrukkelijk in te schrijven in artikel 38 van het voorontwerp, veeleer dan de exploitanten van het kernnet en het aanvullend net en de Mobiliteitscentrale te machtigen hieromtrent een eigen beleid[38] te voeren. Als wordt bepaald dat de exploitanten en de Mobiliteitscentrale, in afwijking van artikel 1 van de wet van 30 december 1975, verloren voorwerpen niet moeten afgeven aan het gemeentebestuur, kunnen zij ook zonder een dergelijke machtiging een beleid dienaangaande bepalen. Daarbij zullen zij dan wel het eigendomsrecht in acht moeten nemen, en bijvoorbeeld in een redelijke termijn moeten voorzien waarbinnen die voorwerpen kunnen worden teruggevraagd.

Artikel 42

35. In artikel 42, derde lid, van het voorontwerp schrijve men "mobipunten en carpoolparkings" (in plaats van "mobipunten, inclusief carpoolparkings"). Uit de voorafgaande leden blijkt immers dat carpoolparkings onderscheiden zijn van mobipunten.

Artikel 43

36. Gevraagd welke actoren in artikel 43, eerste lid, van het voorontwerp worden geviseerd, antwoordde de gemachtigde:

> "Het gaat meer bepaald om de exploitanten en de infrastructuurbeheerders.
>
> Zo zou in het uitvoeringsbesluit bijvoorbeeld kunnen worden bepaald dat de aanleg en het onderhoud van de spoorbedding, de sporen, de spoortoestellen, de luchtleidingen en alle andere vaste installaties ten behoeve van de infrastructuurgebonden exploitatie van geregeld vervoer, ten laste komen van de exploitant, tenzij deze hierover

[38] Ook al is het, volgens de gemachtigde, de bedoeling om een gezamenlijk beleid uit te werken.

met de wegbeheerder andere afspraken maakt (cfr. het huidige Exploitatie- en tarievenbesluit van 14 mei 2004)."

Artikel 48

37.1. Uit artikel 48, § 2, tweede lid, van het voorontwerp vloeit voort dat als een wegbeheerder wegwerkzaamheden uitvoert langs een traject van geregeld vervoer of met een impact op een traject van geregeld vervoer, die ook na afloop van de werkzaamheden een negatief effect kunnen hebben op de rijtijden van de exploitant, voorafgaand overleg wordt gepleegd met de exploitanten van het kernnet en het aanvullend net en de Mobiliteitscentrale *en daarover binnen de projectstuurgroep een onderling akkoord wordt bereikt*.

37.2. Ofschoon uit artikel 27, 2°, van het voorontwerp blijkt dat de projectstuurgroep verantwoordelijk is voor "projecten", staat niet vast dat alle wegwerkzaamheden langs een traject van geregeld vervoer of met een impact op een traject van geregeld vervoer als dergelijke projecten kunnen worden beschouwd.[39] Indien dat niet het geval is, is het zinloos te bepalen dat over die wegwerkzaamheden binnen de projectstuurgroep een onderling akkoord moet worden bereikt. Die bepaling moet derhalve minstens worden beperkt tot projecten waarvoor de projectstuurgroep verantwoordelijk is.

37.3. Maar dan nog rijst de vraag hoe de uitvoering van wegwerkzaamheden afhankelijk kan worden gemaakt van het akkoord van de projectstuurgroep.

De gemachtigde verklaarde daaromtrent het volgende:

"Er zullen steeds maatregelen genomen worden die de rijtijd van het openbaar vervoer verlengen, omwille van een (nóg) hoger doel, zoals verkeersveiligheid of – leefbaarheid (bv. versmalling van de rijweg om de snelheid van het verkeer te drukken).

Momenteel bevat het Decreet Personenvervoer een aantal bepalingen inzake doorstroming. Hierbij is reeds een overleg voorzien tussen de wegbeheerder en de VVM.

Ook in het voorliggende ontwerp van decreet gaat het (…) slechts om een overleg en de instemming is geen noodzakelijke vereiste. Er wordt wel gestreefd naar een akkoord dat bijvoorbeeld kan bestaan uit een aanpassing van het voorstel of uit compenserende maatregelen (bv. met tijdswinst tot gevolg die tijdsverlies in diezelfde straat compenseert).

Aangezien de wegenwerken een (potentiële) impact kunnen hebben op de afgesproken dienstverlening tussen exploitant/ mobiliteitscentrale en de vervoerregioraad, is een onderling overleg/akkoord wenselijk."

Vermits, volgens de gemachtigde, "de instemming (...) geen noodzakelijke vereiste [is]", stemt de tekst van het voorontwerp niet overeen met de bedoeling van de stellers ervan, en moet hij worden aangepast. Dat is des te meer het geval nu de samenstelling van de projectstuurgroep door de Vlaamse Regering kan worden uitgebreid met "andere relevante actoren".[40] Er zou evenwel niet kunnen worden aanvaard dat de uitvoering van

[39] Zie opmerking 29.1.

[40] Artikel 26, § 2, derde lid, van het voorontwerp.

wegwerkzaamheden, via het akkoord van de projectstuurgroep, afhankelijk zou worden gemaakt van private actoren die, per hypothese, deel zouden uitmaken van die projectstuurgroep.

Artikel 57

38. Artikel 57 van het voorontwerp strekt tot wijziging van artikel 44*bis* van het decreet van 31 juli 1990, zoals gewijzigd (lees: vervangen) bij het bestuursdecreet, dat werd aangenomen door het Vlaams Parlement op 5 december 2018. Daarbij worden na de woorden "na onderhandeling" de woorden "een openbare dienstencontract en" ingevoegd.

In de door het Vlaams Parlement aangenomen tekst komen in het ontworpen artikel 44*bis* van het decreet van 31 juli 1990 de woorden "na onderhandeling" evenwel niet voor.[41]

Artikel 57 moet bijgevolg worden aangepast.

Artikel 60

39. In het ontworpen artikel 16, § 1, van het decreet van 20 april 2001 'betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg' wordt de Vlaamse Regering gemachtigd om vergunningen uit te reiken voor het uitoefenen van geregeld vervoer dat niet wordt aangeboden door de interne operator (lees: exploitant)[42]. Volgens de gemachtigde geldt deze mogelijkheid voor alle vormen van geregeld vervoer, en derhalve niet alleen voor de exploitatie van het aanvullend kern- en aanvullend net dat, overeenkomstig artikel 34, § 1, vierde lid, van het voorontwerp, door de VVM De Lijn aan derden wordt toevertrouwd.

Dit moet in de tekst van het voorontwerp worden verduidelijkt.[43]

Bovendien moet kunnen worden verantwoord waarom wordt voorzien in een vergunningsplicht voor geregeld vervoer dat niet wordt aangeboden door de interne operator, gelet op de beperkingen voor het vrij verkeer van diensten en voor de vrijheid van vestiging die eruit voortvloeien.

DE GRIFFIER DE VOORZITTER

Astrid TRUYENS Jo BAERT

[41] Zie *Parl.St.* Vl.Parl. 2017-18, nr. 1651/5, 86.

[42] Zie immers de terminologie gehanteerd in artikel 34, § 1, eerste en tweede lid, van het voorontwerp.

[43] Waarbij kan worden verduidelijkt dat het om niet-grensoverschrijdend geregeld vervoer gaat, zoals de gemachtigde bevestigde.

ONTWERP VAN DECREET

ONTWERP VAN DECREET

DE VLAAMSE REGERING,

Op voorstel van de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn;

Na beraadslaging,

BESLUIT:

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn is ermee belast, in naam van de Vlaamse Regering, bij het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet in te dienen, waarvan de tekst volgt:

Hoofdstuk 1. Algemene bepalingen

Artikel 1. Dit decreet regelt een gemeenschaps- en gewestaangelegenheid.

Art. 2. In dit decreet wordt verstaan onder:
1° aanvullend net: de vervoerslaag, vermeld in artikel 32, §3;
2° Agentschap Wegen en Verkeer: het agentschap, vermeld in artikel 2 van het besluit van de Vlaamse Regering van 7 oktober 2005 tot oprichting van het intern verzelfstandigd agentschap zonder rechtspersoonlijkheid Agentschap Wegen en Verkeer;
3° attractiepool: een plaats met een groot verplaatsingsgenererend vermogen, waaronder zones van tewerkstelling, onderwijs, handel, sport, cultuur, recreatie, gezondheidszorg en mobiliteitsknooppunten;
4° combimobiliteit: multimodaal reisgedrag waarbij personen voor hun verplaatsingen verschillende vervoersmiddelen combineren. De beschikbaarheid van verschillende vervoersmodi maakt het mogelijk vlot te schakelen tussen verschillende vervoersmiddelen;
5° departement Mobiliteit en Openbare Werken: het departement binnen het homogene beleidsdomein, vermeld in artikel 28, §1, van het besluit van de Vlaamse Regering van 3 juni 2005 met betrekking tot de organisatie van de Vlaamse administratie, waaraan de beleidsondersteunende opdrachten inzake mobiliteit worden toevertrouwd;
6° De Vlaamse Waterweg nv: het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap De Vlaamse Waterweg nv, naamloze vennootschap van publiek recht, vermeld in artikel 3, eerste lid, van het decreet van 2 april 2004 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap De Vlaamse Waterweg nv, naamloze vennootschap van publiek recht, gewijzigd bij het decreet van 23 december 2016;
7° exploitant: elke publiek- of privaatrechtelijke onderneming of groep van ondernemingen die openbare personenvervoersdiensten exploiteert of elke overheidsdienst die openbare personenvervoersdiensten aanbiedt;
8° exploitatievoorwaarden: eisen waaraan de uitvoering van de vervoerdiensten moeten voldoen en die betrekking kunnen hebben op onder meer: exploitatieamplitude, frequenties, aanleg en onderhoud van de infrastructuur, informatieverlening aan de haltes en in de voertuigen, de vereisten voor de voertuigen en het personeel, de rechten en plichten van de exploitant van een vervoersdienst;
9° geïntegreerd investeringsprogramma: het geïntegreerd meerjarig investeringsprogramma van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken;

10° geregeld vervoer: het vervoer van personen met een bepaalde regelmaat en langs een bepaalde reisweg, waarbij op vooraf vastgestelde stopplaatsen reizigers mogen worden opgenomen of afgezet en dat ongeacht de modus en tractiewijze van de aangewende vervoersmiddelen. Geregeld vervoer is voor iedereen toegankelijk;
11° halte: de stopplaats van geregeld vervoer of vervoer op maat waar reizigers mogen worden opgenomen of mogen worden afgezet;
12° interne exploitant: een exploitant die een juridisch onafhankelijke entiteit uitmaakt waarover de Vlaamse Regering net als over haar eigen diensten zeggenschap uitoefent;
13° kernnet: de vervoerslaag, vermeld in artikel 32, §2;
14° Mobiliteitscentrale: het orgaan, vermeld in artikel 33;
15° mobiliteitsplan: een plan als vermeld in artikel 11;
16° Mobiliteitsplan Vlaanderen: een mobiliteitsplan voor het Vlaamse Gewest;
17° Mobiliteitsregie: centrale modusonafhankelijke regie die in handen is van de Vlaamse overheid;
18° openbaar personenvervoer: de personenvervoerdiensten van algemeen belang die, ongeacht de vervoersmodus, op permanente en niet-discriminerende basis aan het publiek worden aangeboden;
19° projectstuurgroep: het orgaan vermeld in artikel 26, §1;
20° reisvoorwaarden: bepalingen die betrekking kunnen hebben op onder meer de rechten en plichten van de reizigers en derden;
21° STOP-principe: het beginsel op grond waarvan de volgende rangorde wordt gerespecteerd voor de wenselijke mobiliteitsvormen: de voetgangers; de fietsers; het collectieve vervoer; het individueel gemotoriseerde vervoer;
22° synchromodaliteit: de mobiliteit waarbij voor de verplaatsing van goederen verschillende vervoersmiddelen worden gecombineerd en waarbij het mogelijk is om vlot over te schakelen of over te laden tussen verschillende vervoersmiddelen;
23° treinnet: de vervoerslaag van het spoorwegverkeer voor personen zoals vastgesteld op federaal niveau;
24° vervoer op maat: de vervoerslaag, vermeld in artikel 32, §4;
25° vervoerregio: een cluster van gemeenten die een samenhangend geheel vormen voor mobiliteit met een vervoerskern en een invloedsgebied;
26° vervoerregioraad: het orgaan, vermeld in artikel 7, §1.

Hoofdstuk 2. Uitgangspunten

Afdeling 1. Missie en doelstellingen

Onderafdeling 1. Mobiliteitsbeleid

Art. 3. Het mobiliteitsbeleid is gericht op het garanderen van de bereikbaarheid van onze samenleving. Daarbij wordt geïnvesteerd in een mobiliteitssysteem waarmee de economie en de maatschappij ondersteund worden.

Het mobiliteitssysteem is duurzaam, veilig, intelligent en multimodaal. Het wordt uitgebouwd en geëxploiteerd met aandacht voor toegankelijkheid en leefbaarheid.

Art. 4. Ter uitvoering van het mobiliteitsbeleid beogen het Vlaamse Gewest, de eronder ressorterende diensten en agentschappen, de provincies, de gemeenten en de publiekrechtelijke en privaatrechtelijke rechtspersonen die in het Vlaamse Gewest belast zijn met taken van openbaar nut, de volgende doelstellingen:
1° vraaggericht investeren in bereikbaarheid;
2° vervoersnetwerken klaarmaken voor de toekomst;
3° een multimodaal vervoerssysteem uitbouwen waarbij zoveel als mogelijk uitgegaan wordt van het STOP-principe;
4° het realiseren van een slachtoffervrij vervoerssysteem;

5° verleiden, motiveren, prikkelen tot gedragsverandering;
6° Vlaanderen een gangmaker maken in innovatie;
7° basisbereikbaarheid regionaal en integraal aanpakken;
8° zorgen voor een vlotte doorstroming van elke vervoersmodus.

Het mobiliteitsbeleid voert het Europees Klimaat- en Energiepakket 2021-2030 zoals aangenomen door de Europese Raad op 23 en 24 oktober 2014 uit. Het mobiliteitsbeleid stelt concrete doelstellingen en maatregelen voor om de vergroening en verduurzaming in de mobiliteit en de verbetering van de luchtkwaliteit ten gevolge van het transport te realiseren.

Het Vlaamse verkeersveiligheidsbeleid investeert in de veiligheid en de kwaliteit van de wegen en hun aanhorigheden, met het STOP-principe als uitgangspunt.

Onderafdeling 2. Basisbereikbaarheid

Art. 5. §1. Basisbereikbaarheid heeft tot doel:
1° het bereikbaar maken van belangrijke maatschappelijke functies op basis van een vraaggericht systeem en met een optimale inzet van vervoers- en financiële middelen;
2° combimobiliteit en synchromodaliteit te faciliteren en een geïntegreerd mobiliteitsnetwerk uit te werken;
3° alle initiatieven voor collectief aangeboden vervoer of vervoer op maat te capteren, te integreren en de exploitatievoorwaarden te vereenvoudigen;
4° een gedeelde verantwoordelijkheid te creëren van de verschillende actoren.

Basisbereikbaarheid gaat hand in hand met een duurzaam ruimtelijk kader door middel van een geïntegreerde aanpak van vervoer, infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen, op het gebied van planvorming, financiering, investeringen, onderhoud en exploitatie.

Om de doelstellingen en de geïntegreerde aanpak, vermeld in het eerste en tweede lid, te verwezenlijken, wordt een overkoepelende mobiliteitsregie uitgebouwd. De overkoepelende mobiliteitsregie komt in de eerste plaats toe aan het modusneutrale Departement Mobiliteit en Openbare Werken.

§2. Het faciliteren van combimobiliteit en synchromodaliteit wordt verwezenlijkt door:
1° een performant aanbod van verschillende vervoersmodi;
2° een optimale afstemming van het aanbod van vervoersmodi aan vervoersknooppunten;
3° een optimale aansluiting met andere vervoersmogelijkheden door middel van de juiste flankerende maatregelen;
4° efficiënte informatieverlening en maximale tarief- en ticketintegratie voor ketenverplaatsingen.

Afdeling 2. De vervoerregio's

Onderafdeling 1. Indeling in vervoerregio's

Art. 6. §1. Het Vlaamse Gewest wordt ingedeeld in de volgende vijftien vervoerregio's, die het volledige grondgebied van het Vlaamse Gewest bedekken:
1° Aalst;
2° Antwerpen;
3° Brugge;
4° Gent;
5° Leuven;
6° Kempen;

7° Kortrijk;
8° Limburg;
9° Mechelen;
10° Oostende;
11° Roeselare;
12° Vlaamse Ardennen;
13° Vlaamse Rand;
14° Waasland;
15° Westhoek.

Elke gemeente behoort tot één vervoerregio.

§2. De Vlaamse Regering bepaalt de territoriale afbakening van de vervoerregio's, vermeld in paragraaf 1, en kan op eigen initiatief of op vraag van de vervoerregio's deze herschikken of er een andere benaming aan geven.

Onderafdeling 2. De vervoerregioraad

Art. 7. §1. Per vervoerregio wordt een vervoerregioraad opgericht. De vervoerregioraad is een overlegorgaan dat multidisciplinair en beleidsdomeinoverschrijdend is samengesteld.

§2. De vervoerregioraad is ten minste samengesteld uit:
1° een vertegenwoordiging van elke gemeente in de vervoerregio;
2° een vertegenwoordiging van het departement Mobiliteit en Openbare Werken;
3° een vertegenwoordiging van het Agentschap Wegen en Verkeer;
4° een vertegenwoordiging van de interne exploitant van het kernnet en het aanvullend net;
5° een vertegenwoordiging van De Vlaamse Waterweg nv;
6° een vertegenwoordiger van de provincie indien het grondgebied van de provincie gelijk valt met de afbakening van de vervoerregio.

Het departement Mobiliteit en Openbare Werken vervult de voorzittersrol, desgevallend samen met een vertegenwoordiger voorgedragen door de gemeenten. Het departement kan in ondersteuning voorzien en neemt de mobiliteitsregie op.

De Vlaamse Regering kan de regels bepalen voor de samenstelling en werking van de vervoerregioraad.

Art. 8. De vervoerregioraad is verantwoordelijk voor het voorbereiden, opmaken, opvolgen, evalueren en, in voorkomend geval, herzien van het regionaal mobiliteitsplan.

Binnen de krijtlijnen van het regionaal mobiliteitsplan heeft de vervoerregioraad, ondersteund door de mobiliteitsregie, de volgende taken:
1° regionale mobiliteitsprogramma's en -projecten die van strategisch belang zijn op het niveau van de vervoerregio prioriteren, opvolgen en evalueren;
2° aan de gewestelijke overheden advies geven bij de opmaak van het Geïntegreerd Investeringsprogramma;
3° het aanvullend net en het vervoer op maat bepalen en advies geven over het treinnet en het kernnet;
4° het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk bepalen, met uitzondering van fietssnelwegen, waarover de raad alleen advies uitbrengt;
5° het verknopen van de vervoers- en infrastructuurnetten bewaken en de combimobiliteit en de synchromodaliteit faciliteren;

6° maatregelen inzake verkeersveiligheid prioriteren, opvolgen en evalueren. Aandacht kan daarbij onder meer gaan naar het netwerk van trage wegen, schoolomgevingen en de verkeersveilige bereikbaarheid van scholen en tewerkstellingspolen voor voetgangers en fietsers;
7° maatregelen inzake doorstroming prioriteren, opvolgen en evalueren.

In het tweede lid, 4°, wordt verstaan onder bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk: het netwerk voor gemeentegrensoverschrijdende fietsinfrastructuur in het Vlaamse Gewest, dat het gewenste fietsroutenetwerk weergeeft dat woonkernen en attractiepolen verbindt.

In het tweede lid, 4°, wordt verstaan onder fietssnelweg: de ruggengraat van het bovenlokale functionele fietsroutenetwerk, namelijk potentieel intensief te gebruiken doorgaande fietsroutes tussen steden en belangrijke attractiepolen, die met kwalitatief hoogwaardige infrastructuur worden uitgerust.

Art. 9. Als dat nodig is, overleggen de vervoerregioraden onderling over het regionaal mobiliteitsplan, het aanvullend net en vervoer op maat en andere mobiliteitsprogramma's en -projecten die impact hebben op de betrokken vervoerregio's.

De Vlaamse Regering kan regels bepalen voor het overleg, vermeld in het eerste lid.

Art. 10. De provinciale en gemeentelijke beslissingen en reglementen zijn niet van die aard dat het regionaal mobiliteitsplan niet kan worden uitgevoerd of dat de effectiviteit van andere mobiliteitsinvesteringen vermindert.

Hoofdstuk 3. Mobiliteitsplanning en -projecten

Afdeling 1. Algemene bepalingen

Art. 11. §1. Een mobiliteitsplan voldoet inhoudelijk aan de missie en de doelstellingen, vermeld in artikel 3 en 4, en is de basis voor het mobiliteitsbeleid. Het beoogt samenhang te brengen in de voorbereiding, de vaststelling en de uitvoering van beslissingen over personenmobiliteit en goederenvervoer met betrokkenheid van de aanverwante beleidsdomeinen. Het is realisatiegericht.

§2. Een mobiliteitsplan bestaat uit:
1° een strategische visie op de gewenste mobiliteitsontwikkeling;
2° operationele beleidsdoelstellingen op korte termijn;
3° een actieplan.

De strategische visie omvat een langetermijnvisie voor de gewenste mobiliteitsontwikkeling. Het mobiliteitsplan heeft een tijdshorizon van tien jaar en een doorkijkperiode van minimum tien en maximum dertig jaar.

De operationele beleidsdoelstellingen omschrijven hoe de gewenste mobiliteitsontwikkeling wordt gerealiseerd en wie daarvoor verantwoordelijk is.

Het actieplan vertaalt de operationele doelstellingen, omschrijft concrete maatregelen, middelen, verantwoordelijkheden en timing. Het kan thematisch of voor een gebiedsdeel maatregelen omschrijven.

§3. Het mobiliteitsplan maakt deel uit van een cyclisch planningsproces. Dat betekent dat:
1° het door onderzoek onderbouwd wordt;
2° het opgemaakt of herzien wordt met inspraak van de bevolking en via overleg tussen onder meer bestuursniveaus, beleidsdomeinen of diensten en middenveldorganisaties;
3° het doelbereik en de uitvoering ervan gemonitord wordt;
4° het in de eerste helft van elke regeer- of bestuursperiode geëvalueerd wordt;
5° het op basis van de tussentijdse evaluatie, vermeld in punt 4°, altijd geheel of gedeeltelijk herzien kan worden volgens de procedure die geldt voor de opmaak en de vaststelling.

De vaststelling van een strategische visie, operationele doelstellingen en een actieplan kan worden gevolgd door de vaststelling van aanvullende operationele doelstellingen en acties, die vervolgens integraal deel uitmaken van het mobiliteitsplan.

De strategische visie kan niet worden opgeheven. Ze kan alleen geheel of gedeeltelijk worden herzien.

Art. 12. §1. Er wordt een mobiliteitsplan opgemaakt op de volgende niveaus:
1° op gewestelijk niveau, voor het geheel van het grondgebied van het Vlaamse Gewest: het Mobiliteitsplan Vlaanderen;
2° op regionaal niveau, voor het geheel van het grondgebied van de vervoerregio: een regionaal mobiliteitsplan.

§2. Er kan ook een mobiliteitsplan worden opgemaakt op lokaal niveau, voor een deel of het geheel van het grondgebied van een of meer gemeenten.

De mobiliteitsplanning op het niveau van één gemeente of meerdere gemeenten omvat het opstellen van een lokaal mobiliteitsplan, dat bepalingen kan bevatten op intergemeentelijk en op gemeentelijk niveau.

§3. In elk mobiliteitsplan wordt aangegeven hoe het zich verhoudt tot de mobiliteitsplannen van de andere niveaus.

Bij het formuleren van keuzes, doelstellingen, eigen engagementen en verwachtingen ten aanzien van andere actoren die in het mobiliteitsplan worden opgenomen, wordt rekening gehouden met de budgettaire ruimte van de betrokken gewestelijke entiteiten en worden de bevoegdheidsbepalende regels, vermeld in artikel 2 van het decreet van 22 december 2017 over het lokaal bestuur en andere regelgeving die relevant is voor het thema in kwestie, nageleefd.

Art. 13. §1. Geen van de onderdelen van een mobiliteitsplan heeft verordenende kracht.

Het Mobiliteitsplan Vlaanderen en de regionale mobiliteitsplannen zijn richtinggevend voor het Vlaamse Gewest, de eronder ressorterende diensten en agentschappen, de provincies en gemeenten, en de publiekrechtelijke en privaatrechtelijke rechtspersonen die in het Vlaamse Gewest belast zijn met taken van openbaar nut.

De lokale mobiliteitsplannen zijn richtinggevend voor de gemeente en de eronder ressorterende diensten en agentschappen.

§2. Van een mobiliteitsplan kan niet worden afgeweken, behalve in geval van:
1° onvoorziene ontwikkelingen in de mobiliteitsvraag;
2° dringende sociale, economische of budgettaire redenen.

De beslissing over de afwijking, vermeld in het eerste lid, wordt gemotiveerd.

§3. Het Mobiliteitsplan Vlaanderen, de regionale en de lokale mobiliteitsplannen worden afgestemd op:
1° ten minste de ruimtelijke beleidsplannen, de beleidsplannen die opgemaakt zijn in het kader van milieubeleid en de waterbeheerplannen;
2° de relevante beleidsdocumenten.

Art. 14. §1. Het vervoers- en infrastructuurnet wordt hiërarchisch gestructureerd en is ingedeeld in verschillende complementaire vervoerslagen.

Via de mobiliteitsplannen wordt de coherentie tussen alle vervoerslagen en de afstemming van de vervoerslagen met de ruimtelijke organisatie bewaakt.

§2. De Vlaamse Regering beslist over de netwerken van structurerend belang op het niveau van het Vlaamse Gewest.

Afdeling 2. Niveaus van mobiliteitsplanning

Onderafdeling 1. Mobiliteitsplanning op gewestelijk niveau

Art. 15. §1. De Vlaamse Regering besluit om het Mobiliteitsplan Vlaanderen op te maken en treft daarvoor de nodige maatregelen.

§2. De Vlaamse Regering stelt het Mobiliteitsplan Vlaanderen vast voor een termijn van tien jaar en bepaalt de datum van inwerkingtreding van het plan.

De Vlaamse Regering draagt er zorg voor dat het Mobiliteitsplan Vlaanderen ruim wordt bekendgemaakt.

§3. De Vlaamse Regering kan de regels vaststellen voor de procedure voor de opmaak, de evaluatie, de herziening en de bekendmaking van het Mobiliteitsplan Vlaanderen.

Art. 16. Voordat het Mobiliteitsplan Vlaanderen wordt vastgesteld, gebeurt een onderzoek naar de maatschappelijke ontwikkelingen, de mobiliteitsbehoeften en een verkenning van de redelijkerwijs in aanmerking te nemen alternatieven.

Het Mobiliteitsplan Vlaanderen omvat de categorisering van de netwerken.

De Vlaamse Regering kan de regels vaststellen voor de inhoud en de methodologie van het Mobiliteitsplan Vlaanderen.

Art. 17. Bij de vaststelling van het Mobiliteitsplan Vlaanderen melden de provincies, de vervoerregio's en de gemeenten aan de Vlaamse Regering, binnen de door haar bepaalde termijn, alle potentiële strijdigheden van de bepalingen van de bestaande regionale mobiliteitsplannen, de provinciale en gemeentelijke ruimtelijke beleidsplannen en lokale mobiliteitsplannen met het Mobiliteitsplan Vlaanderen.

De provincie in kwestie brengt binnen de termijn, die de Vlaamse Regering bepaalt, de wijzigingen aan in het provinciaal ruimtelijk beleidsplan die noodzakelijk zijn om de onderlinge afstemming van de bepalingen, vermeld in het eerste lid, te verzekeren en brengt de Vlaamse Regering daarvan op de hoogte.

De vervoerregio in kwestie brengt binnen de termijn, die de Vlaamse Regering bepaalt, de wijzigingen aan in het regionaal mobiliteitsplan die noodzakelijk zijn om de onderlinge afstemming van de bepalingen, vermeld in het eerste lid, te verzekeren en brengt de Vlaamse Regering daarvan op de hoogte.

De gemeente in kwestie brengt binnen de termijn, die de Vlaamse Regering bepaalt, de wijzigingen aan in het lokaal mobiliteitsplan en in het gemeentelijk ruimtelijk beleidsplan die noodzakelijk zijn om de onderlinge afstemming van de bepalingen, vermeld in het eerste lid, te verzekeren en brengt de Vlaamse Regering daarvan op de hoogte.

Onderafdeling 2. Mobiliteitsplanning op regionaal niveau

Art. 18. §1. De vervoerregioraad neemt het initiatief om een regionaal mobiliteitsplan op te maken of te herzien.

§2. Het regionaal mobiliteitsplan geeft het kader aan voor het gewenste mobiliteitsbeleid voor de vervoerregio.

Het regionaal mobiliteitsplan geeft uitvoering aan het Mobiliteitsplan Vlaanderen, waarvan het de bepalingen aanvult op regionaal niveau.

§3. De vervoerregioraad stelt het ontwerp van het regionaal mobiliteitsplan vast.

Het ontwerp van het regionaal mobiliteitsplan wordt ter goedkeuring voorgelegd aan de gemeenteraden van de vervoerregio. De goedkeuring door de gemeenteraad is voor de gemeente een voorwaarde om subsidies te verkrijgen als vermeld in artikel 29.

Bij gebrek aan consensus binnen de vervoerregioraad beslist de Vlaamse Regering minstens over het aanvullend net en het vervoer op maat.

De vervoerregioraad draagt er zorg voor dat het regionaal mobiliteitsplan ruim wordt bekendgemaakt.

§4. De Vlaamse Regering kan regels vaststellen voor de procedure voor de opmaak, de evaluatie, de herziening en de bekendmaking van de regionale mobiliteitsplannen.

Art. 19. Voorafgaand aan de vaststelling van het regionaal mobiliteitsplan, vermeld in artikel 18, §3, eerste lid, gebeurt een omgevingsanalyse en een onderzoek naar de maatschappelijke ontwikkelingen, de mobiliteitsbehoeften en een verkenning van de redelijkerwijs in aanmerking te nemen alternatieven.

Het regionaal mobiliteitsplan geeft aan hoe het voorgenomen mobiliteitsbeleid bijdraagt tot de realisatie van het Mobiliteitsplan Vlaanderen, de beleidsopties in de relevante ruimtelijke structuur- en beleidsplannen, de beleidsplannen die opgemaakt zijn in het kader van het milieubeleid, en andere relevante beleidsdocumenten.

De vervoersknooppunten die van belang zijn op het niveau van de vervoerregio om combimobiliteit en synchromodaliteit te faciliteren, worden bepaald in het regionaal mobiliteitsplan.

De Vlaamse Regering kan de regels vaststellen voor de inhoud en de methodologie van het regionaal mobiliteitsplan.

Art. 20. Bij de vaststelling van het regionaal mobiliteitsplan melden de provincies en de gemeenten aan de vervoerregio, binnen de door haar bepaalde termijn, alle potentiële strijdigheden van de bepalingen van de bestaande provinciale en gemeentelijke ruimtelijke beleidsplannen en lokale mobiliteitsplannen met het regionaal mobiliteitsplan.

De provincie in kwestie brengt binnen de termijn, die de Vlaamse Regering bepaalt, de wijzigingen aan in het provinciaal ruimtelijk beleidsplan die noodzakelijk zijn om de onderlinge afstemming van de bepalingen, vermeld in het eerste lid, te verzekeren en brengt de vervoerregioraad daarvan op de hoogte.

De gemeente in kwestie brengt binnen de termijn, die de Vlaamse Regering bepaalt, de wijzigingen aan in het lokaal mobiliteitsplan en in het gemeentelijk ruimtelijk beleidsplan die noodzakelijk zijn om de onderlinge afstemming van de bepalingen, vermeld in het eerste lid, te verzekeren en brengt de vervoerregioraad daarvan op de hoogte.

Onderafdeling 3. Mobiliteitsplanning op lokaal niveau

Art. 21. §1. Het college van burgemeester en schepenen kan besluiten om een lokaal mobiliteitsplan op te maken en neemt daarvoor de nodige maatregelen.

Als het een mobiliteitsplan betreft dat betrekking heeft op het grondgebied van meerdere gemeenten, besluiten de betrokken colleges van burgemeester en schepenen samen tot de opmaak ervan.

§2. Het lokaal mobiliteitsplan geeft het kader aan voor het gewenste lokaal mobiliteitsbeleid.

Het lokaal mobiliteitsplan richt zich naar het Mobiliteitsplan Vlaanderen en naar het regionaal mobiliteitsplan waartoe de gemeente behoort, waarvan het de bepalingen aanvult op gemeentelijk niveau.

§3. De gemeenteraad stelt het lokaal mobiliteitsplan vast.

Het vaststellingsbesluit wordt bij uittreksel bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad. Het lokaal mobiliteitsplan treedt in werking veertien dagen na de bekendmaking ervan. Het college van burgemeester en schepenen geeft een ruime bekendheid aan het lokaal mobiliteitsplan.

§4. De Vlaamse Regering kan regels vaststellen voor de procedure voor de opmaak, de vaststelling, de evaluatie, de herziening en de bekendmaking van de lokale mobiliteitsplannen.

Art. 22. §1. Het lokaal mobiliteitsplan gaat uit van de lokale maatschappelijke ontwikkelingen, de mobiliteitsbehoeften, de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen en een verkenning van de redelijkerwijs in aanmerking te nemen alternatieven.

Het lokaal mobiliteitsplan geeft aan in hoeverre het voorgenomen mobiliteitsbeleid is afgestemd op het Mobiliteitsplan Vlaanderen, het relevante regionaal mobiliteitsplan, de relevante provinciale en gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen, de relevante provinciale en gemeentelijke beleidsplannen die opgemaakt zijn in het kader van milieubeleid, en andere relevante provinciale en gemeentelijke beleidsdocumenten, of aanleiding geeft tot een wijziging van gemeentelijke beleidsplannen of gemeentelijke beleidsdocumenten.

§2. De Vlaamse Regering kan de regels vaststellen voor de inhoud en de methodologie van het lokaal mobiliteitsplan.

Onderafdeling 4. Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen

Art. 23. §1. De Vlaamse Regering besluit om het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen op te maken en treft daarvoor de nodige maatregelen.

Het Verkeersveiligheidsplan voldoet inhoudelijk aan de missie en de doelstellingen, vermeld in artikel 3 en 4, en is de basis voor het verkeersveiligheidsbeleid. Het is realisatiegericht.

Het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen heeft een tijdshorizon van vijf jaar.

§2. Een verkeersveiligheidsplan bestaat uit:
1° een analyse van de verkeersveiligheid in Vlaanderen;
2° een beleidsvisie, overkoepelende doelstellingen en streefcijfers op het vlak van verkeersveiligheid;
3° een maatregelenpakket.

De beleidsvisie, operationele beleidsdoelstellingen en streefcijfers geven de ambitie aan binnen de tijdshorizon.

In het maatregelenpakket worden de doelstellingen vertaald, concrete maatregelen, middelen, verantwoordelijkheden en timing omschreven.

§3. De Vlaamse Regering kan de regels vaststellen voor de procedure voor de opmaak, de evaluatie, de herziening en de bekendmaking van het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen.

Onderafdeling 5. Voortgangsrapportage en mobiliteitsmonitoring

Art. 24. §1. De Vlaamse Regering legt de regels vast betreffende de inhoud, ontwikkeling en beheer van een mobiliteitsmonitoringsysteem, dat ertoe strekt de vereiste gegevens over de mobiliteitstoestand te verzamelen, te beheren en te toetsen zodat kan worden nagegaan of de operationele doelstellingen die opgenomen zijn in de mobiliteitsplannen en het verkeersveiligheidsplan, op een efficiënte wijze worden bereikt.

Bij de vaststelling of herziening van de mobiliteitsplannen en bij het opstellen van de voortgangsrapporten wordt altijd rekening gehouden met de resultaten van de mobiliteitsmonitoring, vermeld in deze paragraaf.

De door de Vlaamse Regering gemachtigde dienst beheert het mobiliteitsmonitoringsysteem overeenkomstig het decreet van 18 juli 2008 betreffende het elektronische bestuurlijke gegevensverkeer.

Die gemachtigde dienst vraagt daarvoor bij de bevoegde instanties, zoals de federale politie, de instantie die belast is met de inschrijving van de voertuigen en de lokale besturen, de vereiste digitale gegevens op.

Het opvragen van deze gegevens, het beheer van het mobiliteitsmonitoringsysteem en de ontsluiting naar de gemeente van bepaalde gegevens uit het mobiliteitsmonitoringsysteem gebeuren in overeenstemming met de regelgeving inzake de bescherming van natuurlijke personen bij de verwerking van persoonsgegevens die van toepassing is bij de mededeling van persoonsgegevens en het decreet van 18 juli 2008 betreffende het elektronische bestuurlijke gegevensverkeer.

De opgevraagde gegevens worden niet langer dan een jaar bewaard, wanneer zij geen bijdrage kunnen leveren aan het mobiliteitsmonitoringsysteem.

§2. Voor het Mobiliteitsplan Vlaanderen en de regionale mobiliteitsplannen wordt een voortgangsrapport opgesteld.

De Vlaamse Regering kan regels bepalen voor de inhoud, de methodologie, de frequentie en de vorm van het voortgangsrapport.

Afdeling 3. Projecten en -instrumenten

Onderafdeling 1. Projectmethodologie

Art. 25. De Vlaamse Regering bepaalt de projectmethodologie waarmee de door haar aangewezen projecten worden ontworpen, uitgewerkt, geanalyseerd en geëvalueerd door de initiatiefnemer, alsook de wijze van rapportering door de initiatiefnemer.

Art. 26. §1. Met het oog op een lokaal mobiliteitsplan als vermeld in hoofdstuk 3, afdeling 2, onderafdeling 3, een ander mobiliteitsgerelateerd lokaal beleidsplan of een project, wordt door een of meer gemeenten, door een vertegenwoordiger van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken of door een andere initiatiefnemer een projectstuurgroep ingesteld. De projectstuurgroep is multidisciplinair en beleidsdomeinoverschrijdend samengesteld.

§2. De projectstuurgroep is ten minste samengesteld uit:
1° de initiatiefnemer, als die niet de hoedanigheid, vermeld in punt 2° tot en met 4°, heeft;
2° een vertegenwoordiger van de betrokken gemeente of gemeenten;
3° een vertegenwoordiger van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken;
4° een vertegenwoordiger van de betrokken weg- of waterwegbeheerder, als die niet de hoedanigheid, vermeld in punt 1° tot en met 3°, heeft.

De initiatiefnemer vervult de rol van voorzitter van de projectstuurgroep.

De Vlaamse Regering kan de regels bepalen voor de uitbreiding van de projectstuurgroep met andere relevante actoren.

Art. 27. De projectstuurgroep is verantwoordelijk voor de begeleiding van:
1° in voorkomend geval, het lokaal mobiliteitsplan of andere mobiliteitsgerelateerde lokale beleidsplannen;
2° projecten.

De Vlaamse Regering kan de beleidsplannen en projecten vermeld in punt 1° en 2° bepalen en de regels vaststellen betreffende de procedure volgens dewelke de projectstuurgroep of de vervoerregioraad de begeleiding uitvoert.

Art. 28. De Vlaamse Regering stelt regels vast voor de organisatie, de samenstelling, de werking en de opdracht van de projectstuurgroep.

Onderafdeling 2. Subsidiëring

Art. 29. Om de ontwikkeling en uitvoering van het mobiliteitsbeleid en basisbereikbaarheid te bevorderen, kan de Vlaamse Regering, binnen de perken van de begrotingskredieten, een subsidie verlenen aan de lokale besturen voor:
1° projecten die de aanleg, de verbetering of de uitrusting van de infrastructuur langs gemeentewegen tot doel hebben ter uitvoering van het regionaal mobiliteitsplan;
2° projecten die de aanleg, de verbetering of de uitrusting van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk tot doel hebben;
3° niet-infrastructuurgebonden projecten ter ondersteuning van het mobiliteitsbeleid;
4° de maatregelen, vermeld in artikel 41, 42, 43, 44, 45, 46 en 47, langs gemeentewegen of gewestwegen.

De Vlaamse Regering bepaalt de voorwaarden op basis waarvan het personeel en de projecten, vermeld in het eerste lid, subsidiabel zijn.

De Vlaamse Regering bepaalt de voorwaarden en procedures voor de aanvraag, beoordeling, toekenning en uitbetaling van de subsidie.

Onderafdeling 3. Samenwerkingsovereenkomsten

Art. 30. Voor de projecten die de Vlaamse Regering aanwijst, wordt een samenwerkingsovereenkomst gesloten tussen de betrokken actoren. De overeenkomst regelt de wederzijdse verbintenissen van de actoren. Die verbintenissen kunnen onder meer betrekking hebben op de projectorganisatie, de personele of materiële ondersteuning, de uitvoering en de financiering.

De Vlaamse Regering regelt de minimuminhoud van de samenwerkingsovereenkomst, waaronder:
1° het voorwerp van de overeenkomst;
2° de duur van de overeenkomst;
3° de wederzijdse verbintenissen van de betrokken partijen;
4° de sancties bij niet-nakoming van de verbintenissen.

Er wordt in ieder geval gewaarborgd dat de projecten die het voorwerp uitmaken van de samenwerkingsovereenkomst, voldoen aan de bepalingen, vermeld in artikel 25.

Afdeling 4. Participatie mobiliteitsplannen en -projecten

Art. 31. §1. Op gewestelijk niveau bepaalt de Vlaamse Regering de participatie. De Vlaamse Regering maakt het participatietraject ruim bekend.

De Mobiliteitsraad van Vlaanderen wordt betrokken conform de bepalingen van hoofdstuk II van het decreet van 7 juli 2006 houdende de oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen.

§2. Op regionaal niveau bepaalt de vervoerregioraad de participatie in het kader van de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan. De vervoerregioraad maakt dat participatietraject ruim bekend.

De vervoerregioraad bepaalt tevens de structurele participatie van burgers en middenveld in het mobiliteitsbeleid van de vervoerregio.

Als geen regels worden vastgesteld voor de participatie, vermeld in het eerste lid, onderwerpen de respectieve colleges van burgemeester en schepenen het voorlopige ontwerp van regionaal mobiliteitsplan minstens aan een openbaar onderzoek.

De Vlaamse Regering kan de minimale regels bepalen voor de participatie, vermeld in het eerste en tweede lid.

§3. Op lokaal niveau bepaalt het college van burgemeester en schepenen de participatie. In voorkomend geval kunnen betrokken colleges van burgemeester en schepenen samen het participatietraject vaststellen.

Als daartoe wordt besloten in het kader van participatie, kunnen de vergaderingen van de projectstuurgroep worden opengesteld voor vertegenwoordigers van het maatschappelijk middenveld en de bevolking.

Als er geen regels worden vastgesteld voor de participatie, onderwerpt het college van burgemeester en schepenen het voorlopige ontwerp van lokaal mobiliteitsplan minstens aan een openbaar onderzoek.

De Vlaamse Regering kan de minimale regels bepalen voor het participatietraject, vermeld in het eerste lid.

Hoofdstuk 4. Openbaar personenvervoer

Afdeling 1. Het gelaagd vervoersnet

Art. 32. §1. Het vervoersnet voor het Vlaamse openbaar personenvervoer bestaat uit complementaire vervoerslagen:
1° het kernnet;
2° het aanvullend net;
3° het vervoer op maat.

§2. Het kernnet is de vervoerslaag die inspeelt op de huidige en potentiële hoge vervoersvraag op grote assen. Het is een netwerk van vast, lijngebonden openbaar vervoer.

Het kernnet verbindt op gewestelijk schaalniveau de grote kernen met elkaar en is complementair aan het treinnet. Het voorziet een performant aanbod voor de voorstedelijke en interstedelijke structurele verplaatsingsnoden.

Op regionale schaal bedient het kernnet de belangrijke regionale kernen en attractiepolen.

Op stadsregionale schaal is het kernnet een voorstedelijk netwerk en een structurerend, interstedelijk netwerk.

De Vlaamse Regering bepaalt het netwerk, de minimaal te bedienen attractiepolen en legt minimale normering op voor de kwaliteitseisen voor het kernnet.

De exploitant stelt een voorstel voor inzake de reisweg, de plaats van de halte en een invulling van de kwaliteitscriteria en legt dat voor aan de vervoerregioraad. De exploitant neemt een gemotiveerde beslissing na het advies van de vervoerregioraad.

De Vlaamse Regering bepaalt de wijze van evaluatie en bijsturing van het kernnet.

§3. Het aanvullend net is de vervoerslaag die een aanvoerfunctie heeft naar de lijnen van het kernnet en het treinnet. Het aanvullend net vult tevens het kernnet aan, gericht op specifieke, potentieel houdende verplaatsingsstromen. Het bestaat uit vast, lijngebonden openbaar vervoer.

Op regionaal niveau wordt het aanvullend net gericht op een combinatie van alle verplaatsingsmotieven. Het is complementair aan het kernnet.

Op stadsregionaal niveau bestaat het aanvullend net uit de voorstedelijke en intrastedelijke stadslijnen die niet structurerend werken.

De Vlaamse Regering kan minimale normering opleggen voor de kwaliteitseisen voor het aanvullend net.

De vervoerregioraad bepaalt het netwerk, de minimaal te bedienen attractiepolen en legt minimale normering op voor de kwaliteitseisen voor het aanvullend net.

Het aanvullend net is gebaseerd op potentieel en vraaggestuurde elementen.

De exploitant stelt een voorstel op inzake de reisweg, de plaats van de haltes en de kwaliteitscriteria en legt dat voor aan de vervoerregioraad. De vervoerregioraad neemt een gemotiveerde beslissing.

De Vlaamse Regering kan de wijze van evaluatie en bijsturing van het aanvullend net bepalen.

§4. Het vervoer op maat is de vervoerslaag die bestaat uit collectief aangeboden vervoer en die inspeelt op specifieke individuele mobiliteitsvragen van personen die geen toegang hebben tot de andere vervoerslagen wegens doelgroep, locatie of tijdstip.

Op regionaal niveau is het vervoer op maat complementair aan het kern- en aanvullend net.

§5. De Vlaamse Regering kan de minimale principes vastleggen op basis waarvan het vervoer op maat wordt ontworpen.

De Vlaamse Regering kan de wijze van evaluatie en bijsturing van het vervoer op maat bepalen.

De vervoerregioraad bepaalt de bedieningsgebieden, en kan aanvullende normering opleggen voor de kwaliteitseisen voor het vervoer op maat. Het vervoer op maat is volledig vraagvolgend.

Afdeling 2. Exploitatie van het openbaar personenvervoer

Art. 33. De Vlaamse Regering richt een mobiliteitscentrale op.

De Mobiliteitscentrale is een orgaan dat:
1° informatie verzamelt en verschaft over alle openbaarvervoerdiensten;
2° vervoersvragen en mobiliteitsmogelijkheden van de gebruiker analyseert en desgevallend doorverwijst;
3° vervoersaanvragen voor ritten verzamelt, efficiënt plant en vervolgens uitzet bij één of meerdere vervoerders of vervoersdiensten of via collectieve beschikbaar gestelde verplaatsingsmiddelen;
4° ritprijzen factureert;
5° klachten van gebruikers behandelt.

De Vlaamse Regering bepaalt de nadere taken en de werking van de Mobiliteitscentrale.

De Vlaamse Regering kan de regels vastleggen om de continuïteit van de werking van de Mobiliteitscentrale te waarborgen.

Art. 34. §1. De Vlaamse Regering kan een interne exploitant aanduiden van het kernnet en het aanvullend net conform de bepalingen in verordening (EG) nr. 1370/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 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. 1007/70 van de Raad.

Als de VVM De Lijn voldoet aan een benchmark als vermeld in het derde lid, wordt de VVM De Lijn aangeduid als de interne exploitant van het kernnet en het aanvullend net.

De Vlaamse Regering stelt de regels voor de benchmark vast. De benchmark wordt om de tien jaar uitgevoerd met een tussentijdse evaluatie om de vijf jaar.

De VVM De Lijn kan conform bovenstaande verordening een deel van het kern- en aanvullend net toevertrouwen aan derden. De Vlaamse Regering bepaalt het minimumpercentage van de totale exploitatie van het kern- en aanvullend net dat door de VVM De Lijn aan derden wordt toevertrouwd.

§2. Als de VVM De Lijn niet voldoet aan de benchmark zal de Vlaamse Regering aan de hand van openbare aanbestedingen een exploitant of exploitanten aanduiden.

De Vlaamse Regering bepaalt de regels over de aanstelling van de exploitanten en kan bijkomende regels opstellen ten aanzien van de scheiding tussen de regie en uitvoering van de vervoersdiensten.

Art. 35. Het vervoer op maat wordt geoperationaliseerd en gecoördineerd door de Mobiliteitscentrale.

De Vlaamse Regering bepaalt de regels over de aanstellingen van de exploitanten voor het vervoer op maat en kan bijkomende regels opstellen ten aanzien van de scheiding tussen de regie en uitvoering van de vervoersdiensten.

Afdeling 3. Tariefbeleid

Art. 36. §1. De Vlaamse Regering coördineert het tariefbeleid voor het kernnet en het aanvullend net en bepaalt de tarieven.

§2. De vervoerregioraad coördineert het tariefbeleid voor het vervoer op maat en bepaalt de tarieven.

De exploitanten kunnen onderbouwde voorstellen voorleggen voor de tariefbepaling en de tarievenstructuur vermeld in paragraaf 1 en 2.

§3. De Vlaamse Regering kan de regels vaststellen voor tarief- en ticketintegratie, waarbij met eenzelfde ticket meerdere vervoersmodi kunnen worden gebruikt en betaald.

De Vlaamse Regering kan de voorwaarden bepalen voor tariefdifferentiatie.

§4. De Vlaamse Regering kan het bedrag bepalen van de toeslag die de exploitant kan eisen van de reizigers die de reisvoorwaarden niet naleven.

Afdeling 4. Verplichtingen voor de exploitatie

Art. 37. §1. De exploitanten bezorgen de Mobiliteitscentrale alle informatie over hun vervoersaanbod.

§2. De Vlaamse Regering stelt de regels vast voor interoperabiliteit, open data, realtimedata en de standaarden voor de informatie over het personenvervoer.

§3. De exploitanten en de Mobiliteitscentrale kunnen persoonsgegevens van de reizigers en derden verwerken met het oog op:
1° een efficiënte exploitatie van de openbaarvervoerdiensten, waarbij combimobiliteit wordt gefaciliteerd;
2° het promoten van het openbaar personenvervoer en combimobiliteit;
3° statistische doeleinden voor het openbaar personenvervoer en het globale mobiliteitsbeleid.

De Vlaamse Regering wijst de verwerkingsverantwoordelijke, vermeld in artikel 4, 7), van verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens, aan voor de verwerking van de persoonsgegevens, vermeld in dit artikel. De verwerkingsverantwoordelijke is onderworpen aan de verplichtingen, vermeld in artikel 5, 2, van de voormelde verordening, die op hem rusten.

De verwerkingsverantwoordelijke draagt zijn verwerkers op om de personen in kwestie te informeren over de verwerking van hun persoonsgegevens en om te zorgen voor een effectieve uitvoering van de aan de betrokkenen toegekende rechten, vermeld in hoofdstuk III van de voormelde verordening.

De exploitanten van het kernnet en het aanvullend net, en de Mobiliteitscentrale worden beschouwd als een verwerker als vermeld in artikel 4, 8), van de voormelde verordening, en voldoen aan de verplichtingen die in dat verband op hen rusten.

De Vlaamse Regering bepaalt de regels voor de verwerking van de persoonsgegevens, vermeld in dit artikel, en de passende waarborgen voor de rechten en vrijheden van de betrokkenen.

Art. 38. In afwijking van artikel 1 van de wet 30 december 1975 betreffende de goederen, buiten particuliere eigendommen gevonden of op de openbare weg geplaatst ter uitvoering van vonnissen tot uitzetting, moeten de exploitanten van het kernnet en aanvullend net en de Mobiliteitscentrale verloren voorwerpen niet afgeven aan het gemeentebestuur.

Art. 39. De Vlaamse Regering kan de wijze van klachtenbehandeling, de reisvoorwaarden en de exploitatievoorwaarden, waaronder de vereisten voor de voertuigen en het personeel, nader bepalen.

De bevoegdheid van de Vlaamse Regering om de exploitatievoorwaarden te bepalen, doet geen afbreuk aan de bevoegdheid van de exploitanten van het kernnet en het aanvullend net, en de Mobiliteitscentrale om zelf algemene reisvoorwaarden vast te stellen, aanvullend aan het toepasselijke regelgevende kader, voor zover dit de voorwaarden betreft van de vervoersovereenkomst die de exploitanten en de Mobiliteitscentrale sluiten met hun gebruikers.

Art. 40. In het openbaredienstencontract met de exploitanten worden de vereisten inzake de interne controlestructuur vastgelegd, alsook de regels betreffende het toezicht op de naleving van de toepasselijke regelgeving door de exploitanten en het doen naleven van deze regelgeving.

De Vlaamse Regering kan de minimale vereisten bepalen die worden uitgewerkt in het openbaredienstencontract, vermeld in het eerste lid.

Hoofdstuk 5. Infrastructuurbeleid, flankerende maatregelen en doorstroming

Afdeling 1. Infrastructuurbeleid

Art. 41. In het regionaal mobiliteitsplan worden de maatregelen opgenomen voor de uitbouw van kwaliteitsvolle infrastructuur aan de vervoersknooppunten ter realisatie van de basisbereikbaarheid.

De Vlaamse Regering kan regels bepalen over de inplanting en de aanleg van de infrastructuur, vermeld in het eerste lid, alsook het uitrustingsniveau ervan.

Art. 42. De wegbeheerder staat in voor de aanleg en het onderhoud van mobipunten en carpoolparkings.

In het eerste lid wordt verstaan onder:

1° mobipunt: een vervoersknooppunt waar parkeermogelijkheden voor verschillende personenwagens en fietsen ter beschikking zijn of verschillende modi kunnen aangeboden worden door middel van onder meer deelsystemen, waardoor reizigers met geschikte modus een verplaatsing kunnen maken;

2° carpoolparking: een parking voor personenwagens waar reizigers de wagen kunnen achterlaten en samen de reis verderzetten met één voertuig.

De Vlaamse Regering kan de aanleg, onderhoud en beheer van de mobipunten en carpoolparkings toewijzen aan een derde partij en deze derde partij specifieke rechten om tot optimale mobipunten te komen, toekennen.

Art. 43. De Vlaamse Regering legt de vereisten vast voor de aanleg en het onderhoud van de kwaliteitsvolle infrastructuur voor de infrastructuurgebonden en voertuiggebonden exploitatie van openbaar vervoer, alsook de actoren die daarvoor verantwoordelijk zijn.

Infrastructuurgebonden exploitatie betreft de exploitatie met voertuigen die bij het voortbewegen door specifieke infrastructuur worden geleid.

Voertuiggebonden exploitatie betreft de exploitatie met voertuigen die op de weginfrastructuur rijden zonder specifieke geleiding.

Art. 44. De gemeente voorziet de haltes van de nodige infrastructuur.

De Vlaamse Regering kan regels vastleggen over de inplanting en de aanleg van kwaliteitsvolle, minstens toegankelijke, haltes, alsook het uitrustingsniveau ervan.

Art. 45. §1. De gemeente is verantwoordelijk voor het oprichten en onderhouden van de schuilhuisjes, met inbegrip van de extra voorzieningen. De gemeente kan die opdracht toevertrouwen aan derden.

De Vlaamse Regering kan regels vastleggen over de inplanting en de aanleg van de schuilhuisjes.

§2. Als de gemeente de opdracht, vermeld in paragraaf 1, niet toevertrouwt aan derden, bepaalt de Vlaamse Regering volgens welke verdeelsleutel de kosten voor de oprichting of het onderhoud gedragen worden door de gemeente en de exploitanten.

Afdeling 2. Flankerende maatregelen

Art. 46. In het regionaal mobiliteitsplan worden de flankerende maatregelen opgenomen ter realisatie van de basisbereikbaarheid, waaronder, maar niet uitsluitend, parkeerbeleid en sensibilisering.

De Vlaamse Regering kan regels bepalen over de flankerende maatregelen, vermeld in het eerste lid.

Afdeling 3. Doorstroming

Art. 47. §1. In het regionaal mobiliteitsplan worden de maatregelen opgenomen ter realisatie van de vlotte doorstroming van het openbaar vervoer.

De Vlaamse Regering kan regels bepalen inzake streefwaarde gerelateerd aan de doorstroming van het openbaar vervoer.

§2. De wegbeheerders garanderen de vlotte doorstroming voor het kernnet en aanvullend net, brengen daarvoor de nodige infrastructuur aan en onderhouden die.

Art. 48. §1. De wegbeheerders brengen de exploitanten van het kernnet en het aanvullend net en de Mobiliteitscentrale tijdig op de hoogte van geplande wegwerkzaamheden en manifestaties.

§2. Het voorafgaande advies van de exploitanten van het kernnet en het aanvullend net wordt gevraagd in geval van herinrichting van de wegen in de vervoerregio in kwestie.

Als de wegbeheerder wegwerkzaamheden uitvoert langs een traject van geregeld vervoer of met een impact op een traject van geregeld vervoer, die ook na afloop van de werkzaamheden een negatief effect kunnen hebben op de rijtijden van de exploitant, wordt voorafgaand overleg gepleegd met de exploitanten van het kernnet en het aanvullend net en de Mobiliteitscentrale en wordt daarover een onderling akkoord bereikt in voorkomend geval binnen de projectstuurgroep.

Hoofdstuk 6. Wijzigingsbepalingen

Afdeling 1. Wijzigingen van het decreet van 31 juli 1990 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn

Art. 49. In artikel 1bis van het decreet van 31 juli 1990 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn, ingevoegd bij het decreet van 2 april 2004, wordt punt 2° vervangen door wat volgt:

"2° het decreet basisbereikbaarheid: het decreet van […] betreffende de basisbereikbaarheid".

Art. 50. In artikel 3 van hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 18 mei 1999, het decreet van 8 december 2000, het decreet van 6 juli 2001 en het decreet van 2 april 2004, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het tweede lid worden de woorden "hetzij geregeld vervoer" en de zinsnede ", hetzij bijzonder geregeld vervoer" opgeheven;

2° het derde lid wordt opgeheven.

Art. 51. In artikel 10, eerste lid, van hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 2 april 2004, wordt het woord "dotatie" vervangen door het woord "compensatie".

Art. 52. In artikel 24 van hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 18 mei 1999, wordt paragraaf 1 opgeheven.

Art. 53. In artikel 26 van hetzelfde decreet wordt het eerste lid opgeheven.

Art. 54. In artikel 38, derde lid, van hetzelfde decreet worden de woorden "de afgesloten beheersovereenkomsten" vervangen door de woorden "het openbaredienstencontract".

Art. 55. Artikel 42 van hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 2 april 2004, wordt vervangen door wat volgt:

"Art. 42. De elementen en de wijze van rapportering door de Maatschappij over haar werkzaamheden wordt vastgelegd in het openbaredienstencontract, vermeld in artikel 44bis.".

Art. 56. In hetzelfde decreet, het laatst gewijzigd bij het decreet van 22 december 2017, wordt in het opschrift van hoofdstuk V het woord "Beheersovereenkomst" vervangen door de woorden "Openbaredienstencontract en ondernemingsplan".

Art. 57. In artikel 44bis van hetzelfde decreet, gewijzigd bij het Bestuursdecreet van 7 december 2018, wordt na het eerste lid een nieuw tweede lid ingevoegd, dat luidt als volgt:

"Tussen de Vlaamse Regering en de Maatschappij wordt na onderhandeling een openbaredienstencontract gesloten.".

Afdeling 2. Wijzigingen van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg

Art. 58. In artikel 2 van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg, gewijzigd bij het decreet van 8 mei 2009, worden punt 6° tot en met 14° opgeheven.

Art. 59. In hoofdstuk II van hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 13 februari 2004, wordt afdeling 1, die bestaat uit artikel 4 tot en met 14, opgeheven.

Art. 60. Artikel 16 van hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 13 februari 2004, wordt vervangen door wat volgt:

"Art. 16. §1. In geval van aanduiding van een interne operator kan de Vlaamse Regering vergunningen uitreiken voor het uitoefenen van geregeld vervoer dat niet wordt aangeboden door de interne operator.

§2. De Vlaamse Regering bepaalt de voorwaarden voor het verlenen van een vergunning.

De Vlaamse Regering kan een vergunning weigeren als ze besluit dat het vervoer de levensvatbaarheid van vergelijkbaar vervoer op de directe verbindingen in kwestie, waarvoor reeds een openbaredienstencontract is afgesloten, ernstig in het gedrang kan brengen.".

Art. 61. In hetzelfde decreet, het laatst gewijzigd bij het decreet van 4 april 2014, worden de volgende artikelen opgeheven:
1° artikel 18;
2° artikel 18bis tot en met 18sexies, ingevoegd bij het decreet van 13 februari 2004.

Art. 62. In artikel 63, §1, van hetzelfde decreet, vervangen bij het decreet van 8 mei 2009, wordt een punt 1°bis ingevoegd, dat luidt als volgt:

"1°bis zonder vergunning als vermeld in artikel 16 een dienst voor het geregeld vervoer exploiteren;".

Afdeling 3. Wijzigingen van het decreet van 21 december 2012 tot compensatie van de openbaredienstverplichting tot het vervoer van personen met een handicap of een ernstig beperkte mobiliteit

Art. 63. Aan artikel 2, eerste lid, van het decreet van 21 december 2012 tot compensatie van de openbaredienstverplichting tot het vervoer van personen met een handicap of een ernstig beperkte mobiliteit wordt een punt 3° toegevoegd, dat als volgt luidt:

"3° Mobiliteitscentrale: het orgaan, vermeld in artikel […] van het decreet van […] betreffende de basisbereikbaarheid.".

Art. 64. In artikel 6, vierde lid, 2°, van hetzelfde decreet wordt punt c) opgeheven.

Art. 65. Aan artikel 9, derde lid, van hetzelfde decreet worden de woorden "of bij de Mobiliteitscentrale" toegevoegd.

Art. 66. In artikel 11 van hetzelfde decreet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° tussen het eerste en het tweede lid wordt een lid ingevoegd, dat luidt als volgt:

"De Vlaamse Regering kan de gegevens, vermeld in het eerste lid, in voorkomend geval rechtstreeks opvragen bij de Mobiliteitscentrale.";

2° in het bestaande tweede lid, dat het derde lid wordt, worden tussen de woorden "de vervoerder" en de woorden "aan de" de woorden "of de Mobiliteitscentrale" ingevoegd.

Art. 67. In artikel 12 van hetzelfde decreet worden de woorden "vermeldt bij" vervangen door de woorden "en de Mobiliteitscentrale vermelden bij".

Hoofdstuk 7. Slotbepalingen

Art. 68. Het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid, gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, het decreet van 10 februari 2012, het decreet van 27 oktober 2017 en het decreet van 8 december 2017, wordt opgeheven.

Art. 69. Het Mobiliteitsplan Vlaanderen dat tot stand is gekomen in het kader van de regeling van het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid, wordt gelijkgesteld met het Mobiliteitsplan Vlaanderen dat opgemaakt is op basis van dit decreet.

De gemeentelijke mobiliteitsplannen die tot stand zijn gekomen in het kader van de regeling van het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid, worden gelijkgesteld met de lokale mobiliteitsplannen die opgemaakt zijn op basis van dit decreet.

De plannen en projecten, vermeld in artikel 26/10, §1, van het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid, zoals van toepassing op de dag voor de datum van de inwerkingtreding van artikel 68 van dit decreet, die zijn opgestart voor de datum van de inwerkingtreding van dit decreet, kunnen gesubsidieerd worden onder de voorwaarden, vermeld in het besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2013 tot bepaling van de nadere regels betreffende de organisatorische omkadering, de financiering en de samenwerking voor het mobiliteitsbeleid, met uitzondering van de toepassing van artikel 28 tot en met 35, 38, §1, 2°, en §2, tweede lid, 39, §2, 1°, 44, §2, 46, tweede lid, 48, §2, 50, §2, gewijzigd bij het besluit van 15 december 2017.

Art. 70. De Vlaamse Regering bepaalt de datum van de inwerkingtreding van artikelen 58 en 59 van dit decreet.

Brussel, 21 december 2018.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Geert BOURGEOIS

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken,
Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn,

Ben WEYTS

BIJLAGE
bij de memorie van toelichting:

REGULERINGSIMPACTANALYSE

Vlaamse overheid

Reguleringsimpactanalyse voor
het voorontwerp van decreet betreffende de basisbereikbaarheid

1 Gegevens van het advies

1.1 Gegevens van de regelgeving

nummer taal- en wetgevingstechnisch advies	2018/275 van 21 juni 2018
bevoegde minister(s) van de regelgeving	Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn Ben Weyts
RIA	Ja
JoKER	Ja
armoedetoets	Ja
link naar de regelgevingsagenda	<Vul hier de gewenste informatie in>

1.2 Gegevens van de aanvrager

e-mailadres	eric.sempels@mow.vlaanderen.be
organisatie	Vlaamse overheid
beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken
entiteit	Mobiliteit en Openbare Werken, afdeling Beleid, Team Duurzame Personenmobiliteit

2 Titel en fase

CONCEPT EN PLANNING → ANALYSE EN REDACTIE → GOEDKEURING → PUBLICATIE EN OPVOLGING

Deze Reguleringsimpactanalyse heeft betrekking op het voorontwerp van decreet betreffende de basisbereikbaarheid. Het voorontwerp van decreet zal in juli 2018 aan de Vlaamse Regering voorgelegd worden

voor een eerste principiële goedkeuring, minstens tegelijk met de definitieve goedkeuring van het voorontwerp van besluit zelf.

3 Samenvatting

Deze Reguleringsimpactanalyse werd opgemaakt naar aanleiding van de geplande actualisering van de huidige regelgeving inzake het mobiliteitsbeleid en het openbaar personenvervoer over de weg, zoals vervat in het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid en het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg.

Het voorontwerp van decreet beoogt een impactvolle implementatie van het concept van basisbereikbaarheid, in lijn met het Vlaams regeerakkoord en de conceptnota's van 18/12/2015 en 27/10/2017, waarbij het vraaggestuurde aspect, de gelaagde structuur en een globale mobiliteitsvisie kenmerkend zijn. Basisbereikbaarheid gaat hand in hand met een duurzaam ruimtelijk kader door middel van een geïntegreerde aanpak van vervoer, infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen, op het gebied van zowel planvorming, financiering als exploitatie.

In deze RIA worden twee potentiële beleidsopties besproken om de doelstellingen te bereiken:

1. Het verderzetten van de huidige beleidsmaatregelen, met name het huidige decreet mobiliteitsbeleid en openbaar personenvervoer over de weg (nuloptie).
2. De opmaak van een nieuw decreet en besluit op basis van het Vlaams regeerakkoord, de conceptnota's en evaluatie van de proefprojecten, vertrekkende vanuit een holistische visie waarbij infrastructuur en alle vormen van mobiliteit mee worden bekeken (zoals goederenvervoer).

Er wordt gekozen voor beleidsoptie twee.

Samengevat betekent beleidsoptie 2:

- Het kunnen bereiken van belangrijke maatschappelijke functies op basis van een vraaggericht systeem en met een optimale inzet van vervoers- en financiële middelen;
- Een verhoogde bereikbaarheid van maatschappelijk relevante locaties voor doelgroepen zoals kinderen, jongeren, mensen in armoede, ouderen, mensen met een mobiliteitsbeperking, e.d.;
- Het aanbieden van stads- en streekvervoer als deel van het totaal mobiliteitsnetwerk waarbij vanuit een visie van combimobiliteit voor- en natrajecten met fiets, auto en andere vervoersmodi moeten worden gefaciliteerd;
- Het uitbouwen van een hiërarchisch netwerk van knooppunten die multimodaal ontsloten zijn en waar gebruikers kunnen schakelen tussen de verschillende modi, teneinde tot een multimodaal geïntegreerd vervoerssysteem te komen. Bovendien kan synchromodaliteit worden bewerkstelligd met een prominentere rol voor de binnenvaart en het spoorvervoer in het vervoer van goederen;
- De inbedding van basisbereikbaarheid in het ruimtelijke kader met een geïntegreerde aanpak van vervoer, infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen;
- Het efficiënter benutten van huidige middelen voor collectief vervoer of vervoer op maat door een gecoördineerde aanpak van alle vervoersinitiatieven en uitvoerders;
- Een grote mate van participatie van alle belanghebbenden (incl. doelgroepen zoals kinderen en jongeren, mensen met een mobiliteitsbeperking, enz.) bij het opmaken van de mobiliteitsplannen;
- Het instellen van een gedeelde verantwoordelijkheid bij de verschillende actoren.

Om dit mogelijk te maken en om tot robuuste en veilige vervoersnetwerken te komen, wordt ervoor gezorgd dat de verschillende vervoersnetwerken hiërarchisch gestructureerd en gecategoriseerd zijn. Hierbij staat de uitwerking van een sterk, globaal en primair kernnetwerk over verschillende modi heen centraal. Door middel van

gerichte en elkaar versterkende investeringen wordt dit kernnetwerk verder geoptimaliseerd waar nodig. Een afstemming op de specifieke regionale en lokale vraag wordt ontwikkeld binnen vervoerregio's bestaande uit een cluster van meerdere gemeenten, op basis van de reële en potentiële vervoersstromen.

Binnen het openbaar personenvervoer in het bijzonder wordt een gelaagd vervoersmodel gerealiseerd door het treinnet (federale bevoegdheid), kernnet, aanvullend net en vervoer op maat elk hun rol te laten opnemen en deze optimaal af te stemmen.

Vijftien vervoerregio's bewaken, sturen en evalueren de realisatie van basisbereikbaarheid. Door in te zetten op reële vervoersvragen in een hiërarchisch gelaagd netwerk kan onder meer de modal shift in personenmobiliteit worden bewerkstelligd.

4 Probleembeschrijving

Een sterk openbaar personenvervoer vormt een belangrijke schakel binnen de gehele mobiliteit en bevordert de bereikbaarheid en de sociaal-economische ontwikkeling van een regio. Een sterk openbaar personenvervoer biedt een antwoord op een vervoersvraag d.m.v. collectief transport en kan in grote mate bijdragen aan de opbouw van een gewenste, logische en ruimtelijk optimaal renderende ordening van een regio.

De noden van de reiziger en verlader werden bij de uitbouw van infrastructuur en het aanbod van openbaar vervoer in het verleden te veel uit het oog verloren. De sturing beperkte zich tot de formulering van eenzijdige ambities, gericht op één modus.

Het mobiliteitsbeleid werd tot op vandaag onvoldoende vanuit de samenhang tussen de verschillende modi bekeken. Basismobiliteit is het principe uit het huidige decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg dat een basisaanbod aan openbaar personenvervoer voorschrijft. Het geeft recht op een gegarandeerd aanbod aan openbaar personenvervoer. Bij de uitwerking van basismobiliteit werden de ambities eenzijdig geprojecteerd op het openbaar personenvervoer – en daarenboven op één operator, De Lijn – om aan alle vervoersvragen tegemoet te komen zonder rekening te houden met de voordelen die combimobiliteit, het overstappen tussen verschillende vervoersmodi, biedt.

De vaststelling is dat verschillende vervoersmodi elkaar onvoldoende aanvullen en nog te vaak opereren als elkaars concurrent. Ondanks de hoge investeringsmiddelen en dure inzet op geregeld vervoer is de bereikbaarheid in Vlaanderen ontoereikend. Dit zowel aan de bovenzijde van het netwerk, met name de lange afstandsverbindingen voor grote mobiliteitsstromen tussen steden en regio's als aan de onderzijde, de fijnmazige bediening op maat.

Door de uitbouw van het vervoersnet conform de richtlijnen basismobiliteit kon te weinig rekening gehouden worden met het treinnet en trad het uitgebreide, en soms weinig efficiënte busaanbod in rechtstreekse concurrentie met verplaatsingen die bijvoorbeeld met de fiets (kunnen) gebeuren. Deze weinig geïntegreerde aanpak wordt tot op heden bestendigd door het gegeven dat in hoofdzaak unimodale investeringsprogramma's worden opgesteld.

De filosofie van basismobiliteit (aanbodgestuurd) vormt daarenboven een rem op een efficiënt, vraaggestuurd openbaar personenvervoer. De strikte regels van basismobiliteit maken de kosten voor het openbaar personenvervoersaanbod zeer hoog. Tegelijk wordt vastgesteld dat er onvoldoende antwoord geboden wordt op de reële vraag, we onvoldoende in staat zijn een efficiënte combimobiliteit te bewerkstelligen en het onmogelijk is de belangrijkste vervoerstromen te versterken, net daar waar openbaar personenvervoer de grootste mobiliteits- en dus economische terugverdieneffecten realiseert. Tevens is er weinig flexibiliteit om dunne vervoerstromen in

buitengebied op een meer kostenefficiënte manier in te vullen. Het blind inzetten van geregeld vervoer om dunne vervoerstromen op te vangen heeft er, door zijn hoge kostprijs, mee toe geleid dat te weinig kon worden ingezet op een sterk bovenliggend net met voldoende capaciteit. Basismobiliteit holde zo de mogelijkheid uit om grondig werk te maken van een hiërarchisch gelaagd netwerk en effectief een modal shift in personenmobiliteit te bewerkstelligen.

Ondanks de (dure) inzet van geregeld vervoer voor specifieke vervoersvragen ontwikkelden zich daarnaast verschillende aanvullende systemen die zich richtten tot een specifieke vervoersvraag. Zo werd er de voorbije jaren veel werk geleverd in de domeinen van het auto- en fietsdelen. Deze verschillende systemen worden vandaag niet geïntegreerd. Dit verhindert een optimale inzet van materieel, middelen en personeel.

Tot slot bestaat er een onvoldoende koppeling tussen de visieontwikkeling inzake mobiliteit, de infrastructuurinvesteringen en -onderhoud, de kwaliteit van dienstverlening en exploitatie, de ruimtelijke inrichting en het vervoer in het algemeen. Ook bij beslissingen van andere beleidsdomeinen wordt nog te weinig de impact op mobiliteit in kaart gebracht. De ruimtelijke organisatie in Vlaanderen wordt gekarakteriseerd door een verspreid bebouwingspatroon en een hoge graad van lintbebouwing. Woonkernen en economische functies zijn van elkaar gescheiden, ook sociale of openbare functies worden nog al te vaak excentrisch ingeplant. De ontsluiting is nu vaak het laatste vraagstuk dat bij realisatie van een nieuwe ontwikkeling moet opgelost worden.

Kinderen en Jongeren

Het Vlaams jeugd- en kinderrechtenbeleidsplan (JKP) bevat 12 strategische en 35 operationele doelstellingen, waarvan de vierde strategische doelstellingen mobiliteit betreft: “Vlaanderen doet bijzondere inspanningen opdat kinderen en jongeren zich in 2019 autonoom, duurzaam en veilig kunnen verplaatsen.” Om zichzelf autonoom te verplaatsen hebben kinderen en jongeren tot 18 jaar toegang tot trein, tram, bus, fiets en te voet, vanaf 18 jaar wordt de auto hieraan toegevoegd. Deze verplaatsingen moeten hen in staat stellen om maatschappelijk belangrijke locaties beschikbaar te maken, zoals scholen, jeugdhuizen, uitgaansmogelijkheden, enz.

Uit een studie naar het verplaatsingsgedrag van de woon-schoolverplaatsing, uitgevoerd door Indiville i.o.v. Touring, blijkt dat 66% van de verplaatsingen worden uitgevoerd met de wagen. Slechts 4% van de scholieren maakt gebruik van de bus, en 1% van de bevraagden gebruikt de trein of tram / metro. Verplaatsingen te voet of met de (elektrische) fiets bedragen respectievelijk 14% en 13% van het aantal verplaatsingen.
In deze bevraging, waaraan 6.361 Belgen deelnamen, werd ook stilgestaan bij de voornaamste redenen waarom de auto werd genomen in plaats van alternatieve vervoersmodi. Met stip op nummer 1 staat de snelheid van de auto ten opzichte van de alternatieven, maar ook onveilige verkeerssituaties (fiets of te voet), onvoldoende alternatieven en gebrekkig of weinig betrouwbaar openbaar vervoer worden aangehaald als redenen. Desalniettemin blijkt uit cijfers van het jaarrapport 2016 van vervoersmaatschappij De Lijn dat 40% van de verplaatsingen gebeurt met een BuzzyPass, wat aanduidt dat kinderen en jongeren toch een zeer intensief gebruiker zijn van het openbaar vervoer.

Tot slot bespreekt het artikel “Wat willen kinderen in hun dorp?”, een publicatie van Lokaal in februari 2018, de noden die kinderen en jongeren ervaren in hun nabije omgeving. Het onderzoek capteerde de informatie van een twintigtal gemeenten en van meer dan 800 kinderen en jongeren. Uit de studie kwamen vijf belangrijke conclusies naar voren, waarvan één zich specifiek richt op de autonome mobiliteit van deze doelgroep. “Kinderen en tieners willen zich zelfstandig verplaatsen. Als ze veilig kunnen fietsen, kunnen ze verder kijken dan de eigen gemeente en de complementariteit van dorpen in rekening brengen. We zijn op plekken geweest waar er amper voorzieningen waren, maar die ze toch centraal gelegen vonden. Ze gingen naar de bibliotheek in gemeente 1, naar het frietkot in dorp 2 en voor nog iets anders naar dorp 3. Jonge kinderen maken amper gebruik van de bus, in tegenstelling tot tieners voor wie de bushalte de poort naar een andere gemeente of naar de stad kan zijn. Als

de dienstverlening goed is, maken ze er dankbaar gebruik van. De belbus? We hebben geen enkel kind of tiener ontmoet die er gebruik van maakt.”.

De bevindingen van deze studie worden gestaafd door een onderzoek van Wouter Vanderstede, gepubliceerd in “Jong zijn in de nevelstad: Verkaveld Vlaanderen door de ogen van de volgende generatie”[1]. Een van de bevindingen van dit artikel stelt dat tieners zich meer en meer naar de stad richten naarmate ze ouder worden, dit om te shoppen, om deel te nemen aan evenementen, om uit te gaan of om gewoon te ontspannen. Hiervoor zijn zij aangewezen op goede fietsverbindingen en een frequente busverbinding. Voor hen is het dus aangewezen om de kernen te ontwikkelen die al goed gelegen zijn binnen het openbaar vervoersnetwerk.

Mensen in armoede

Een studie van Accenture, i.o.v. Ashoka11, stelt dat er in België 2 miljoen mensen (of 19% van de bevolking) in vervoersarmoede leeft, wat in dezelfde lijn zit als het armoedecijfer van 15%. Deze studie stond ook stil bij de uitgaven van mensen met een laag inkomen, waarbij 75% van hun budget gaat naar basisnoden, en meer specifiek 7% naar mobiliteit. Dit laatste wordt min of meer bevestigd door een federaal onderzoek van het huishoudbudget, waarbij transport en communicatie 15% van de uitgaven bedraagt.

Uiteraard is de verhouding tussen vervoersarmoede en mensen in armoede niet één op één, al dient gesteld te worden dat mensen in armoede naar de goedkopere woningen op het platteland trekken terwijl diensten en voorzieningen meer en meer wegtrekken uit dorpen (Meert, 2003)[2]. Het openbaar vervoer neemt dan de rol in om deze mensen te verbinden met de diensten en voorzieningen, maar in de praktijk vervagen de verbindingen tussen deelgemeenten meer en meer zodat deze mensen ook in vervoersarmoede terechtkomen. De studie van Ashoka11 stelt dat 5,3% van de inwoners van randstedelijke of plattelandsgebieden een probleem ondervindt op vlak van mobiliteit en dat dit een kerndrempel vormt voor bijvoorbeeld het vinden van werk. Hun voornaamste probleem is dan ook het ontbreken van vervoer voor ‘de laatste kilometer (last mile)’ naar huis of het werk. Uit een onderzoek in het kader van het project Mobikansen bleek in 2013 al dat maar liefst 67 % van de mensen in armoede moeilijk werk kan vinden door een gebrek aan mobiliteit.

5 Beleidsdoelstelling

Op 18 december 2015 keurde de Vlaamse Regering de conceptnota “Met basisbereikbaarheid naar een efficiënt en aantrekkelijk vervoersmodel in Vlaanderen dat optimaal tegemoetkomt aan de globale en lokale vervoersvraag” goed [VR 2015 1812 DOC.1446]. Met deze beslissing werd het concept basisbereikbaarheid nader geconcretiseerd.

De vervoerregio’s rond Mechelen, Aalst en de Westhoek werden in de conceptnota van 18 december 2015 naar voor geschoven als proefprojecten. Vervolgens werd ook de vervoerregio Antwerpen als proefproject opgestart.

Op 29 juni 2016 werd door het Vlaams Parlement het decreet houdende de invoering van een regelluw kader in functie van de proefprojecten Basisbereikbaarheid aangenomen (B.S. 04/08/2016). Hiermee worden concreet een aantal aspecten van het personenvervoer over de weg, het geregeld vervoer door De Lijn, het mobiliteitsbeleid, overlegfora, e.d. buiten werking gesteld en kunnen nieuwe, flexibele organisatiestructuren worden uitgetest.

De Vlaamse Regering wees op 20 januari 2017 vervolgens de vervoerregio Aalst, de vervoerregio Mechelen en de vervoerregio Westhoek aan om de regelluwe zone in te voeren [VR 2017 2001 DOC.0042]. In navolging van

[1] Tijdschrift publieke ruimte. Okt-nov-dec 2016, p. 37-38
[2] H. Meert et al, Immobiel op het platteland, Omtrent rurale vervoersarmoede in Vlaanderen, 2003

het 'Toekomstverbond voor Bereikbaarheid en Leefbaarheid' – dat op 15 maart 2017 werd afgesloten tussen de Vlaamse overheid, de stad Antwerpen en de burgerbewegingen – nam de Vlaamse Regering op 8 september 2017 een besluit voor de invoering van de regelluwe zone in het vierde proefproject voor de vervoerregio Antwerpen [VR 2017 0809 DOC.0870].

Omdat de looptijd van het voormelde decreet houdende de invoering van een regelluw kader beperkt is tot 31 maart 2018 en om de aangeduide proefregio's de kans te geven de innovatieve vervoersoplossingen binnen het vervoer op maat verder te concretiseren en uit te rollen, werd het noodzakelijk geacht om de regelluwe zone in de tijd te verlengen. Om dat te bewerkstelligen werd de datum waarop het decreet buiten werking treedt, met één jaar opgeschoven. Dit wijzigingsdecreet werd op 14 maart 2018 door het Vlaams Parlement aangenomen en op 23 maart 2018 door de Vlaamse Regering afgekondigd.

De conceptnota van de Vlaamse Regering van 27 oktober 2017 betreffende de stand van zaken inzake Basisbereikbaarheid [VR 2017 2710 DOC.1072/1BIS], stelde dat de oefening echter globaal moest worden aangepakt en dat de volgende decreten zouden worden geconsolideerd:

- Decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg;
- Decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid;
- Decreet van 21 december 2012 tot compensatie van de openbaredienstverplichting tot het vervoer van personen met een handicap of een ernstig beperkte mobiliteit;
- Decreet van 31 juli 1990 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoermaatschappij - De Lijn.

Hoewel er in de vervoerregio's Aalst, Mechelen en Westhoek in eerste instantie wordt gewerkt aan de opmaak van een vervoersplan inzake openbaar personenvervoer en pas in een volgend stadium een globaler mobiliteitsplan wordt uitgewerkt, leerde voortschrijdend inzicht uit de proefregio's dat de vervoersplannen ruimer moesten worden aangepakt en moeten omgevormd worden tot mobiliteitsplannen met een holistische visie, waarbij infrastructuur en alle vormen van mobiliteit mee worden bekeken (zoals goederenvervoer).

Het is in Vlaanderen tevens de bedoeling om de uitvoering van het mobiliteitsplan op een geïntegreerde manier aan te pakken (zowel infrastructuur als mobiliteit). De vervoerregio Antwerpen kende vanaf het begin deze aanpak en kan hierdoor als inspiratiebron dienen voor de andere regio's.

Vanuit de voormelde holistische benadering werd er onder meer voor geopteerd om het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid – dat de krijtlijnen vastlegt voor het Vlaamse mobiliteitsbeleid waarbij wordt gestreefd naar een integrale aanpak van de mobiliteitsproblemen op alle beleidsniveaus – te evalueren en geactualiseerd te integreren in het voorliggende ontwerp van decreet.

Het huidige decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid wordt dan ook volledig opgeheven, met het oog op de consistentie van de regelgeving, het vermijden van eventuele lacunes ten gevolge van niet-parallelle wijzigingen aan de verschillende decreten en administratieve vereenvoudiging doordat verwijzingen en herhalingen kunnen worden vermeden. Aan de andere drie decreten, worden door voorliggende ontwerp van decreet de noodzakelijke wijzigingen aangebracht, teneinde het concept van basisbereikbaarheid volledig te implementeren.

6 Opties

➔ Optie 1: voorzetting van een bestaande toestand (nuloptie)

Het verderzetten van de huidige beleidsmaatregelen, met name het huidige decreet mobiliteitsbeleid en openbaar personenvervoer over de weg

De nuloptie betreft de situatie zonder extra maatregelen of extra overheidstussenkomst.

➔ Optie 2: nieuwe beleidsmaatregel(en) – gekozen optie

De opmaak van een nieuw decreet en besluit op basis van de resolutie en de conceptnota's

Op basis van de bepalingen in de conceptnota's en de evaluatie van de proefprojecten wordt een nieuw decreet opgesteld betreffende basisbereikbaarheid, met bijhorend besluit.
Het nieuwe kader wordt opgebouwd rond onderstaande uitgangspunten:

> *- "Basisbereikbaarheid stelt het kunnen bereiken van belangrijke maatschappelijk functies op basis van een vraaggericht systeem en met een optimale inzet van middelen voorop."*
> *- "Een aanbod van stads- en streekvervoer staat niet op zichzelf maar maakt deel uit van het totale mobiliteitsnetwerk, waarbij vanuit de visie van combimobiliteit, voor- en natrajecten met fiets, auto en andere vervoersmodi moeten worden gefaciliteerd"*
> *- "De basisbereikbaarheid dient ingebed in het ruimtelijke kader"*
> *- "Capteren van alle initiatieven voor collectief vervoer of vervoer op maat en de exploitatievoorwaarden vereenvoudigen"*

- Bereiken van belangrijke maatschappelijk functies

Het kunnen bereiken van belangrijke maatschappelijke functies vormt een belangrijk uitgangspunt van basisbereikbaarheid. Hierbij wordt vertrokken vanuit de effectieve vraag. Door een optimale inzet van middelen moet Vlaanderen erin slagen een performanter vervoersysteem op te zetten. Een systeem dat beter en efficiënter de bereikbaarheid moet vergroten en daardoor een grotere (potentiële) doelgroep moet kunnen overtuigen de overstap naar het gebruik van collectief vervoer te maken.

Een verdere hiërarchisering van het net met een versterking op hoog potentiële assen en meer flexibiliteit voor het invullen van een meer diffuse vraag moeten samen met een billijke tarifering bijdragen aan een hogere kostendekking. Op lange termijn moeten het openbaar vervoer en het vervoer op maat betaalbaar blijven, zowel voor de overheid als voor de gebruiker.

- Visie van combimobiliteit en synchromodaliteit

Voor zowel een goede combimobiliteit en synchromodaliteit als voor een efficiënte organisatie van de logistiek, zijn goed verknoopte modale netwerken nodig. Hierdoor nemen de keuzemogelijkheden voor de reizigers en ondernemingen/verladers toe om zich op een duurzame manier te verplaatsen of goederen te vervoeren en beter gebruik te maken van de beschikbare vervoerscapaciteit. Een sterk geïntegreerd vervoerssysteem maakt het robuust. Zelfs bij verstoring zijn er alternatieven voor reizigers en gebruikers van deze netwerken.

Om tot een multimodaal geïntegreerd vervoerssysteem te komen, bouwen we een hiërarchisch netwerk van knooppunten uit die multimodaal ontsloten zijn en waar gebruikers kunnen schakelen tussen de verschillende modi. Hiervoor is ook een goede uitwisseling van gegevens noodzakelijk. Een sterkere verknoping van verschillende netwerken impliceert immers een naadloze data-uitwisseling tussen de verschillende modi en het aanbieden van gepersonaliseerde mobiliteitsoplossingen. In de logistiek vereenvoudigen technologische ontwikkelingen de informatiestromen en vergemakkelijken de samenwerking tussen de ketenspelers. Daardoor verkrijgen we een echte synchromodaliteit met een prominentere rol voor de binnenvaart en het spoorvervoer in het vervoer van goederen.

(Openbaar)vervoerknooppunten moeten goed en veilig bereikbaar zijn voor voetgangers en fietsers, met bijzondere aandacht voor de toegankelijkheid voor mensen met een mobiliteitsbeperking. Deze knooppunten en park-and-rides zijn uitgerust met voldoende en veilige fietsenstallingen, voldoende parkeerplaatsen en met oplaadmogelijkheden voor batterijen van elektrische fietsen, bromfietsen en auto's. (Freefloating) deelfietsen of

deelauto's kunnen het voor- en natransport verbeteren. Het vervoer op maat maakt eveneens deel uit van het mobiliteitsnetwerk.

Het fietsbeleid wordt in samenhang met het openbaar personenvervoerbeleid ontwikkeld. Fietsinvesteringen dragen bij aan een robuust en samenhangend mobiliteitssysteem en versterken investeringen in het hoofdnetwerk.

De technologische ontwikkeling - apps, real time informatie, e.d. en evenzeer een ontwikkelde ticketing -, en een doorgedreven tariefintegratie zullen een belangrijke rol spelen in de combimobiliteit waarbij reizigers voor, tijdens en na de reis ondersteund worden en er een gebruiksvriendelijke omgeving gecreëerd wordt.

- Ingebed in het ruimtelijke kader

Basisbereikbaarheid zal via de verschillende modi rekening moeten houden met de huidige infrastructuur en ruimtelijke organisatie. Dit door middel van een regionaal netwerk van hoogwaardig openbaar vervoer waar de haltes de knooppunten met andere modi vormen. Er moet evenwel een geïntegreerde aanpak komen van vervoer, infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen, dit op het gebied van zowel planvorming, financiering als exploitatie. Investeringen in het openbaar vervoernet of infrastructuur zijn belangrijke elementen voor de realisatie van een gewenste en renderende ruimtelijke ontwikkeling.

- Capteren vervoer op maat en vereenvoudigen exploitatievoorwaarden

Een efficiëntere inzet van de huidige middelen dient bereikt door een gecoördineerde aanpak van alle vervoersinitiatieven en uitvoerders. De vrijheid voor deze initiatieven en de uitvoerder wordt verruimd, zonder de aansluitbaarheid van verschillende initiatieven op elkaar uit het oog te verliezen.

7 Analyse van de effecten

Doelgroepen

Betrokken partijen:

- De Vlaamse Overheid: departement Mobiliteit en Openbare Werken

Doelgroepen

- Lokale besturen in het Vlaamse Gewest
- De aanbieders van diensten voor openbaar personenvervoer
- De aanbieders van mobiliteitscentrale voor het vervoer op maat
- De gebruikers van openbaar personenvervoerdiensten
- Personen met een mobiliteitsbeperking
- Mensen in armoede
- Kinderen en jongeren

Optie 1 (nuloptie)

Effectbeschrijving

De nuloptie heeft voornamelijk als voordeel dat alle stakeholders vertrouwd zijn met het huidige systeem. Toch zijn er een aantal nadelige effecten verbonden aan het behoud van de huidige regelgeving, die reeds werden toegelicht in hoofdstuk 4.

Vergelijkingstabel van alle effecten

Doelgroepen	Voordelen		nadelen	
	omschrijving	schatting	omschrijving	schatting
Lokale besturen	• Vertrouwdheid met het huidige systeem • Subsidiëring voor opmaak gemeentelijk mobiliteitsplan		• Lokale en regionale vervoersvragen worden onvoldoende doorvertaald in een globaal mobiliteitsnetwerk • Onvoldoende formele betrokkenheid bij het ontwikkelen van het stads- en streekvervoer • Unimodale investeringsprogramma's op lokaal en regionaal niveau • Onvoldoende aansluiting tussen lokale initiatieven en de ontwikkeling van het globaal mobiliteitsnetwerk, voornamelijk omdat er geen rekening gehouden werd met de voordelen van combimobiliteit en synchromodaliteit	

Aanbieders van diensten voor openbaar personenvervoer	• Vertrouwdheid met het huidige systeem		• Geen mogelijkheid om te participeren in het geregeld openbaar personenvervoersmodel zonder onderaanneming met interne operator • Geen mogelijkheid om te participeren in het vervoer op maat zonder overeenkomst met Vlaamse overheid • Brede waaier aan initiatieven m.b.t. doelgroepenvervoer die onvoldoende op elkaar afgestemd zijn • Lopende initiatieven zijn niet geijkt op bestaande regionale overlegstructuren, dus bilateraal overleg met lokale besturen noodzakelijk • Sterke regulering van de exploitatievoorwaarden vermijdt de komst van nieuwe spelers	
Aanbieders van mobiliteitscentrale voor het vervoer op maat	• Vertrouwdheid met het huidige systeem		• Versnippering van mobiliteitscentrales vervoer op maat leidt tot kosteninefficiëntie • Onvoldoende schaal om reizigersritten vervoer op maat te combineren • Onvoldoende informatie(-systemen) beschikbaar om combimobiliteit te realiseren	

Gebruikers van openbaar personen-vervoerdiensten	• Recht op gegarandeerd aanbod aan openbaar personenvervoer • Kennis van bestaande dienstverlening en initiatieven		• Onvoldoende betrokkenheid van stakeholders (incl. gebruikers) om te komen tot een breed gedragen mobiliteitsvisie /-plan • Het mobiliteitsnetwerk biedt een onvoldoende samenhangend geheel dat combimobiliteit bevordert • Versnippering van mobiliteitscentrales en initiatieven vervoer op maat • Diverse tarieven van toepassing naargelang het initiatief vervoer op maat • Niet alle attractiepolen met een hoge vervoersvraag zijn ontsloten met openbaar personenvervoer (vb. bedrijventerreinen) • Huidige vraagafhankelijke vervoer (d.i. belbus) is niet flexibel	
Personen met een mobiliteitsbeperking	• Huidige vraagafhankelijke vervoersinitiatieven hebben een persoonlijke toets omwille van nabijheid		• Huidige vraagafhankelijke vervoer (d.i. belbus) is niet flexibel • Enkel personen met een zware mobiliteits-beperking hebben toegang tot het aangepast, vraagafhankelijk vervoer • Versnippering van mobiliteitscentrales en een veelvuldigheid aan initiatieven biedt weinig transparantie naar de gebruiker	

Mensen in armoede	• Nabijheid van openbaar personenvervoer bij de woning • Sociale tarieven bij het geregeld openbaar vervoer voor doelgroepen		• Mogelijke economische, sociale of andere attractiepolen zijn niet voorzien van openbaar personenvervoer • Onvoldoende afstemming van vervoersmodi om de eindbestemming efficiënt te bereiken • Huidige vraagafhankelijke vervoer (d.i. belbus) is niet flexibel en geen kosteloze reservatie (belbuscentrale is geen gratis nummer)	
Kinderen en jongeren	• Nabijheid van openbaar personenvervoer bij de woning		• Mogelijke economische, sociale of andere attractiepolen zijn niet voorzien van openbaar personenvervoer • Onvoldoende afstemming van vervoersmodi om tot de eindbestemming efficiënt te bereiken	
Vlaamse overheid	• Vertrouwdheid met het huidige systeem		• Onderbenutting van een efficiënt, vraaggestuurd openbaar personenvervoer met onvoldoende antwoord op reële vervoersvragen • Huidige regelgeving is niet *future proof*, gelet op de potentiële toekomstige liberalisering van de openbaar vervoerdiensten cfr. Verordening 1370/2007 • Huidige regelgeving vertrekt enkel vanuit openbaar personenvervoer en niet vanuit een holistische visie	

Optie 2: nieuwe beleidsmaatregel(en) – gekozen optie

Effectbeschrijving

GEKOZEN OPTIE

De beleidsdoelstelling beoogt de volgende effecten:

- Binnen de vervoerregio's wordt een modusafhankelijke, lokale mobiliteitsregie georganiseerd, die vanuit een bottom-up bewaking, sturing en evaluatie van de basisbereikbaarheid realiseert;
- Door middel van adviezen vanuit de vervoerregio kan gewerkt worden aan een geïntegreerd investeringsprogramma (AWV / De Lijn en andere uitvoerende agentschappen) en dit zowel op lokaal, regionaal als globaal niveau;
- Het aanbod van stads- en streekvervoer staat niet langer op zichzelf maar maakt deel uit van het totale mobiliteitsnetwerk, waarbij vanuit de idee van combimobiliteit, voor- en natrajecten met fiets, auto en andere vervoersmodi wordt gefaciliteerd;
- Het nieuwe openbaar vervoer beoogt niet enkel de ontsluiting van de woonkernen, maar ook het verhogen van de bereikbaarheid van economische, sociale en functionele attractiepolen. Hierbij zijn twee opties: indien de vervoersvraag voldoende hoog is wordt een kern- en aanvullend net voorzien, anders wordt combi-mobiliteit (incl. voor- en natransport d.m.v. vervoer op maat) gefaciliteerd om andere attractiepolen te bereiken. De verhoging van de bereikbaarheid moet specifieke doelgroepen zoals kinderen en jongeren, mensen in armoede, mensen met een mobiliteitsbeperking, ouderen en werknemers toelaten om belangrijke maatschappelijke locaties autonoom te bereiken;
- Het vervoer op maat biedt een vraaggestuurde oplossingen voor diegenen die geen toegang hebben tot het regulier openbaar vervoer omwille van doelgroep, tijd of locatie;
- Belanghebbenden (incl. vertegenwoordigers van kinderen en jongeren, en mensen in armoede) worden actief betrokken binnen de vervoerregio's m.b.t. de ontwikkeling van de mobiliteitsplannen. De vervoerregio's bepalen de mate van participatie van de belanghebbenden, waarbij minimale betrokkenheid wordt opgelegd vanuit de Vlaamse Regering. Deze aanpak heeft specifieke aandacht voor belanghebbenden (met focus op kinderen en jongeren en mensen in armoede) met een voornamelijk lokale betrokkenheid, bijvoorbeeld door middel van een belevingsonderzoek of lokale afstemmingsmomenten;
- Een goede afstemming binnen een transparant opgebouwd, gelaagd vervoersmodel is cruciaal, waarbij gerichte en elkaar versterkende investeringen kunnen bijdragen tot een verdere optimalisatie van het hertekende kernnet;
- Het uitbouwen van een hiërarchisch netwerk van knooppunten die multimodaal ontsloten zijn en waar gebruikers kunnen schakelen tussen de verschillende modi, teneinde tot een multimodaal geïntegreerd vervoerssysteem te komen. Bovendien kan synchromodaliteit worden bewerkstelligd met een prominentere rol voor de binnenvaart en het spoorvervoer in het vervoer van goederen;
- Een afstemming op een specifieke vraag wordt ontwikkeld binnen vervoerregio's bestaande uit meerdere gemeenten, samengesteld op basis van de reële en potentiële vervoersstromen;
- Alle lopende (Vlaamse) initiatieven m.b.t. het doelgroepenvervoer worden geclusterd tot één vervoer op maat (m.u.v. leerlingenvervoer (BO)), die ondersteund wordt door een geïntegreerde mobiliteitscentrale die bevoegd is voor het verschaffen van reizigersinformatie, het boeken van ritten en het aannemen van betalingen. Alle handelingen uitgevoerd door de mobiliteitscentrale zijn gratis voor de reiziger, en is zowel telefonisch toegankelijk als met behulp van digitale applicaties;
- Zowel openbaar personenvervoer als andere modi zullen permanent opgevolgd worden op basis van objectieve indicatoren, gemonitord door zowel de Vlaamse overheid als de vervoerregioraden. Bij het optellen van deze indicatoren zal ook de impact op doelgroepen worden gemonitord.

Vergelijkingstabel van alle effecten

Doelgroepen	voordelen		nadelen	
	omschrijving	schatting	omschrijving	schatting
Lokale besturen	• Lokale en regionale vervoersvragen kunnen worden beantwoord met een globaal mobiliteitsnetwerk • Formele betrokkenheid bij het opstellen van geïntegreerde mobiliteitsplannen op regionaal niveau • Voordeel planlastenverlaging: gemeentelijke mobiliteitsplannen worden facultatief, bevatten geen informatief gedeelte meer en worden niet meer onderworpen aan een stringent systeem van kwaliteitsadvies(procedures) • Aansluiting tussen lokale initiatieven en de ontwikkeling van het globaal mobiliteitsnetwerk • Investeringen en maatregelen hebben hogere toegevoegde waarde door grotere schaal en betere afstemming tussen lokale besturen • Gemeenten met een beperkte vervoersvraag worden ontsloten door middel van flexibel vervoer op maat • Het (facultatieve) lokale mobiliteitsplan kan een verhoogde impact hebben door nauw aan te sluiten op hogerliggende mobiliteitsplannen		• Niet vertrouwd met het nieuwe systeem • Het opstellen van regionale mobiliteitsplannen vraagt in de beginfase een grote tijdsinvestering van lokale besturen • Lokale besturen mogen vrijblijvend een lokaal mobiliteitsplan opstellen, evenwel ontvangen zij hiervoor geen subsidiëring meer	

Aanbieders van diensten voor openbaar personenvervoer	• Betere toegang tot de markt omwille van de bredere invulling van het vervoer op maat • Clustering van vervoer op maat-initiatieven leidt tot een efficiënter gebruik van middelen (hogere bezettingsgraad) • De nieuwe overlegstructuur biedt de mogelijkheid om lokale en regionale aanbieders te betrekken bij conceptualisering van vervoersmodel • Aansturing door Vlaamse mobiliteitscentrale laat toe om op kernactiviteit te focussen, nl. het vervoer zelf		• Onvoldoende vertrouwd met nieuwe systeem	
Aanbieders van mobiliteitscentrale voor het vervoer op maat	• Verhoogde kostenefficiëntie en kwaliteit door grotere vraag en mogelijkheid tot centralisatie van alle mobiliteitscentrales • De grotere schaal is een opportuniteit om in te zetten op digitaliseren van het boeken en betalen van ritten		• Onvoldoende gekend met het nieuwe systeem • Centralisatie vraagt minimale grootte zodat kleine aanbieders moeilijker kunnen participeren	

Gebruikers van openbaar personen-vervoerdiensten	• Stakeholdergroeperingen worden actief betrokken bij de ontwikkeling van mobiliteitsvisie en opmaak mobiliteitsplan • De nieuwe overlegstructuur biedt de mogelijkheid om reizigers(verenigingen) nauwer te betrekken bij conceptualisering van vervoersmodel • Combimobiliteit als uitgangspremisse biedt een efficiëntere invulling van het openbaar personenvervoer en sluit beter aan bij vervoersvraag • De aanwezigheid van één mobiliteitscentrale biedt meer duidelijkheid naar de reiziger • Alle attractiepolen worden ontsloten in het vraaggestuurd mobiliteitsplan • Het aanbod op potentieelhoudende lijnen wordt versterkt. • Personen die omwille van doelgroep, tijdstip of locatie niet kunnen gebruikmaken van het geregeld vervoer, kunnen gebruik maken van het flexibel vervoer op maat		• Nog niet alle knooppunten zijn voldoende uitgerust zodat de voordelen van het overstapmodel vandaag nog niet altijd concreet zijn	

Personen met een mobiliteitsbeperking	• Personen met een mobiliteitsbeperking kunnen gebruik maken van kwaliteitsvol en flexibel vervoer op maat • De aanwezigheid van 1 mobiliteitscentrale biedt meer duidelijkheid naar de reiziger • Betere ontsluiting van economische, sociale of andere attractiepolen door middel van openbaar personenvervoer • Een betere afstemming tussen de verschillende vervoersmodi laat toe om de eindbestemming efficiënt te bereiken •		• Voordelen van combimobiliteit zijn nog onvoldoende gekend • Minder 'nabijheid' van de centrale dus minder vertrouwdheid	

Mensen in armoede	• Betere ontsluiting van economische, sociale of andere attractiepolen door middel van openbaar personenvervoer; met name een betere bereikbaarheid van tewerkstellingspolen moet een vlottere bereikbaarheid garanderen • Een betere afstemming tussen de verschillende vervoersmodi laat toe om de eindbestemming efficiënt te bereiken • Aan de vervoerregio's kunnen via het uitvoeringsbesluit minimale vereisten opgelegd worden om doelgroepen te betrekken bij het opstellen van de mobiliteitsplannen • Mensen in armoede worden op structurele wijze betrokken in de uittekening van het nieuwe mobiliteitsmodel. hebben de mogelijkheid om te participeren in het regionale mobiliteitsbeleid, mits zij op een gepaste wijze worden bevraagd en betrokken; • Zowel digitale als niet-digitale bereikbaarheid van mobiliteitscentrale •		• Mensen in armoede ervaren een afstand tot de overheid waardoor hun participatie eerder onwaarschijnlijk zal zijn	

Kinderen en jongeren	• Betere ontsluiting van economische, sociale of andere attractiepolen doormiddel van openbaar vervoer • Een betere afstemming tussen de verschillende vervoersmodi laat toe om de eindbestemming efficiënt te bereiken • Aan de vervoerregio's kunnen via het uitvoeringsbesluit minimale vereisten opgelegd worden om doelgroepen te betrekken bij het opstellen van de mobiliteitsplannen. • Kinderen en jongeren hebben de mogelijkheid om te participeren in het regionale mobiliteitsbeleid, mits zij op een gepaste wijze worden bevraagd en betrokken; • Nieuw systeem vervoer op maat kan aantrekkelijkheid verhogen t.o.v. belbus		• Combimobiliteit d.m.v. auto en openbaar is geen mogelijkheid voor kinderen en jongeren; •	
Vlaamse overheid	• Een betere benutting van de voertuigen die ingezet worden als OV leidt tot een kostenefficiëntere inzet van publieke middelen. • Duidelijke afbakening van taken en verantwoordelijkheden van de verschillende entiteiten en overheden • Planlastverlaging doordat het Vlaams Mobiliteitsplan geen informatief deel meer hoeft de bevatten		• Transitietraject te doorlopen • Competentieontwikkeling noodzakelijk	

8 Vergelijking van de opties

In hoofdstuk 4 werden reeds de problemen betreffende de huidige regelgeving (nuloptie) besproken. Bij het vergelijken van de nuloptie en de gekozen optie, biedt de gekozen optie de volgende voordelen:

- Basisbereikbaarheid biedt lokale besturen en (Vlaamse) mobiliteitsactoren de mogelijkheid om op regionaal niveau een invulling te geven aan mobiliteit en ruimtelijke ordening.
- Andere belanghebbenden (zoals aanbieders van vervoer, kinderen en jongeren, ouderen, mensen in armoede, enz.) worden betrokken bij het opstellen van het mobiliteitsbeleid en -plannen;
- Combimobiliteit als uitgangspremisse biedt een efficiëntere invulling van het openbaar personenvervoer en sluit beter aan bij realiteit. De aanwezigheid van één mobiliteitscentrale biedt bovendien een duidelijkere en toegankelijkere dienstverlening naar de reizigers;Dit moet leiden tot een verhoogde kostenefficiëntie en kwaliteit door grotere vraag en de mogelijkheid tot centralisatie van alle mobiliteitscentrales. Er kan bovendien een betere synchromodaliteit gerealiseerd worden door in te zetten op goederenvervoer via de binnenvaart en het spoor;
- Maatschappelijk belangrijke locaties worden benoemd en bereikbaar gemaakt. Dit moet in het bijzonder doelgroepen (zoals jongeren en kinderen, mensen in armoede, ouderen, enzovoort) de mogelijkheid bieden om voor hun maatschappelijk belangrijke functies te bereiken;
- Personen die omwille van doelgroep, tijdstip of locatie niet kunnen gebruik maken van het geregeld vervoer, kunnen gebruik maken van het flexibel vervoer op maat. De integratie van de verschillende initiatieven maakt het vraagafhankelijk vervoer duidelijker, transparanter en toegankelijker;
- Investeringen en (infrastructurele, flankerende en beleids-) maatregelen hebben een hogere toegevoegde waarde door de mogelijkheid ze uit te rollen op grotere schaal via de afstemming tussen lokale besturen.
- De lokale besturen ondervinden een planlastenverlaging aangezien de gemeentelijke mobiliteitsplannen een facultatief karakter krijgen, deze geen informatief gedeelte meer bevatten en niet meer onderworpen worden aan een stringent systeem van kwaliteitsadvies(procedure). Hetzelfde geldt eveneens voor het Vlaamse de de regionale mobiliteitsplannen, die evenmin nog een informatief gedeelte moeten bevatten.

9 Uitvoering

GEKOZEN OPTIE

Naar analogie met de huidige uitvoeringsbesluiten betreffende het personenvervoer, zullen voor de operationalisering van enkele delen van het decreet besluiten van de Vlaamse Regering worden opgemaakt.

10 Administratieve lasten

GEKOZEN OPTIE

De administratieve lasten van burgers en ondernemingen op vlak van openbaar personenvervoer worden verminderd door:

- Het installeren van een geïntegreerde mobiliteitscentrale waar burgers terecht kunnen voor enerzijds reisinformatievragen en anderzijds het boeken en betalen van ritten vervoer op maat conform het “one stop shop” principe;
- Het mogelijk maken van tarief- en ticketintegratie voor ketenverplaatsingen die overstappen tussen modi en binnen een gelaagd vervoersnet mogelijk maakt;
- Het verder digitaliseren van mobiliteitsdiensten leidt tot een aanzienlijke verlaging van administratieve lasten en een verbetering van de klantenbeleving. Daarbij is het beschikbaar stellen van open data een sleutelfactor.

De administratieve lasten van lokale besturen op vlak van openbaar personenvervoer worden verbeterd door planlastenverlaging: er vindt een verschuiving plaats op vlak van planningsniveaus omdat het regionaal

mobiliteitsplan verplicht wordt gemaakt terwijl het lokaal mobiliteitsplan facultatief wordt. Ze bevatten ook geen informatief gedeelte meer en worden niet meer onderworpen aan een stringent systeem van kwaliteitscontrole.

11 Handhaving

GEKOZEN OPTIE

- Handhaving t.a.v. reizigers

Het oprichtingsdecreet van VVM De Lijn is aangepast met betrekking tot de handhaving van het kernnet en aanvullend net. Deze wijzigingen hebben toepassing op de bepalingen betreffende administratieve geldboetes voor minderjarigen, waarbij er rekening gehouden wordt met het internationaal verdrag inzake de rechten van het kind (artikel 40) dat bepaalt dat kinderen als kind bestraft dienen te worden, en niet als volwassene
Omdat het vervoer op maat voornamelijk gebruik zal maken van kleine voertuigen, zullen deze wijzigingen niet van toepassing zijn. Hier wordt verwacht dat de bestuurder van het voertuig en de sociale controle een natuurlijk handhavingsmechanisme zullen ontwikkelen tegen overlast en dergelijke.

- Handhaving t.a.v. exploitanten

De Vlaamse Regering bepaalt de regels over de aanstelling van de exploitanten voor het vervoer op maat, waarbij wordt gewaakt dat er geen belangenvermenging is tussen de exploitanten van het vervoer op maat en de Mobiliteitscentrale.

De Vlaamse Regering kan het bedrag bepalen van de toeslag die de exploitant, kan eisen van het publiek en de reizigers die de exploitatievoorwaarden bedoeld in artikel 36, eerste lid van dit decreet niet naleven.

In het openbaredienstencontracten met de exploitanten van kernnet, hetaanvullend net en het vervoer op maat, worden de vereisten inzake de interne controlestructuur vastgelegd evenals de regels betreffende het toezicht op de naleving van de toepasselijke regelgeving door de exploitanten en het doen naleven van deze regelgeving. De Vlaamse Regering kan de minimale vereisten bepalen die worden uitgewerkt in de overeenkomst vermeld in het eerste lid.

- Handhaving t.a.v. Mobiliteitscentrale

De Vlaamse Regering bepaalt de nadere taken en de werking van de Mobiliteitscentrale. De Vlaamse Regering kan de regels vastleggen om de continuïteit van de werking van de Mobiliteitscentrale te waarborgen.

- Handhaving t.a.v. lokale besturen

In het regionaal mobiliteitsplan worden de maatregelen opgenomen voor de uitbouw van kwaliteitsvolle infrastructuur aan combipunten en vervoerknooppunten ter realisatie van de basisbereikbaarheid. De Vlaamse Regering kan nadere regels bepalen met betrekking tot de inplanting en de aanleg van de infrastructuur alsook het uitrustingsniveau ervan.

De Vlaamse Regering legt de vereisten vast inzake de aanleg en het onderhoud van de kwaliteitsvolle infrastructuur voor infrastructuurgebonden en voertuiggebonden exploitatie van openbaar vervoer, alsook de actoren die hiervoor verantwoordelijk zijn.

De Vlaamse Regering kan nadere regels vastleggen met betrekking tot de inplanting en de aanleg van kwaliteitsvolle, minstens toegankelijke, haltes, alsook het uitrustingsniveau ervan.

De Vlaamse Regering kan nadere regels vastleggen met betrekking tot de inplanting en de aanleg van de schuilhuisjes.

12 Evaluatie

GEKOZEN OPTIE

De Vlaamse Regering kan nadere regels vaststellen voor de procedure voor de opmaak, de evaluatie, de herziening en de bekendmaking van het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Voorafgaand aan de opmaak van het Mobiliteitsplan Vlaanderen gebeurt een onderzoek naar de maatschappelijke ontwikkelingen, de mobiliteitsbehoeften en een verkenning van de redelijkerwijs in aanmerking te nemen alternatieven.
Het Mobiliteitsplan Vlaanderen omvat ten minste:

1° een beschrijving van de gewenste mobiliteitsontwikkeling;
2° de operationele doelstellingen betreffende de mobiliteitsontwikkeling, met inbegrip van een modale verdeling, gedifferentieerd per vervoerregio, in uitvoering van de klimaatdoelstellingen;
3° een actieplan, uitgewerkt in hoofdlijnen, dat bestaat uit de maatregelen, middelen, termijnen, en de prioriteiten die daarbij gelden, en, in voorkomend geval, een lijst met punten waarvoor overleg en samenwerking is aangewezen;
4° de categorisering van de netwerken.
De Vlaamse Regering kan nadere regels vaststellen voor de inhoud en de methodologie van het Mobiliteitsplan Vlaanderen.

De Vlaamse Regering kan nadere regels vaststellen voor de procedure voor de opmaak, de evaluatie, de herziening en de bekendmaking van de regionale mobiliteitsplannen. Voorafgaand aan de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan gebeurt een omgevingsanalyse en een onderzoek naar de maatschappelijke ontwikkelingen, de mobiliteitsbehoeften en een verkenning van de redelijkerwijs in aanmerking te nemen alternatieven.
Het regionaal mobiliteitsplan omvat ten minste:

1° een beschrijving van de gewenste mobiliteitsontwikkeling zoals onder andere het wegennet, het netwerk van openbaar vervoer, het fietsnetwerk, het logistiek netwerk;
2° de operationele doelstellingen betreffende de mobiliteitsontwikkeling;
3° een actieplan, uitgewerkt in hoofdlijnen, dat bestaat in de maatregelen, middelen, termijnen, en de prioriteiten die daarbij gelden, en, in voorkomend geval, een lijst met punten waarvoor overleg en samenwerking is aangewezen.

De Vlaamse Regering legt de regels vast betreffende de mobiliteitsmonitoring, dat ertoe strekt de vereiste gegevens over de mobiliteitstoestand via een open dataplatform te verzamelen, te beheren en te toetsen zodat kan worden nagegaan of de operationele doelstellingen die opgenomen zijn in de mobiliteitsplannen en het Verkeersveiligheidsplan op een onder meer kostenefficiënte wijze worden bereikt. Bij de vaststelling of herziening van de mobiliteitsplannen en bij het opstellen van de voortgangsrapporten wordt steeds rekening gehouden met de resultaten van de mobiliteitsmonitoring.

13 Consultatie

GEKOZEN OPTIE

Deze kwam tot stand op basis van input en ervaringen van mensen in armoede:

- Dialoogdag, 4 december 2014 in Ferraris-gebouw (samen met Welzijnsschakels en Mobiel 21) als sluitstuk van campagne www.ikgeraakerniet.be.
    - Verslag
- Uitwisseling Modellen basisbereikbaarheid- vervoer op maat, 19 december 2014, bij Netwerk tegen Armoede

- Hoorzitting Commissie Mobiliteit Vlaams Parlement, 7 mei 2015 (met Ariane De Meyer, ervaringsdeskundige van ’t Schoederkloptje in Zarren)
    - Presentatie
    - Video-opname van de hoorzitting
- Verenigingen die input gaven:
    - Den Draai, Heist-op-den-Berg
    - De Keeting, Mechelen
    - De Lage Drempel, Mechelen
    - Vierdewereldgroep Mensen voor Mensen, Aalst
    - Welzijnsschakel Ommekeer, Erpe-Mere
    - ’t Schoederkloptje, Zarren/Kortemark
    - De Fakkel, Herentals
    - Buurtwerk ’t Lampeke, Leuven
    - Warm Hart, Houthalen
    - Wieder, Brugge
    - De Schakel, Puurs
    - De Schakel, Schaarbeek

Daarnaast werd het standpunt gevraagd van volgende mensen en organisaties die kinderen en jongeren vertegenwoordigen:

- Toelichting van basisbereikbaarheid met inbegrip van vraag en antwoord, 6 juni 2018, bij De Ambrassade. Op basis van bestaande beleidsdocumenten en uiteenzettingen stelde De Ambrassade een expertisenota op met betrekking tot de (mogelijke) impact van basisbereikbaarheid op kinderen en jongeren

14 Contactinformatie

<Vul hier de gewenste informatie in>