



Vlaams  
Parlement

ingediend op **1805** (2018-2019) – Nr. 7  
27 maart 2019 (2018-2019)

## **Verslag**

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken  
uitgebracht door Karin Brouwers en Joris Vandenbroucke

over het ontwerp van decreet

betreffende de basisbereikbaarheid

---

*Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:*

*Voorzitter:* Lies Jans.

*Vaste leden:*

Björn Anseeuw, Annick De Ridder, Lies Jans, Bert Maertens, Peter Persyn, Paul Van Miert;  
Karin Brouwers, Lode Ceyskens, Dirk de Kort, Martine Fournier;  
Marino Keulen, Sas van Rouveroij;  
Renaat Landuyt, Joris Vandenbroucke;  
Björn Rzoska.

*Plaatsvervangers:*

Koen Daniëls, Jos Lantmeeters, Lorin Parys, Ludo Van Campenhout, Jan Van Esbroeck, Herman Wynants;  
An Christiaens, Cindy Franssen, Maurice Helsen, Orry Van de Wauwer;  
Laurence Libert, Daniëlle Vanwesenbeeck;  
Yasmine Kherbache, Bert Moyaers;  
Ingrid Pira.

*Toegevoegde leden:*

Anke Van dermeersch.

Documenten in het dossier:

- 1805** (2018-2019) – Nr. 1: Ontwerp van decreet
- Nr. 2: Verslag van de hoorzittingen
- Nr. 3 t.e.m. 6: Amendementen

## INHOUD

1.	Toelichting door minister Ben Weyts.....	4
1.1.	Van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid .....	4
1.2.	Vervoerregio's: verbeterde interbestuurlijke werking.....	5
1.3.	Netwerk openbaar vervoer .....	5
1.4.	Budget .....	8
2.	Algemene bespreking.....	8
2.1.	Vragen en opmerkingen van de leden .....	8
2.2.	Antwoorden van de minister .....	14
2.3.	Replieken.....	17
3.	Artikelsgewijze bespreking en stemming .....	17
4.	Eindstemming.....	26
	Gebruikte afkortingen .....	27
	Tekst aangenomen door commissie .....	28

Bijlagen: zie [dossierpagina](#) van dit document op [www.vlaamsparlement.be](http://www.vlaamsparlement.be)

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken besprak op 31 januari, 7 en 28 februari en 21 maart 2019 het ontwerp van decreet betreffende de basisbereikbaarheid.

Minister Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn lichtte het ontwerp van decreet toe op 31 januari. Hij maakte hiervoor gebruik van een powerpointpresentatie die terug te vinden is op de [dossierpagina](#) van dit document op [www.vlaamsparlement.be](http://www.vlaamsparlement.be). De minister bezorgde ook het advies 164/2018 van de Gegevensbeschermingsautoriteit. Ook dat is terug te vinden op de dossierpagina.

Op 7 en 28 februari hield de commissie hoorzittingen (*Parl.St.* VI.Parl. 2018-19, nr. 1805/2). De bespreking en stemming over het ontwerp van decreet vonden plaats op 21 maart.

De amendementen zijn terug te vinden in *Parl.St.* VI.Parl. 2018-19, nr. 1805/3-6.

Het voorliggende ontwerp van decreet kent een voorgeschiedenis die start met het regeerakkoord en de regeringsverklaring van de Vlaamse Regering. Daarin is al sprake van de omschakeling van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid (*Parl.St.* VI.Parl. 2014, nr. 31/1, p. 15). Op 30 april en 7 mei 2015 hield de commissie hoorzittingen over deze omschakeling (*Parl.St.* VI.Parl. 2014-15, nr. 472/1). De hoorzittingen leidden tot een resolutie betreffende het invoeren van het principe van basisbereikbaarheid bij het Vlaamse stads- en streekvervoer (*Parl.St.* VI.Parl. 2014-15, nr. 414/2). In de resolutie vraagt het Vlaams Parlement onder meer een ontwerp van decreet uit te werken.

Op 18 december 2015 gaf de Vlaamse Regering haar goedkeuring aan de conceptnota 'Met basisbereikbaarheid naar een efficiënt en aantrekkelijk vervoersmodel in Vlaanderen dat optimaal tegemoetkomt aan de globale en lokale vervoersvraag' (*Parl.St.* VI.Parl. 2015-16, nr. 614/1). De commissie hield op 14 januari 2016 een gedachtewisseling over de conceptnota met minister Weyts (*Parl.St.* VI.Parl. 2015-16, nr. 614/2). Op 27 oktober 2017 nam de Vlaamse Regering kennis van een conceptnota over de stand van zaken over de uitvoering van het concept basisbereikbaarheid. Over deze conceptnota hield de commissie op 9 november 2017 een gedachtewisseling met minister Ben Weyts (*Parl.St.* VI.Parl. 2017-18, nr. 1380/1).

## **1. Toelichting door minister Ben Weyts**

Minister *Ben Weyts* zal zijn toelichting beperken tot de belangrijkste elementen van het ontwerp van decreet.

### **1.1. Van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid**

Met het ontwerp van decreet wordt overgeschakeld van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid. Dat is de essentiële doelstelling. Basismobiliteit is sinds 2001 het kompas voor het openbaar vervoer in Vlaanderen. Dat heeft de volgende nadelen. Het is sterk aanbodgestuurd waarbij iedereen recht heeft op een OV-halte op 500 of 750 meter van de woonst. Verder werd er hierdoor sterk gefocust op een unimodaal mobiliteitsbeleid en was er weinig flexibiliteit voor oplossingen op maat.

Door de focus op woongebieden worden bedrijventerreinen en andere tewerkstellingspolen onvoldoende bediend. Basismobiliteit ging ook enkel over openbaar vervoer en was dus unimodaal. Meestal is er aan een halte geen plaats om een fiets te stallen of auto te parkeren. Door met een vaste regeling te werken kon ook moeilijk worden ingespeeld op de maatoplossingen of de specifieke mobiliteitsvragen van

kleine aantallen reizigers. Tot slot zorgde basismobiliteit voor amper betrokkenheid van de lokale overheden en samenwerking onderling.

Met basisbereikbaarheid wil de minister naar een vraaggestuurd systeem van openbaar vervoer door de lokale besturen voluit te betrekken bij de organisatie van het mobiliteitsbeleid en hun beslissingsmacht te geven. Dat zal ook leiden tot een optimale inzet van de vervoers- en financiële middelen. Het nieuwe systeem is gericht op bereikbaarheid. Het gaat om zowel openbaar als privaat collectief vervoer dat wordt uitgetekend op basis van de vervoersvraag. Basismobiliteit beperkte zich tot openbaar collectief vervoer. De idee van combimobiliteit is ook nieuw waarbij het makkelijker wordt om over te stappen van vervoersmodus via mobipunten.

## 1.2. Vervoerregio's: verbeterde interbestuurlijke werking

De minister wil komen tot een verbeterde interbestuurlijke werking door de lokale besturen te betrekken om samen met hen de mobiliteit te sturen en besturen. Er komt voor het eerst een structureel overleg en beslissingsbevoegdheid. Momenteel gebeurt overleg nog op ad-hocbasis in de PCV of de RMC. In de nieuwe vervoerregio's komen lokale besturen en de verschillende mobiliteitsspelers (Departement MOW – AWW, De Lijn, NMBS) samen.

Samen de mobiliteit (be)sturen gebeurt ten eerste via het opstellen per vervoerregio van een regionaal mobiliteitsplan. De bedoeling is om hierbij verder te kijken dan de eigen gemeentegrenzen. Het gaat daarbij niet alleen om het openbaar vervoer maar ook bijvoorbeeld de weginfrastructuur en het treinvervoer. Ten tweede zal de vervoerregioraad advies kunnen geven over het kernnet en heeft hij beslissingsbevoegdheid over het aanvullend net en het vervoer op maat. Verder kan de vervoerregioraad voortaan advies geven over het GIP. Dat heeft wel tot gevolg dat de lokale besturen gedwongen worden tot responsabilisering. Ze zullen binnen hun vervoerregio keuzes moeten maken qua budget, timing enzovoort. Tot slot betekent samen (be)sturen dat de vervoerregioraad de verknoping van netwerken moet bewaken en de combimobiliteit moet faciliteren. De minister acht het bijvoorbeeld mogelijk dat wanneer een gemeente een mobipunt inricht, de buurgemeenten hiertoe willen bijdragen omdat zij hiervan ook voordeel ondervinden.

Het Departement MOW neemt de regierol op om een zekere uniformiteit te bewaken.

De minister toont het regionaal mobiliteitsplan van Antwerpen als voorbeeld van hoe zo'n regionaal mobiliteitsplan er zou kunnen uitzien (slide 5). Het toont de gezamenlijke visie. De visienota werd in juni 2018 door de Vervoerregioraad Antwerpen goedgekeurd en is de eerste stap om te komen tot 'Routeplan 2030', welke de langetermijnvisie is voor het mobiliteitssysteem binnen de 33 gemeenten van de Antwerpse vervoerregio. Binnen de visienota wordt een programma uitgewerkt met maatregelen en projecten, met het oog op een bereikbaarheid van de gehele regio.

## 1.3. Netwerk openbaar vervoer

### 1.3.1. Kernnet en aanvullend net

Het OV-netwerk werd ingedeeld in verschillende niveaus met bovenaan het spoor-netwerk waarover de Vlaamse overheid tot grote spijt van de minister weinig beslissingsbevoegdheid heeft.

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 met elk hun rol binnen de hiërarchie.

Voor het kernnet gaat het over een hoge vervoersvraag op grote assen, de verbinding van kernen, en het bedienen van de belangrijke centraal gelegen attractiepolen. Het kernnet streeft naar een aantal vooropgestelde minimumkwaliteitseisen inzake minimale frequentie en amplitude, voldoende capaciteit, omrijfactor, doorstroming en commerciële snelheid.

Het aanvullend net bestaat uit lijnen met een uitdrukkelijke feederfunctie. 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 zogenaamde 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 tewerkstellingspools in Vlaanderen, die zich al dan niet binnen de invloedssfeer van de stedelijke zones bevinden.

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 daarbij cruciaal.

Dit deel van het net zal aangevuld en dus versterkt worden door regionaal en lokaal flexibel vraaggestuurd aanbod aan vervoer op maat.

De minister toont een voorbeeld van de proefregio's waar aan een ontwerp van kernnet en aanvullend net werd gewerkt (zie slide 8). Het lijkt de minister zinvol om tijdens de geplande hoorzittingen twee proefregio's in detail te bekijken omdat er nog heel wat vragen lijken te bestaan over de concrete uitwerking.

Slide 8 toont een eerste preview van de resultaten. De index van het aantal reizigers geeft volgend beeld: het kern- en aanvullend net in de Westhoek zou bijna 14% meer passagiers vervoeren; in de regio Aalst zou een stijging plaatsvinden met 3,6%, en in de vervoerregio Mechelen is er een stijging met 8,5%. De basisidee was dat de lokale besturen mee het OV kunnen organiseren en op een andere manier waardoor ze beter kunnen inspelen op de lokale vraag. Dat blijkt uit de resultaten nu te kloppen. Belangrijke vaststelling is dus volgens de minister dat binnen een budgetneutrale oefening en zelfs in sterk verschillende vervoerregio's, een stijging van het aantal reizigers mogelijk is op het kern- en aanvullend net.

Een tweede voorbeeld gaat over de vervoerregio Antwerpen (zie slide 9). Het uitgetekende A-net, wat het kernnet is van snelle frequente en comfortabele verbindingen, sluit aan op een netwerk van knooppunten met regionale park-and-rides. Op basis van potentieelberekeningen beoogt men zo een reizigerstoename van 11%, binnen de bestaande exploitatiebudgetten.

### 1.3.2. *Vervoer op maat*

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. De Vlaamse Regering kan minimale principes opleggen

voor het vervoer op maat. Dat kunnen tevens minimale kwaliteitseisen zijn, bijvoorbeeld minimale halte-infrastructuur, toegankelijkheid, algemene kwaliteit.

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

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 shuttlediensten, gefinancierd om werknemers naar moeilijk te bereiken industriezones te brengen. Een ander voorbeeld zijn verscheidene steden en gemeenten die een systeem van taxi-cheques uitwerkten om ontbrekende individuele verplaatsingen te realiseren. Verder organiseren de meeste steden en gemeenten via de Mindermobielencentrales vrijwilligersvervoer voor personen met mobiliteitsbeperking en beperkt inkomen. Ook nog heeft Vlaanderen een financieringssysteem uitgewerkt voor diensten aangepast vervoer die instaan voor het vervoeren van personen met een handicap of ernstig beperkte mobiliteit. En tot slot zijn er ziekenfondsen die vervoersmogelijkheden hebben uitgebouwd voor niet-dringend ziekenvervoer en is er het leerlingenvervoer in het bijzonder onderwijs dat De Lijn organiseert in samenwerking met de beleidsdomeinen Onderwijs en Mobiliteit.

Voor Mobility as a Service zijn gemeenten op zichzelf te klein om te investeren in deze aanbieders. Het samenwerken op vervoerregioniveau kan daarin perspectieven bieden. Ook in minder bevolkte gebieden wordt zo de invoering van dergelijke innovatieve systemen mogelijk. Met vervoer op maat wordt ingespeeld op de vervoersvraag in dunner bevolkte gebieden waar geen openbaar vervoer met een vaste frequentie wordt aangeboden. OV-taxi's kunnen hier een oplossing bieden.

Het vervoer op maat in een vervoerregio wordt aangestuurd door een mobiliteitscentrale. De mobiliteitscentrale heeft als doel: informatie verschaffen over alle openbaarvervoersdiensten; vervoersvragen en mobiliteitsmogelijkheden van de gebruiker analyseren en desgevallend doorverwijzen; vervoersaanvragen verzamelen, efficiënt plannen en uitzetten bij één of meerdere vervoerders of vervoersdiensten; ritprijzen factureren; en klachtenbehandeling.

Het doel van het nieuwe concept van vervoer op maat toont de minister aan met twee afbeeldingen (zie slide 11). De bovenste figuur schetst de huidige situatie van een versnipperd aanbod met belbus, DAV's en Mindermobielencentrales, die vaak hetzelfde traject afleggen) met daaronder de toekomstige situatie, zoals uitgetekend in de vervoerregio Westhoek. De onderste figuur illustreert de feederfunctie van vervoer op maat. De blauwe lijnen zijn kernnet of aanvullend net. Een open gebruiker zal geacht worden zijn verplaatsing te maken met een overstap op het kernnet/aanvullend net (zie rode lijn), terwijl doelgroepen met vervoer op maat naar hun effectieve bestemming worden gebracht (zie rode stippellijn).

Het vervoer op maat kent verschillende soorten gebruikers. Enerzijds is er de zogenaamde open gebruiker, die collectief vervoer zal gebruiken van en naar vooraf afgesproken locaties of haltes. Anderzijds worden voor het doelgroepenvervoer voor reizigers met een mobiliteitsbeperking nog steeds diensten van deur tot deur geleverd.

Het vervoer op maat biedt ook maximale mogelijkheden om allerlei nieuwe mobiliteitssystemen te incorporeren. Zo kunnen deelsystemen worden meegenomen in de Mobiliteitscentrale. Maar het biedt ook enorme mogelijkheden voor de uitbouw van mobipunten. Bij het Departement MOW loopt verder denkwerk om deze mobipunten verder vorm te geven. De minister heeft bovendien extra middelen voor-

zien om de uitrol van de mobipunten snel op te starten, samen met een Vlaams deelfietsensysteem. Daarvoor is recurrent 6 miljoen euro voorzien.

#### 1.4. Budget

De minister hoort en leest af en toe dat de overstap naar basisbereikbaarheid zou gaan om een besparingsoperatie. Niets is echter minder waar. Voor de bestaande budgetten voor het aanvullend net en het vervoer op maat gaat de beslissingsbevoegdheid naar de vervoerregio's. De minister gaat ervan uit dat de vervoerregio's met dezelfde middelen meer mensen gaan kunnen vervoeren. Voor de toekomst verwacht hij dat deze middelen nog zullen toenemen, zowel voor vervoer op maat, het aanvullend net en het kernnet, gelet op de modal shift en de klimaatdiscussies.

De exploitatietoelage aan De Lijn bedraagt voor 2019 860,4 miljoen euro. Dat budget blijft integraal beschikbaar voor basisbereikbaarheid. Daarnaast werd de investeringsportefeuille van De Lijn sterk opgetrokken van zo'n 175 naar ruim 300 miljoen euro. Ook de eigen ontvangsten van De Lijn zijn gevoelig toegenomen. Momenteel legt De Lijn de laatste hand aan een transparant kostenmodel inzake budgetten. In de nieuwe beheersovereenkomst met De Lijn werd dit uitdrukkelijk opgenomen. Dat is nodig om de benchmark in 2020 te kunnen laten uitvoeren, om budgetten op te maken per vervoerregio en om de budgettaire impact van voorstellen van de vervoerregio op een transparante manier te kunnen bespreken.

## 2. Algemene bespreking

### 2.1. Vragen en opmerkingen van de leden

#### 2.1.1. *Tussenkoms van Björn Rzoska*

*Björn Rzoska* citeert het regeerakkoord: "Het Mobiliteitsplan Vlaanderen wordt afgewerkt en goedgekeurd in samenhang met het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen en het Klimaatbeleidsplan. Het geeft aan hoe we via een duurzaam langetermijnbeleid inzake mobiliteit en openbare werken vorm zullen geven aan de uitdagingen op vlak van bereikbaarheid, veiligheid, toegankelijkheid, duurzaamheid en leefbaarheid. We werken op basis daarvan actieplannen uit ook op korte termijn (2020) op middellange en lange termijn." In het regeerakkoord wordt voorts het concept van basisbereikbaarheid gelanceerd. In elke beleidsbrief van minister Weyts staat telkens weer dat het Mobiliteitsplan Vlaanderen afgewerkt wordt. Noch dat plan, noch het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen is er, terwijl dat basiskaders zijn voor het voorliggende ontwerp van decreet. Waarom is het Mobiliteitsplan Vlaanderen, bevoegdheid van minister Weyts, er nog niet? Terwijl de Vlaamse Regering na vijf jaar nog geen plannen heeft, wordt van de vijftien vervoerregio's verwacht dat ze binnen het jaar een regionaal mobiliteitsplan voorleggen, zonder de noodzakelijke Vlaamse kaders.

Met dit ontwerp van decreet schuift de Vlaamse Regering een mobiliteitsmodel naar voren waar Groen achter kan staan: een gelaagd openbaarvervoersnetwerk waarin lokale besturen medezeggenschap hebben. En cours de route lijkt het concept verruimd te zijn naar het totale mobiliteitsbeleid, dus naast openbaar vervoer ook alle andere vormen. Het is maar zeer de vraag, zeker omdat de kaders ontbreken, of het realistisch is dat de regionale vervoerraden dat omvattende mobiliteitsplan voor hun regio opstellen. Hij is er niet tegen maar vindt dat de vervoerregio's daarvoor wat meer handvatten en tijd hadden moeten krijgen. Uit de hoorzittingen is gebleken dat de proefprojecten vooral theoretisch bleven waardoor niet duidelijk is hoe een en ander in de praktijk zal werken. Kortom, hij vreest dat de vervoerregio's een onhaalbare en dus frustrerende opdracht krijgen, terwijl hij de idee van basisbereikbaarheid goed vindt.



De regio's moeten de vervoersarmoede oplossen, vlot openbaar vervoer verzekeren, de modal shift stimuleren. Met budgetneutraliteit is dat gedoemd te mislukken. Er zijn meer middelen nodig. Op de hoorzittingen bleek dat de lokale besturen, door het doorschuiven van het vervoer op maat naar de vervoerregioraden, deels zullen opdraaien voor de besparingsoefeningen van de laatste jaren.

Het oorspronkelijke opzet om ruimtelijke en mobiliteitsplanning te koppelen, is verloren gegaan. Om die reden heeft de spreker amendementen (amendement nr. 17 en 18, zie artikelsgewijze bespreking artikel 7) ingediend om de vervoerregioraad uit te breiden met een deskundige in ruimtelijke planning en een vertegenwoordiger van het zogenaamde mobiliteitsmiddenveld, maar ook van de gebruikers op wier maat de mobiliteit moet zijn. Ook in adviezen komt die zorg naar voren en net om die reden vraagt de MORA de aanstelling van een stakeholdermanager. Alle parlementsleden kregen een brief van een aantal kwaliteitsadviseurs die zich zorgen maken over de begeleiding van het proces. De mobiliteitsplannen en projecten moeten aan kwaliteitseisen voldoen. Dat de mobiliteitsbegeleiders geen partner meer zijn, zet dat onder druk. Ook op dat punt stelt hij voor het ontwerp van decreet bij te sturen (amendement nr. 22).

Het ontwerp van decreet maakt de lokale mobiliteits- en ruimtelijke plannen en zelfs de provinciale ruimtelijke plannen ondergeschikt aan het regionaal mobiliteitsplan. Hij vraagt de minister wat het juridische statuut is van een regionaal mobiliteitsplan.

Verder beklemtoont hij hoe belangrijk het is de lokale besturen mee te hebben. Het is dus geen goed idee om de opmaak van lokale mobiliteitsplannen niet langer te stimuleren of steunen. Met de VVSG en de MORA vindt de spreker het niet de juiste weg om gemeentebesturen die niet deelnemen aan een vervoerregio of bepaalde zaken niet goedkeuren, te penaliseren.

Tot slot geeft hij een lijst van de zaken waarover hij en Joris Vandenbroucke amendementen indienen: de samenstelling van de vervoerregioraad (amendementen nr. 17, 18 en 19), de bovengemeentelijke component (nr. 20, 21, 24 en 25), de verplichte vertegenwoordiging van de provincies in de projectstuurgroep en de kwaliteitscontrole (nr. 22), de diensten aangepast vervoer (nr. 23). Zelf dient hij een amendement in om de goedkeuring door de gemeenteraad van het regionaal mobiliteitsplan als voorwaarde voor subsidiëring te schrappen (zie amendement nr. 15).

### 2.1.2. *Tussenkomen van Karin Brouwers*

*Karin Brouwers* vindt dat het openbaar vervoer vandaag te weinig een alternatief is voor de auto. Ook al namen de files de afgelopen legislatuur met 20% toe, ook al ging er ruim meer dan 5 miljard euro naar het laten rijden van bussen en trams, slechts 5% van de verplaatsingen gebeurt met het openbaar vervoer, inclusief trein. De reistijd geeft vaak de doorslag bij de keuze voor het ene of het andere vervoersmiddel. Uit onderzoek van dagblad De Tijd blijkt dat met het openbaar vervoer de reistijd op de populairste pendelroutes met 67 procent toeneemt. Tel daar nog eens bij dat meer dan de helft van de bussen en trams niet op tijd rijdt en dat jaarlijks meer dan honderdduizend bussen worden afgeschaft en het is niet moeilijk om te begrijpen waarom nog zo weinig mensen voor het openbaar vervoer kiezen.

Ook om de klimaatdoelstellingen te halen, moet het anders en beter. Er is een heel nieuw systeem nodig. Ze verwijst naar de visienota Basisbereikbaarheid van CD&V uit 2015. Die was gebaseerd op het concept van Regionet Leuven, waarbij, in plaats van veel verschillende buslijnen, met een te lage frequentie, snelheid en capaciteit, er op belangrijke assen hoogwaardige stamlijnen komen met méér capaciteit en comfort, een grotere frequentie, snelheid en stiptheid. Een eigen

bedding en een goede overstapkwaliteit bleken essentieel voor een performant en betrouwbaar netwerk.

De minister heeft de afgelopen jaren op dit concept gewerkt. Er kwamen concept-nota's en hoorzittingen. Daarop werd er een nieuwe organisatie in vijftien vervoerregio's uitgetekend, waarvoor er proefprojecten liepen. Er is heel wat werk verzet maar er blijven toch ook belangrijke vraagtekens, wat ook bleek op de recentste hoorzittingen. De verschillende sprekers maakten zich zorgen over de volgende punten: goed georganiseerde en voldoende participatie; een representatieve vertegenwoordiging in de vervoerregioraden; een kwaliteitsvol vervoer op maat met innovatieve vervoersconcepten; een betaalbaar doelgroepenvervoer; het handhaven van subsidies voor lokale mobiliteitsplannen. De grootste zorg is echter of er voldoende budget zal zijn om dit hele nieuwe concept kwalitatief uit te rollen zodat het openbaar vervoer inderdaad aantrekkelijker wordt. De Landelijke Gilden verspreidde daarover nog een persbericht met als titel 'Wordt basisbereikbaarheid een maat voor niets?'. Ze vraagt de link naar dat bericht op te nemen in het verslag (link: <https://www.landelijkegilden.be/informer/actualiteit/wordt-basisbereikbaarheid-een-maat-voor-niets>).

De operatie moet budgetneutraal zijn. Er is 851 miljoen euro beschikbaar, waarvan 30 miljoen euro voor het vervoer op maat. Met dat budget moeten vijftien vervoerregio's de toeleiding naar het kern- en aanvullend net op een aantrekkelijke manier verzorgen met nieuwe deelconcepten, taxidiensten, zelfrijdende shuttlebusjes, (elektrische) fietsvoorzieningen, goed uitgeruste mobipunten enzovoort. Dat zal sowieso meer kosten dan 30 miljoen euro. Het is nog ver van de 112 miljoen euro die Deloitte nodig achtte.

De spreker ziet wel wat in de middelen die vrijkomen door de efficiëntieoefening van De Lijn bij de uitwerking van het kern- en aanvullend net. CD&V vraagt de minister er bij De Lijn op aan te dringen om niet zelf alles op te souperen. Roger Kesteloot heeft alvast toegezegd tegen maart 2019 aan elke regio zijn startbedrag te melden. Elke regio zou minimaal zijn huidige openbaarvervoersbudget behouden. Een andere mogelijke financieringsbron is de 100 miljoen euro in de begroting voor participaties in combimobiliteit en initiatieven die vervoer op maat ten goede komen.

De minister zal nog deze legislatuur beslissen over de verdeling van de taart maar de taart moet groter worden om een kwaliteitsvolle invulling te geven aan het vervoer op maat en om innovatieve ideeën uit te testen. CD&V zal dat nauwgezet volgen. De CD&V-fractie bezorgde de minister een taart in de vorm van een bus alsook ingrediënten om een grotere taart te bakken. Kan de minister herhalen dat de volgende legislatuur meer middelen nodig zijn om van basisbereikbaarheid in het algemeen en het vervoer op maat in het bijzonder een succes te maken? Kan de minister ook een voldoende openbaarvervoersaanbod in landelijke gebieden beloven? Ze vraagt de minister voorts te garanderen dat investeringen in extra kern- en aanvullend net – zeker het beslist beleid zoals Spartacus in Limburg – geen budgettaire voorafname zijn op het budget van de vervoerregio's.

CD&V vraagt de minister daarnaast nog enkele andere garanties voor de uitvoeringsbesluiten. De regionale mobiliteitsplannen, die in het najaar 2019 moeten worden goedgekeurd, moeten zich richten op het Vlaams Mobiliteitsplan. Wanneer zal dat plan er zijn? Hoe zullen de regio's moeten handelen als het er niet tijdig komt?

De provincies spelen een belangrijke rol op het vlak van mobiliteit, onder meer met de fietssnelwegen. Zij geven subsidies en hebben een overkoepelende visie over verschillende vervoerregio's. Zij kunnen de lijm zijn tussen de verschillende regio's. Hoe zal de minister ervoor zorgen dat de provincies aan boord blijven en

hun expertise benut wordt? De vervoerregioraden zullen allicht zo verstandig zijn om de provincies te betrekken, maar CD&V vraagt dat ze verplicht deel uit maken van projectstuurgroepen, zeker als zij subsidies geven. In provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen ligt al een en ander vast, bijvoorbeeld bepaalde knooppunten. CD&V vraagt de minister de matching van dat alles goed te regelen in de uitvoeringsbesluiten. Komen er bijvoorbeeld samenwerkingsovereenkomsten? Meer algemeen is voldoende participatie een zorg. Het lid vindt een stakeholdermanager niet nodig: het Departement Mobiliteit en Openbare Werken kan immers die rol spelen. Het is zaak goed op te volgen dat men zich bewust is van het belang van die participatie.

Voorts informeert ze hoe de minister zal garanderen dat het doelgroepenvervoer de komende legislatuur voor een betaalbare prijs en met dezelfde zorg voor de klant als vandaag blijft bestaan. Blijft het budget voor het doelgroepenvervoer en het leerlingenvervoer minstens voorbehouden voor die specifieke doelstellingen? CD&V zal bij amendement voorstellen om het doelgroepenvervoer als doelstelling van basisbereikbaarheid toe te voegen (zie amendement nr. 6 en de artikels-gewijze bespreking van artikel 5).

Dankzij de vervoerregio's krijgen de lokale besturen meer inspraak in de organisatie van het openbaar vervoer op hun grondgebied. Lokale besturen zijn immers vaak misnoegd dat De Lijn onvoldoende rekening met hen houdt. Daar komt nu hopelijk verandering in. CD&V vindt voorts dat het voorzitterschap van de vervoerregioraad politiek getrokken moet worden (zie amendement nr. 7 en de artikels-gewijze bespreking van artikel 7).

De inspraak kan maar succesvol zijn indien er voldoende ondersteuning wordt geboden. Daarom is het goed dat de minister middelen vrijmaakt zodat de VVSG de lokale besturen kan bijstaan. De lokale besturen moeten van het Departement MOW natuurlijk ook voldoende gegevens krijgen, over de vervoersstromen in hun gebied en inzicht in de cijfers van De Lijn zodat ze onderbouwd mee beslissingen kunnen nemen. Beloofd de minister deze informatie en ondersteuning te bieden? CD&V legt ook een amendement neer voor het behoud van subsidies voor lokale mobiliteitsplannen (amendement nr. 12).

CD&V vraagt de minister voorts de vervoerregioraden, eventueel in een circulaire, aan te manen om niet alleen oog te hebben voor de bereikbaarheid van regionale bestemmingen zoals ziekenhuizen en middelbare scholen maar ook van lokale bestemmingen zoals het gemeentehuis, de bibliotheek en de sporthal en van bestemmingen tussen landelijke gemeenten in. In de conceptnota, die al enkele jaren oud is, stond dat er geen belbus zou verdwijnen vooraleer het vervoer op maat zou zijn uitgerold. Kan de minister ook dat engagement herhalen?

Het concept zit goed, maar heel wat moet de komende weken geconcretiseerd worden in uitvoeringsbesluiten en omzendbrieven. De timing is krap, voor de minister en de regioraden. Indien goed uitgewerkt zal basisbereikbaarheid een versterking van het openbaar vervoer betekenen. CD&V rekent daarvoor op de minister.

### *2.1.3. Tussenkoms van Marino Keulen*

Volgens Marino Keulen is dit ontwerp voor de minister van Mobiliteit en Openbare Werken één van de belangrijkste werkstukken van de regeerperiode. Het is zelfs een minirevolutie te noemen, daar het bestaande model op zijn kop wordt gezet. Voortaan wordt vertrokken van de reiziger en niet de vervoermaatschappij, het gaat van een aanbodgestuurd naar een vraaggestuurd model. De lokale besturen krijgen voor het eerst een stem in de organisatie van het openbaar vervoer. De huidige organisatie voldoet immers voor niemand. Burgemeesters van steden als Gent en Brugge fungeren dan wel als klachtenbank voor reizigers, maar moeten

slikken wat De Lijn beslist. Het nieuwe systeem moet zorgen voor meer collectief vervoer, bussen, deelmobiliteit, elektrische fietsen, taxi's enzovoort, met dezelfde middelen.

Het proces heeft wel wat tijd gevergd, dit ontwerp van decreet is het sluitstuk. Ook de parlementscommissie heeft haar tijd genomen en alle stemmen, ook de kritische, gehoord. Het proces is nog niet ten einde. De vier proefregio's hebben immers weinig praktische of vernieuwende inzichten opgeleverd. Door negatieve sfeerschepping van verschillende kanten zijn de lokale besturen ook achterdochtig. Ze vrezen voor een kleiner aanbod dat hun daarenboven meer geld zal kosten. Het is dus zaak de lokale besturen met raad en daad bij te staan. In de schoot van de VVSG komt er daartoe een ondersteuningsplatform. Ook het Departement MOW heeft belangrijke taken, als vraagbaak, maar ook bijstandsverlener.

De bewindvoerders moeten oor hebben voor praktische overwegingen zoals een werkbaar ticketing- en tariefsysteem voor grensregio's en een nieuwe rol voor het departement dat tot nog toe enkel formeel het openbaar vervoer tot taak had. Ook De Lijn die nu rechter en partij is voor busvervoer, krijgt een nieuwe rol. Zij wordt voorlopig de interne operator. Hij vraagt de minister te zorgen voor een duidelijke afgrenzing tussen kernnet, aanvullend net en vervoer op maat. Hij heeft trouwens het gevoel dat De Lijn al bezig is te investeren in het kernnet om haar rol veilig te stellen.

De toekenning van het interne operatorschap aan De Lijn is voor Open Vld afhankelijk van de benchmark in 2020. Die moet bepalen hoe het beste aanbod te bieden aan de reiziger voor de laagste kost. Wie het operatorschap heeft, De Lijn of een of meerdere andere spelers, is voor de spreker ondergeschikt aan het doel, waaronder de spreker ook filebestrijding en klimaatdoelstellingen rekent.

De volgende regering moet zorgen voor een bijfinanciering van de lokale besturen, onder meer wegens hun extra verantwoordelijkheden op vlak van vervoer. Dat zal de belastingbetaler/reiziger ten goede komen. Kortom, Open Vld is een vurige verdediger van deze vernieuwing. Voor Marino Keulen beantwoordt die aan hoe een overheid hoort te functioneren in de 21e eeuw, namelijk als dienstverlener. Dat neemt niet weg dat de wetgever een open geest moet houden om tekortkomingen te zien en bij te sturen.

#### *2.1.4. Tussenkoms van Joris Vandenbroucke*

*Joris Vandenbroucke* herinnert aan de legislatuurlange ontstaansgeschiedenis van dit ontwerp: hoorzittingen, conceptnota's, evaluatie van proefprojecten, vragen om uitleg. De belanghebbenden werden twee keer gehoord, aan het begin en het einde van de regeerperiode. De laatste hoorzittingen waren bijzonder belangwekkend. Hij dankt de commissiesecretaris voor de bijzonder heldere verslagen daarover.

Voor heel wat onderdelen van het ontwerp van decreet is er een politiek en maatschappelijk draagvlak: een groter en diverser aanbod van duurzame alternatieven voor de wagen zoals openbaar vervoer, fiets, deelmobiliteit, dat beter afgestemd is op de vraag. Het vervoersnet opdelen in verschillende lagen met een beter onderscheid tussen verbinden en ontsluiten, ziet hij als een goede ingreep. Ook meer armslag voor de lokale besturen geniet algemene steun. Het huidige mobiliteitsmodel kraakt inderdaad in al zijn voegen, getuige daarvan de snel oplopende filedruk met tijdsverlies en economische schade, de uitstoot met impact op klimaat, milieu en gezondheid. Het voorliggende ontwerp van decreet alleen zal natuurlijk niet alles oplossen maar kan wel een van de hefboomen zijn voor de omslag.

Net als de MORA vindt de spreker echter dat de mooi klinkende doelstellingen erg instrumenteel ingevuld worden en dat ze te weinig ingebed zijn in een coherente

visie op de bredere maatschappelijke kwesties die verweven zijn met mobiliteit. In die zin betreurt ook deze spreker dat er geen coherente langetermijnvisie in de vorm van een Mobiliteitsplan Vlaanderen is. Dat is ondertussen gereduceerd tot een bijna overbodige appendix van de regeerperiode, omdat het parlement er – als het er überhaupt komt – pas nadien kennis van zal kunnen nemen. Omdat die bovenbouw, het richtinggevend kader, er niet is, hangt het ontwerp van decreet in het ijlle.

Sp.a mist voorts een belangrijke doelstelling: het bestrijden van vervoersarmoede of het nastreven van sociale, inclusieve mobiliteit. De spreker heeft samen met Björn Rzoska een amendement ingediend om die doelstelling toe te voegen (amendement nr. 16, zie artikelsgewijze bespreking artikel 4).

De enge instrumentele benadering en het ontbreken van de armoededoelstelling kan misschien te wijten zijn aan de beperkte betrokkenheid van het middenveld bij de totstandkoming van het ontwerp van decreet, zoals bleek in de hoorzittingen. Heel wat organisaties stelden dan ook terecht de vraag naar meer participatie. Björn Rzoska en de spreker willen bij amendement op artikelen 7 en 26 (zie artikelsgewijze bespreking) ervoor zorgen dat die participatie wel verzekerd is bij de uitvoering van het ontwerp van decreet door vertegenwoordigers van gebruikers en middenveldorganisaties, de provincies, het Departement Omgeving en spoorwegbeheerders, op te nemen in de vervoerregioraden (amendementen nr. 17, 18 en 19) en de opname van de provincies in de projectstuurgroep (amendement nr. 21).

Voorts vindt de spreker dat het ontwerp op heel wat punten te vaag is. Heel wat sprekers in de hoorzittingen zeiden geen idee te hebben waar zich concreet aan te verwachten. De grote hervorming blijft vooralsnog papier en ook de proefprojecten hadden weinig concreets om het lijf. De gesloten enveloppe voor de financiering van een en ander roept veel vragen op. Vanuit verschillende hoeken en gezindten wordt gevreesd dat er daardoor in Vlaanderen, in het bijzonder landelijk Vlaanderen, amper nog alternatieven zullen zijn voor autovervoer, dat die alternatieven niet gebiedsdekkend zullen zijn, dat het netwerk niet geïntegreerd zal zijn en dat het resterende aanbod duurder voor de gebruiker zal zijn.

De gelaagdheid van het aanbod, een beter onderscheid tussen verbinden en ontsluiten vindt sp.a allemaal prima. Dat het openbaar vervoer afgestemd wordt op andere alternatieven zoals de deelmobiliteit, is ook een goeie zaak. Joris Vandembroucke is het er ook mee eens dat de lokale besturen daar meer zeggenschap in moeten hebben. Met een amendement op artikel 34 wil hij daar een vierde aspect aan toevoegen, namelijk de onmiddellijke verankering van de positie van De Lijn als interne operator en exploitant van minstens het kernnet en het aanvullend net (zie amendement nr. 4 en de artikelsgewijze bespreking van artikel 34).

Kortom, het ontwerp bevat goede principes maar heel wat blijft vaag. De realisaties van deze regeerperiode, onder meer de mate waarin de regering erin geslaagd is om de klant te overtuigen om meer de auto aan de kant laten staan, stemmen echter niet positief. Er is zelfs geen begin van omslag gemaakt. Wil ze die nu eindelijk kansen geven, dan doet de meerderheid er goed aan de amendementen van de oppositie te aanvaarden. Bovenal moet de volgende Vlaamse Regering stoppen met besparen op openbaar vervoer.

#### 2.1.5. *Tussenkoms van Dirk de Kort*

*Dirk de Kort* informeert hoe de waterbus deel zal uitmaken van het kernnet. Nu is de uitbating ervan met financiering van het Gemeentelijk Havenbedrijf verzekerd tot 2022. De Vlaamse Regering maakte er 1,4 miljoen euro voor vrij. Hoe zal hij daarna gefinancierd worden?



### 2.1.6. *Tussenkomst van Annick De Ridder*

*Annick De Ridder* vindt dat het belang van het ontwerp van decreet moeilijk kan worden overschat. Ze feliciteert de minister er dan ook mee. Ze ziet het niet als een revolutie maar als een langgerekte en democratische oefening die tot een orgelpunt heeft geleid namelijk dit historische ontwerp van decreet. De minister heeft voor en achter de schermen veel overleg gehouden, het parlement heeft er veel hoorzittingen aan gewijd. Voorts waren er conceptnota's en ook de meerderheid heeft er heel veel over overlegd. Nog meer overleg en participatie, zou twee regeerperiodes gevegd hebben. Niet alleen de volgende regering, maar ook de pas aangestelde gemeentebesturen kunnen er nu tijdig mee aan de slag.

Innovatie, combimobiliteit, vervoerregiowerking en vraaggestuurdheid zijn voor het lid kernwoorden. In tegenstelling tot de basismobiliteit waar het aanbod centraal stond, is voor het eerst de vervoersvraag van de reiziger de kern. De norm van een halte op 500 of 750 meter van de voordeur – wat de spreker als dogmatisch omschrijft – leidde tot lege en overvolle bussen en trams, maar niet tot een groter aandeel van het openbaar vervoer in de totale verplaatsingen. Iedereen lijkt het er nu over eens niet langer de structuur of de uitvoerder centraal te zetten maar de klant. Een vaste bus op een bepaalde afstand van de voordeur is geen basisrecht. Vervoer op maat dient dat te vervangen.

Met de vervoerregio's krijgen de lokale besturen, van welke ideologische achtergrond ze ook zijn, de inspraak die ze al jaren vragen. De Lijn heeft veel te lang een top-downbenadering gehanteerd. Door de vervoerregio's wordt de expertise van de Vlaamse overheid, het Departement MOW, het Agentschap Wegen en Verkeer, De Lijn, De Vlaamse Waterweg nv samengevoegd met de expertise en burger nabijheid van de lokale besturen. De vervoerregio's krijgen inspraak in het kernnet, maar zullen ook zelf een mobiliteitsplan opstellen.

Voor het flexibele, innovatieve vervoer op maat ziet de spreker een belangrijke rol weggelegd voor deelsystemen en de taxisector. Met een amendement zorgt de meerderheid ervoor dat de taxisector deel wordt van het openbaar vervoer (amendement nr. 6). Zo men wil, kan dat een toegankelijke taxi of een publieke auto genoemd worden. Voor *Annick De Ridder* hoort de waterbus ook tot het openbaar vervoer. In de volgende regeerperiode dient bekeken te worden hoe die duurzaam te financieren.

### 2.2. Antwoorden van de minister

De *minister* zegt dat het ontwerp van decreet twee hoofddoelstellingen heeft: een vraaggestuurd openbaar vervoer en een mobiliteitssysteem dat van onderuit wordt opgebouwd.

Met een vraaggestuurd systeem gaat men in tegen het vorige waarbij uitgegaan werd van een aanbodgestuurd openbaar vervoer. Dat sluit aan bij de tweede doelstelling omdat het lokale niveau het best de lokale vraag naar vervoer kan detecteren. In de eerste plaats wordt hiervoor gekeken naar de lokale besturen die in het verleden geen inspraak hadden in het mobiliteitsbeleid, terwijl ze wel het eerste aanspreekpunt voor de burger zijn. In de vervoerregioraad komen alle mobiliteitsspelers en de lokale besturen voortaan structureel samen. Dat is nieuw. Zij beslissen over het vervoer op maat en het aanvullend net, en over de budgetten. Ze krijgen dus meer zeggenschap maar dat houdt tegelijk een responsabilisering in van de bestuurders om ook over de eigen gemeentegrenzen te kijken. De oorzaak van een lokale mobiliteitsknoop ligt immers vaak in een naburige gemeente. Ook een meer integrale aanpak is het gevolg.

Aan tafel in de vervoerregioraad zitten het Departement MOW, AWV, De Lijn, De Vlaamse Waterweg nv, een vertegenwoordiger van de lokale besturen, de NMBS, desgevallend ook de provincies en het Departement Omgeving.

Uit de hoorzittingen bleken enkele bezorgdheden en misvattingen. Zo is het niet de bedoeling om hiërarchisch in de plaats te treden van de lokale overheden of hun bevoegdheden over te hevelen naar het bovenlokale niveau. Wel is het de bedoeling om te komen tot een gezamenlijke visie om de uitdagingen samen aan te pakken. Daarnaast wordt de armslag van de gemeenten verhoogd doordat zij advies geven over algemene mobiliteitsinvesteringen in de vervoerregio via het GIP en over het kernnet. Het Departement MOW neemt de regiorolfunctie op zodat er expertise, ondersteuning, continuïteit en een zekere uniformiteit is.

Ook over het budgettaire plaatje merkte de minister heel wat argwaan. Zo wordt door sommigen gesteld dat de factuur wordt afgewenteld op de gemeenten. De minister herhaalt dat de gemeenten beslissingsmacht krijgen, ook over de budgetten. De budgetten moeten niet gezien worden als een soort van plafond. Bussen en trams die vandaag rijden, zullen ook in de toekomst blijven rijden totdat de vervoerregio van oordeel is dat de budgetten beter anders worden besteed. De minister zegt dat het eerder gaat om een zogenaamd klikfonds in plaats van een plafond omdat er in de toekomst extra financiering zal komen, gelet op de mobiliteits- en klimaatproblematiek. Hij is ervan overtuigd dat de vervoerregio's druk zullen uitoefenen om te komen tot meer investeringen en mogelijk zelf een inspanning doen omdat ze meer aanbod willen.

De minister heeft zelf gezorgd voor bijkomende investeringen voor een extra aanbod in Vlaanderen. Door de aanwezigheid van de lokale besturen in de vervoerregioraad en doordat zij beter de lokale noden kunnen detecteren en kunnen inspelen op de lokale vraag, is de minister ervan overtuigd dat elke euro die bijkomend wordt geïnvesteerd, meer rendabel zal zijn en zal leiden tot een grotere capaciteit in de vervoerregio. De transitie van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid kan dus alleen maar leiden tot een verhoging van het exploitatiebudget van het openbaar vervoer. Minstens blijft het totale exploitatiebudget in elke vervoerregio op het niveau van de huidige budgetten. Er is geen sprake van verschuivingen van budgetten van de ene vervoerregio naar de andere.

De Lijn maakt momenteel per vervoerregio een ontwerp van kern- en aanvullend net dat aan hen zal worden voorgelegd. Door het nieuwe kostprijsmodel van De Lijn, gevalideerd door Deloitte, kan deze zeggen wat de kostprijs is van elk buslijn. Bovendien zal De Lijn voorstellen tot aanpassing snel kunnen simuleren. Er zijn verschillen per vervoerregio maar gemiddeld gaat momenteel 70% van de middelen naar het kernnet, dus 30% naar het aanvullend net. Sinds 2018 wordt een deel van de exploitatietoelage aan De Lijn die gelinkt is aan het vervoer op maat, op een aparte lijn in de begroting weergegeven. Op basis van het nieuwe kostprijsmodel en de cijfers van 2015 werd voor de belbus een budget ten belope van 30 miljoen euro aangeduid. Dat bedrag kan eenvoudig ter beschikking worden gesteld van de vervoerregio's voor de exploitatie van vervoer op maat. Dit bedrag is exclusief het budget voor het leerlingenvervoer. Ook die enveloppe van 70 miljoen euro komt ter beschikking van de vervoerregio's.

Onder het begrotingsprogramma Gemeenschappelijk Vervoer werd een nieuwe begrotingsartikel Basisbereikbaarheid gecreëerd met daarin onder meer de middelen voor de Mobiliteitcentrales Aangepast Vervoer, de DAV's en de middelen voor specifieke initiatieven zoals bijvoorbeeld voor een betere ontsluiting van de havens. Het gaat om een totaalbudget van 9 miljoen euro (zie verder). In 2018 en 2019 werden op dit begrotingsartikel extra middelen voorzien voor de transitieperiode. Voor 2019 ging het om 9 miljoen euro. Het gaat onder meer om ondersteuning voor de opmaak van de regionale mobiliteitsplannen, de opstart van een mobiliteits-

centrale vervoer op maat, het communicatiebudget, een specifieke overeenkomst met de VVSG en proefprojecten vervoer op maat binnen de proefregio's. Daarmee wordt tegemoetgekomen aan de vraag die herhaaldelijk in de commissie werd gesteld om de vervoerregio's voldoende te ondersteunen.

Ondanks dat bij aanvang werd gezegd dat de omschakeling naar basisbereikbaarheid budgetneutraal moest zijn, werden er al extra middelen toegekend. Bijkomend werd ook nog 6 miljoen euro recurrent vrijgemaakt voor combimobiliteit en meer specifiek mobipunten, park-and-rideparkings enzovoort. Dat er werd uitgegaan van budgetneutraliteit wil dus niet zeggen dat het budget wordt bevroren. Verder werd er eind 2018 1,5 miljoen euro voorzien voor de verhoging van het aanbod vanaf september 2018, onder andere in de regio's Gent, Antwerpen en de Vlaamse Rand. Daarbovenop werd nog 7,5 miljoen euro vrijgemaakt vanaf januari 2019 voor de verhoging van het aanbod op de drukste lijnen. In totaal dus 9 miljoen euro.

Wat de timing betreft, werd onder meer de kritiek geuit dat de proefregio's nog niet ten volle werden uitgeprobeerd met te weinig proefprojecten vervoer op maat op het terrein. De minister aanvaardt deze kritiek maar is van oordeel dat de zaken vooruit moeten gaan, gelet op het einde van de regeerperiode en de klimaat- en mobiliteitsproblematiek.

De minister overloopt vervolgens de volgende stappen inzake operationalisering en uitvoeringsbesluiten. Een eerste voorstel omtrent kwaliteitseisen voor het kern- en aanvullend net is afgerond. Minister Weyts verwijst naar de uiteenzetting van Roger Kesteloot, directeur-generaal van VVM – De Lijn, tijdens de eerste hoorzitting. Er wordt uitgegaan van een hiërarchisch systeem op basis van vervoersstromen. Daarbij is ook het intrinsiek potentieel berekend en kwam men tot een ontwerp van kern- en aanvullend net met bijhorende eisen qua frequentie en amplitude van de bediening. Een eerste bespreking had plaats in de schoot van de Vlaamse Regering en het wordt verder uitgewerkt als besluit van de Vlaamse Regering.

De Lijn heeft voorstellen gemaakt voor het kern- en aanvullend net die aan de vervoerregio's worden voorgelegd in de loop van 2019.

Voor het vervoer op maat en MaaS en rol van de Mobiliteitscentrale is er een conceptnota in de maak. Op zijn beurt zal dit de basis vormen voor het bestek voor de Mobiliteitscentrale. De uitgangsprincipes worden voorgelegd aan de Vlaamse Regering. Het bestek moet zijn afgerond in de tweede helft van 2019 zodat de Mobiliteitscentrale kan starten in 2020.

De vervoerregiowerking en de mobiliteitsplanning zullen geregeld worden via een omzendbrief, wat de nodige flexibiliteit toelaat. Het achterliggende idee is dat men wil uitgaan van vrijheid en verantwoordelijkheid voor de lokale besturen. Dat is het logische gevolg van de idee dat zij de lokale noden het best kennen. Er werd een raamovereenkomst opgesteld voor ondersteuning bij de opmaak van de regionale mobiliteitsplannen. Weldra zal er worden gegund.

Voor de projectstuurgroep is een besluit van de Vlaamse Regering in opmaak. Er wordt uitgegaan van vereenvoudigde procedures. De structuur met GBC, IGBC en RMC verdwijnt zodra het decreet Basisbereikbaarheid in werking treedt. Er komt een vereenvoudigde samenstelling die, afhankelijk van de problematiek, kan worden uitgebreid met andere mobiliteitspartners. De bedoeling is dat de initiatiefnemer voorzitter is van de projectstuurgroep, wat garanties moet bieden voor de voortgang van het dossier, de verkeersveiligheid en -leefbaarheid enzovoort. Het ontwerp van besluit wordt ook via klankbordgroepen met de MORA besproken.



In antwoord op de vragen en opmerkingen van Dirk de Kort en Annick De Ridder over de waterbussen en de veren als mobiliteitsoplossing, zegt de minister dat hij het beleid hieromtrent te veel versnipperd vindt. Hij zou ze graag onderbrengen bij één beheerder omwille van de schaafeffecten. Verder wijst hij erop dat het voorliggende ontwerp van decreet alleen in algemene termen spreekt over betrokkenheid, inspraak en beslissingsbevoegdheid van de vervoerregio's ten aanzien van geregeld vervoer. Er wordt geen specifieke vervoersmodus genoemd.

Op de vraag van Björn Rzoska over de mobiliteitsplannen antwoordt de minister dat alle lokale overheden in de vervoerregio akkoord moeten gaan met het regionaal mobiliteitsplan. Ofwel is dat in lijn met de lokale mobiliteitsplannen, ofwel wordt het in lijn gebracht met de lokale mobiliteitsplannen. Ook daar speelt de lokale autonomie en wordt er vrijheid en verantwoordelijkheid aan de lokale besturen gegeven.

### 2.3. Replieken

*Björn Rzoska* herhaalt zijn vraag wanneer het Mobiliteitsplan Vlaanderen er zal zijn.

De *minister* antwoordt dat voor het Vlaams Mobiliteitsplan wordt bekeken of er nog een moment gevonden kan worden om een en ander te bespreken.

## 3. Artikelsgewijze bespreking en stemming

### Hoofdstuk 1. Algemene bepalingen

#### Artikelen 1 en 2

Deze artikelen worden zonder opmerkingen aangenomen met 10 stemmen bij 2 onthoudingen.

### Hoofdstuk 2. Uitgangspunten

#### Artikel 3

Dit artikel wordt zonder opmerkingen aangenomen met 10 stemmen bij 2 onthoudingen.

#### Artikel 4

Amendement nr. 1, voorgesteld door Joris Vandenbroucke, werd ingetrokken.

Amendement nr. 16, voorgesteld door Joris Vandenbroucke en Björn Rzoska, strekt ertoe aan het eerste lid een punt 9° toe te voegen, dat luidt als volgt:

“9° werken aan sociale inclusieve mobiliteit.”.

*Joris Vandenbroucke* mist een belangrijke doelstelling: het bestrijden van vervoersarmoede of het nastreven van sociale, inclusieve mobiliteit. Mobiel zijn is immers een basisvoorwaarde om deel te nemen aan de samenleving, een basisrecht dat allerminst voor iedereen gegarandeerd is, niet voor personen in armoede maar ook niet voor personen met een beperking. Het is een kerntaak van de overheid om dat recht op mobiliteit te verzekeren. Ze heeft daar trouwens middelen en hefbomen voor, in de eerste plaats met De Lijn. Die is van iedereen en moet dan ook voor iedereen werken. Dat de doelstelling om vervoersarmoede niet in het ontwerp van decreet staat, is volgens de spreker een bewuste maar betreurenswaardige keuze.

Ook de MORA, de VVSG, TreinTramBus, de vakorganisaties, ODAV en het Netwerk Duurzame Mobiliteit vragen om die doelstelling alsnog op te nemen in de tekst. De spreker heeft samen met Björn Rzoska dit amendement ingediend om die doelstelling toe te voegen. De minister bevoegd voor Armoede antwoordt steevast dat ze enkel coördineert en dat de vakministers in hun domein het armoedebeleid moeten vormgeven. Het zou onbegrijpelijk zijn als de Vlaamse Regering deze kans om te laten zien dat het haar menens is met het armoedebeleid, niet aangrijpt.

Het is *Annick De Ridder* niet duidelijk wat Joris Vandenbroucke bedoelt met sociaal inclusieve mobiliteit of bestrijding van vervoersarmoede. Iemand die landelijk woont en een auto heeft, is niet vervoersarm. Trouwens, als vervoersarmoede strikt gedefinieerd wordt, vervalt men al gauw in de aanbodpraktijk van de basismobiliteit. Vraaggestuurd hangt voor N-VA samen met een betere inzet van de middelen en is gekoppeld aan doelstellingen voor vergroening en duurzaamheid. Een gezonde kostendekkingsgraad hangt daarmee samen. Dat mag dan ideologisch zijn, maar voor N-VA ook gewoon een bewijs van goed bestuur. Overheidsmiddelen zijn immers schaars. Dat zorgt echter niet voor meer vervoersarmoede, want het vervoer op maat zal veel vraaggerichter zijn.

De *minister* vreest dat dergelijke toevoegingen terug zullen leiden naar een aanbodgedreven openbaar vervoer. Uitgangspunt van basisbereikbaarheid is het bereikbaar maken van locaties, net om vervoersarmoede te bestrijden.

*Joris Vandenbroucke* wil met het amendement om sociale inclusieve mobiliteit op te nemen als doelstelling van het decreet, niet zeggen hoe die er moet komen. De indieners vragen gewoon dat in de organisatie van het openbaar vervoer en de basisbereikbaarheid voor ogen wordt gehouden dat heel wat Vlamingen geen of te weinig toegang hebben tot mobiliteit. Het moet een doelstelling zijn om hun een alternatief te bieden. Als het systeem van basisbereikbaarheid betere garanties biedt, zoals de minister zegt, waarom deze passage niet invoegen?

Amendement nr. 16 wordt verworpen met 10 stemmen tegen 2.

Artikel 4 wordt aangenomen met 10 stemmen bij 2 onthoudingen.

#### Artikel 5

Amendement nr. 6, voorgesteld door Karin Brouwers, Annick De Ridder, Marino Keulen, Bert Maertens, Dirk de Kort en Paul Van Miert, strekt ertoe in paragraaf 1, eerste lid, 3°, op de eerste regel, tussen het woord "maat" en de woorden "te capteren", de zinsnede ", inclusief doelgroepenvervoer en collectief aangeboden taxivervoer," in te voegen.

*Karin Brouwers* zegt dat de meerderheid met dit amendement de vrees, van onder andere het ODAV, wegwerkt dat er geen garanties zijn voor doelgroepenvervoer.

*Annick De Ridder* zegt dat met dit amendement de taxisector deel wordt van het openbaar vervoer. Ze benadrukt hoe belangrijk haar fractie het vindt dat de taxisector deel zal uitmaken van het vervoer op maat.

*Björn Rzoska* zegt dat als ze doelgroepenvervoer en collectief aangeboden taxivervoer in artikel 5 toevoegen, ze die begrippen ook moeten definiëren in artikel 2. Dat neemt niet weg dat hij dat amendement zal steunen.

Amendement nr. 6 en het aldus gewijzigde artikel 5 worden eenparig aangenomen met 12 stemmen.

## Artikel 6

Dit artikel wordt zonder opmerkingen aangenomen met 10 stemmen bij 2 onthoudingen.

## Artikel 7

Amendement nr. 2, voorgesteld door Joris Vandenbroucke, werd ingetrokken.

Amendementen nr. 17, 18 en 19, voorgesteld door Björn Rzoska en Joris Vandenbroucke, strekken ertoe wijzigingen aan te brengen in de samenstelling van de vervoerregioraad.

*Joris Vandenbroucke* zegt dat tijdens de hoorzittingen heel wat organisaties ook terecht de vraag stelden naar meer participatie. Björn Rzoska en de spreker willen door drie amendementen op artikel 7 ervoor zorgen dat die participatie door vertegenwoordigers van gebruikers en middenveldorganisaties wel verzekerd is bij de uitvoering van het ontwerp van decreet (amendement nr. 18), maar ook andere partners zoals de provincies (amendement nr. 17), op te nemen in de vervoerregioraden. De spreker loopt zelf niet echt warm voor dat bestuursniveau maar gedeputeerde Tom Dehaene heeft een pertinente case neergezet en met treffende voorbeelden aangetoond waarom de provincies een meerwaarde zijn in de vervoerregioraden. De meerderheid heeft zijn terechtte vragen nog niet beantwoord. Gezien de fundamentele verwevenheid tussen mobiliteit en ruimtelijke ordening – het decennialang ruimtelijke wanbeleid is een van de belangrijkste oorzaken van de mobiliteitsproblemen – horen in de vervoerregioraden ook vertegenwoordigers van het Departement Omgeving zitting te hebben (amendement nr. 18). Ook spoorwegbeheerders maken best deel uit van die raden (amendement nr. 19).

De *minister* zegt dat de samenstelling van de vervoerregioraad verder zal worden bepaald in de omzendbrief in plaats van dit verder decretaal vast te leggen. Dat laat de nodige vrijheid en verantwoordelijkheid. Dat blijkt bijvoorbeeld ook uit het huishoudelijk reglement van de vervoerregioraad Antwerpen waar een vertegenwoordiger van de bestendige deputaties van de provincies Antwerpen en Oost-Vlaanderen zetelen. In het amendement nr. 18 wordt ook een vertegenwoordiger vanuit de gebruikers of middenveldorganisaties toegevoegd. De minister vraagt zich af wie dat dan wel gaat zijn en hoe dat gaat worden bepaald. Het ontwerp van decreet creëert net een kader voor stakeholdermanagement en participatie. Belanghebbenden die niet decretaal in de vervoerregioraad zijn vertegenwoordigd, kunnen nog altijd op ad-hocbasis worden uitgenodigd.

*Björn Rzoska* zegt dat elke politieke partij is vertegenwoordigd in de provinciale deputaties. De provincie Antwerpen heeft zeer goed werk verricht inzake fietsroutenetwerken, onder leiding van een gedeputeerde van N-VA-strekking, wiens model trouwens overgenomen is door andere provincies. Hij blijft het een gemiste kans vinden om die expertise niet in de vervoerregioraad te voegen.

De *minister* repliceert dat het elke vervoerregio vrij staat de provincie op een structurele of een andere manier te betrekken.

Amendement nr. 7, voorgesteld door Karin Brouwers, Annick De Ridder, Marino Keulen, Bert Maertens, Lode Ceyskens en Paul Van Miert, strekt ertoe in paragraaf 2, tweede lid, de eerste zin te vervangen.

*Karin Brouwers* zegt dat de CD&V-fractie vindt dat het voorzitterschap van de vervoerregioraad politiek getrokken moet worden. In de huidige tekst staat dat het voorzitterschap in handen is van het Departement MOW desgevallend aangevuld

met een voorzitter uit een van de gemeenten. De indieners van het amendement stellen voor om een vertegenwoordiger van de gemeenten de voorzittersrol te laten vervullen, samen met iemand van MOW. In afwachting van de voordracht door de gemeenten, kan die voorzittersrol tijdelijk enkel door een vertegenwoordiger van het departement worden opgenomen.

Amendementen nr. 17, 18 en 19 worden verworpen met 10 stemmen tegen 2.

Amendement nr. 7 en het aldus gewijzigde artikel 7 worden eenparig aangenomen met 12 stemmen.

#### Artikel 8

Amendementen nr. 20 en 21, voorgesteld door Björn Rzoska en Joris Vandenbroucke, strekken ertoe in het tweede lid, aan punt 6° en 7° de woorden "in zoverre ze een duidelijke bovengemeentelijke component hebben" toe te voegen.

*Björn Rzoska* verwijst voor de toelichting naar de verantwoording bij de amendementen.

De *minister* zegt dat uit de amendementen de vrees blijkt dat de vervoerregioraad bevoegdheden zou overnemen van de lokale besturen. Maar de lokale besturen vormen samen de vervoerregioraad. Het is enkel de bedoeling dat de gemeenten hun mobiliteitsplannen ten dienste stellen van de regionale visie, en vice versa.

Amendementen nr. 20 en 21 worden verworpen met 10 stemmen tegen 2.

Artikel 8 wordt aangenomen met 10 stemmen bij 2 onthoudingen.

#### Artikelen 9 en 10

Deze artikelen worden zonder opmerkingen aangenomen met 10 stemmen bij 2 onthoudingen.

#### Hoofdstuk 3. Mobiliteitsplanning en -projecten

##### Artikelen 11 tot en met 17

Deze artikelen worden aangenomen met 10 stemmen bij 2 onthoudingen.

#### Artikel 18

Amendement nr. 15, voorgesteld door Björn Rzoska, strekt ertoe in paragraaf 3, tweede lid, de laatste zin te schrappen.

*Björn Rzoska* zegt dat hij met dit amendement de goedkeuring door de gemeenteraad van het regionaal mobiliteitsplan als voorwaarde voor subsidiëring wil schrappen.

De *minister* zegt dat de koppeling van subsidies aan de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan bewust werd ingeschreven om te zorgen dat alle gemeenten aan tafel blijven en samen naar een consensus zoeken om tot een breed gedragen regionaal mobiliteitsplan te komen. Daarbij is elke gemeente belangrijk, ook de kleine gemeenten.

*Björn Rzoska* heeft de indruk dat de minister soms een spelletje speelt met de oppositie. Hij leest immers zaken in de amendementen die er niet in staan en gebruikt die als argumenten om ze van tafel te vegen. Waarom zou de oppositie dan nog de moeite doen om amendementen in te dienen? Het treft *Björn Rzoska* dat het verwijt geen vertrouwen te hebben in de lokale besturen voortdurend weerklinkt (zie ook de bespreking van artikel 26), maar dat de minister wel het voorliggende amendement in het belachelijke trekt door te zeggen dat de financiële stok dient om de gemeenten in de vervoerregioraad te houden.

De *minister* repliceert dat de koppeling aan de subsidies net dient om in te grijpen op de verhouding tussen de lokale besturen, zodat in de vervoerregioraden de ene gemeente, misschien de kleinere, niet weggespeeld wordt door andere. Het moet ervoor zorgen dat alle gemeenten samen blijven zoeken naar een consensus en tot een breed gedragen mobiliteit.

Amendement nr. 15 wordt verworpen met 10 stemmen tegen 2.

Artikel 18 wordt aangenomen met 10 stemmen bij 2 onthoudingen.

Artikelen 19 tot en met 23

Deze artikelen worden aangenomen met 10 stemmen bij 2 onthoudingen.

Artikel 24

Amendementen nr. 8 tot en met 11, alle voorgesteld door *Annick De Ridder*, *Dirk de Kort*, *Marino Keulen*, *Bert Maertens*, *Karin Brouwers* en *Paul Van Miert*, strekken ertoe het ontwerp van decreet aan te passen als gevolg van het advies nr. 164/2018 van 19 december 2018 van de Gegevensbeschermingsautoriteit.

*Annick De Ridder* verwijst voor de toelichting van amendement nr. 8 naar de verantwoording. Verder brengt amendement nr. 9 de bewaringstermijn van de gegevens van een jaar naar vijf jaar. Amendement nr. 10 preciseert het doeleinde van de voortgangsrapportages. Met amendement nr. 11 wordt bij de delegatie naar de Vlaamse Regering de voorwaardelijke wijs in de formulering weggewerkt en wordt er rechtszekerheid geboden aangaande de verwerking van persoonsgegevens bij het voortgangsrapport.

Amendementen nr. 8 tot en met 11 en het aldus gewijzigde artikel 24 worden eenparig aangenomen met 12 stemmen.

Artikel 25

Dit artikel wordt zonder opmerkingen aangenomen met 10 stemmen bij 2 onthoudingen.

Artikel 26

Amendement nr. 3, voorgesteld door *Joris Vandenbroucke*, werd ingetrokken.

Amendement nr. 22, voorgesteld door *Björn Rzoska* en *Joris Vandenbroucke*, strekt ertoe wijzigingen aan te brengen in de samenstelling van de projectstuurgroep.

*Joris Vandenbroucke* vraagt dat het provinciale niveau zijn rol kan spelen in de projectstuurgroep. Samen met Björn Rzoska vraagt hij om ook een externe neutrale kwaliteitsadviseur deel te laten uitmaken hiervan (zie algemene bespreking).

De *minister* stelt vast dat *Joris Vandenbroucke* in zijn betoog al impliciet liet blijken dat hij geen grote believer is van de provincies (zie artikelsgewijze bespreking van artikel 7). Hij deelt de afwezigheid van dat geloof met hem. De minister verwijst naar zijn eerdere tussenkomst over het geven van vrijheid en verantwoordelijkheid en met enige huiver verwijst hij nogmaals naar het huishoudelijk reglement van de vervoerregioraad Antwerpen waar de provincies wel vertegenwoordigd zijn. De minister stelt vast dat de indieners van het amendement enerzijds geloven in de verantwoordelijkheidszin van de lokale besturen maar blijkbaar is dat vertrouwen toch beperkt omdat er bijvoorbeeld nog een externe kwaliteitsadviseur moet worden toegevoegd aan de projectstuurgroep. Uit de praktijk blijkt dat dergelijke toevoegingen de voortgang van dossiers hindert.

Amendement nr. 22 wordt verworpen met 10 stemmen tegen 2.

Artikel 26 wordt aangenomen met 10 bij 2 onthoudingen.

Artikelen 27 en 28

Deze artikelen worden zonder opmerkingen aangenomen met 10 stemmen bij 2 onthoudingen.

Artikel 29

Amendement nr. 12, voorgesteld door Karin Brouwers, Annick De Ridder, Marino Keulen, Bert Maertens, Dirk de Kort en Paul Van Miert, strekt ertoe aan het eerste lid een punt 5° toe te voegen, dat luidt als volgt:

“5° de opmaak en herziening van een lokaal mobiliteitsplan.”

*Karin Brouwers* zegt dat met het amendement de subsidies voor lokale mobiliteitsplannen behouden blijven.

Amendement nr. 12 en het aldus gewijzigde artikel 29 worden eenparig aangenomen met 12 stemmen.

Artikelen 30 en 31

Deze artikelen worden zonder opmerkingen aangenomen met 10 stemmen bij 2 onthoudingen.

Hoofdstuk 4. Openbaar personenvervoer

Artikel 32

Dit artikel wordt zonder opmerkingen aangenomen met 10 stemmen bij 2 onthoudingen.

### Artikel 33

Amendement nr. 13, voorgesteld door Annick De Ridder, Dirk de Kort, Marino Keulen, Bert Maertens, Karin Brouwers en Paul Van Miert, strekt ertoe een vijfde lid toe te voegen.

*Annick De Ridder* zegt dat dit amendement het gevolg is van het advies nr. 164/2018 van de GBA. Het zorgt ervoor dat de Mobiliteitscentrale gegevens verwerkt overeenkomstig (het gewijzigde) artikel 37 van het decreet (zie ook de artikelsgewijze bespreking van artikel 37 en amendement nr. 14)

Amendement nr. 13 en het aldus gewijzigde artikel 33 worden eenparig aangenomen met 12 stemmen.

### Artikel 34

Amendement nr. 4, voorgesteld door Joris Vandenbroucke, strekt ertoe dit artikel te vervangen.

Met dit amendement wil *Joris Vandenbroucke* de onmiddellijke verankering van de positie van De Lijn als interne operator en exploitant van minstens het kernnet en het aanvullend net bewerkstelligen. Hij acht het niet nodig te wachten op een benchmark in 2020. Mobiliteit is immers een kerntaak van de overheid, die uiteraard efficiënt en performant georganiseerd moet worden. De Federatie van de Belgische Autobus- en Autocarondernemers heeft expliciet gepleit voor het behoud van het huidige model. Ze noemde het een gereguleerde openbaarvervoersmarkt met een interne operator, een overheidsexploitant, die een monopolie heeft minstens op het kern- en aanvullende net, en een deel van de kilometers laat rijden door tal van private – veelal familiale – bedrijven. De vertegenwoordiger van die federatie zei terecht dat De Lijn ook nu al onderworpen is aan een voortdurende benchmark.

Aan het begin van de regeerperiode zijn tal van internationale benchmarks uitvoerig besproken. Toen bleek duidelijk, nog voor de besparingstrein van deze regeerperiode, dat de kostprijs om iemand een kilometer te vervoeren met een bus of tram in Vlaanderen niet hoger is dan in buitenlandse vervoerregio's, ongeacht of het aanbod geliberaliseerd was of er een interne operator was. Ook de bezettingsgraad was perfect vergelijkbaar. Enkel de kostendekkingsgraad verschilde, want die is in Vlaanderen opvallend laag. Ernst&Young zegt echter dat de kostendekkingsgraad op zich niets zegt over de efficiëntie. Het is eerder een ideologische parameter, want hij bepaalt de mate waarin de factuur betaald wordt door alle belastingbetalers of enkel door de gebruikers. Het is jammer dat deze ideologische factor aangewend wordt om de keuze voor de interne operator uit te stellen tot 2020. Europa legt geen benchmark op, wel moet elke lidstaat ten laatste in 2020 een keuze maken. Eens die keuze gemaakt, kan een private operator de overheid uitdagen om binnen het jaar aan te tonen dat de interne operator even efficiënt is als de private.

*Annick De Ridder* zegt dat de decreetgever De Lijn klaarmaakt voor de toekomst maar dat de maatschappij wel degelijk de toets van de benchmark zal moeten doorstaan. De Lijn heeft de afgelopen jaren moeten inzetten op efficiëntiewinst en modernisering zonder in te grijpen op de dienstverlening, waar ze in geslaagd is. Er wordt ook meer dan ooit geïnvesteerd in De Lijn. N-VA heeft er alle vertrouwen in dat De Lijn er nu beter voorstaat dan vijf jaar geleden.

Amendement nr. 4 wordt verworpen met 10 stemmen tegen 1 bij 1 onthouding.



Artikel 34 wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 1 bij 1 onthouding.

#### Artikel 35

Dit artikel wordt zonder opmerkingen aangenomen met 10 stemmen bij 2 onthoudingen.

#### Artikel 36

Amendement nr. 5, voorgesteld door Joris Vandenbroucke, werd ingetrokken.

Amendement nr. 23, voorgesteld door Joris Vandenbroucke en Björn Rzoska, strekt ertoe paragraaf 2 te vervangen.

*Joris Vandenbroucke* zegt dat ODAV pleit voor sociale maximumtarieven voor haar type vervoer. Samen met Björn Rzoska heeft de spreker dan ook dit amendement ingediend.

De *minister* zegt dat er niets wijzigt aan het bestaande Compensatiedecreet. Nu betaalt de Vlaamse overheid een vaste compensatie voor de diensten aangepast vervoer, georganiseerd in zorgregio's. In elke zorgregio wordt de DAV toegekend na tendering met als gevolg dat in elke zorgregio het tarief verschillend is. Het amendement lijkt hem overbodig omdat het Compensatiedecreet niet wordt herzien. De discussie kan best worden gevoerd als een volgende regering het Compensatiedecreet wil wijzigen.

Volgens *Joris Vandenbroucke* wil het ODAV, ondanks het Compensatiedecreet, sociale maximumtarieven voor de diensten aangepast vervoer in het ontwerp van decreet toevoegen. De vervoerregio is immers geheel vrij het tarief te bepalen. Het ODAV vindt het een gemiste kans dat er geen uniform Vlaams tarief komt voor aangepast vervoer. Voor de spreker houden die argumenten steek. Hij begrijpt niet waarom de meerderheid er niet op ingaat.

Minister *Ben Weyts* zegt dat de sociale tarieven worden geregeld in het Compensatiedecreet, waar dit ontwerp van decreet niets aan verandert. Aangezien er niemand is die dat vervoer voor heel Vlaanderen kan verzorgen, moet dat getenderd worden per regio, wat zorgt voor verschillen in tarieven.

Amendement nr. 23 wordt verworpen met 10 stemmen tegen 2.

Artikel 36 wordt aangenomen met 10 stemmen bij 2 onthoudingen.

#### Artikel 37

Amendement nr. 14, voorgesteld door Annick De Ridder, Dirk de Kort, Marino Keulen, Bert Maertens, Karin Brouwers en Paul Van Miert, strekt ertoe paragraaf 3 te vervangen.

*Annick De Ridder* zegt dat dit amendement het gevolg is van het advies nr. 164/2018 van de GBA. Het zorgt er onder meer voor dat de Mobiliteitscentrale gegevens verwerkt overeenkomstig de privacywetgeving.

Amendement nr. 14 en het aldus gewijzigde artikel 37 worden eenparig aangenomen met 12 stemmen.



## Artikelen 38 tot en met 40

Deze artikelen worden zonder opmerkingen aangenomen met 10 stemmen bij 2 onthoudingen.

## Hoofdstuk 5. Infrastructuurbeleid, flankerende maatregelen en doorstroming

## Artikelen 41 tot en met 45

Deze artikelen worden zonder opmerkingen aangenomen met 10 stemmen bij 2 onthoudingen.

## Artikel 46

Amendement nr. 24, voorgesteld door Joris Vandenbroucke en Björn Rzoska, strekt ertoe aan het eerste lid de woorden "in zoverre ze een duidelijke bovengemeentelijke component hebben" toe te voegen.

*Björn Rzoska* verwijst voor de toelichting naar de verantwoording bij het amendement.

De *minister* verwijst naar zijn repliek bij artikel 8.

Amendement nr. 24 wordt verworpen met 10 stemmen tegen 2.

Artikel 46 wordt aangenomen met 10 stemmen bij 2 onthoudingen.

## Artikel 47

Amendement nr. 25, voorgesteld door Joris Vandenbroucke en Björn Rzoska, strekt ertoe aan paragraaf 1, eerste lid, de woorden "in zoverre ze een duidelijke bovengemeentelijke component hebben" toe te voegen.

*Björn Rzoska* verwijst voor de toelichting naar de verantwoording bij het amendement.

De *minister* verwijst naar zijn repliek bij artikel 8.

Amendement nr. 25 wordt verworpen met 10 stemmen tegen 2.

Artikel 46 wordt aangenomen met 10 stemmen bij 2 onthoudingen.

## Artikel 48

Dit artikel wordt zonder opmerkingen aangenomen met 10 stemmen bij 2 onthoudingen.

## Hoofdstuk 6. Wijzigingsbepalingen

## Artikelen 49 tot en met 67

Deze artikelen worden zonder opmerkingen aangenomen met 10 stemmen bij 2 onthoudingen.

## Hoofdstuk 7. Slotbepalingen

### Artikelen 68 tot en met 70

Deze artikelen worden zonder opmerkingen aangenomen met 10 stemmen bij 2 onthoudingen.

#### **4. Eindstemming**

Het ontwerp van decreet betreffende de basisbereikbaarheid wordt aangenomen met 10 stemmen bij 2 onthoudingen.

Lies JANS,  
voorzitter

Karin BROUWERS  
Joris VANDENBROUCKE,  
verslaggevers

**Gebruikte afkortingen**

AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
DAV	Dienst Aangepast Vervoer
GBA	Gegevensbeschermingsautoriteit
GBC	gemeentelijke begeleidingscommissie
GIP	geïntegreerd investeringsprogramma
IGBC	intergemeentelijke begeleidingscommissie
MaaS	Mobility as a Service
MORA	Mobiliteitsraad van Vlaanderen
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken (beleidsdomein van de Vlaamse overheid)
NMBS	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
ODAV	Overlegplatform Diensten Aangepast Vervoer
OV	openbaar vervoer
PCV	Provinciale Commissie voor Verkeersveiligheid
RMC	Regionale Mobiliteitscommissie
VVM	Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn
VVSG	Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten

**TEKST AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE**

## 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 gemotoriseerd 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, inclusief doelgroepenvervoer en collectief aangeboden taxivervoer, 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.

Een vertegenwoordiger voorgedragen door de gemeenten vervult de voorzittersrol, samen met het Departement Mobiliteit en Openbare Werken. In afwachting van de voordracht door de gemeenten kan de voorzittersrol enkel door het Departement Mobiliteit en Openbare Werken opgenomen worden.

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 fietsrouten netwerk, 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 doorlooptijdperiode 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 agentenschappen, 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 agentenschappen.

§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 opgesteld 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.

Om het mobiliteitsmonitoringsysteem uit te bouwen worden de volgende gepseudonimiseerde gegevens, vermeld in de zin van artikel 4, 5), 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, verzameld:

- 1° technische kenmerken van voertuigen zoals onder meer het voertuigtype, het soort brandstof en de euronorm;
- 2° tijdstippen, locaties, snelheden van voertuigen;
- 3° gecodeerde nummerplaten van voertuigen;
- 4° metadata van de metingsapparatuur.

Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken beheert het mobiliteitsmonitoringsysteem overeenkomstig het decreet van 18 juli 2008 betreffende het elektronische bestuurlijke gegevensverkeer. Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken kwalificeert als verwerkingsverantwoordelijke, vermeld in de zin van 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, 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.

Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken kan bij de bevoegde instanties, zoals de federale politie, de instantie die belast is met de inschrijving van de voertuigen en de lokale besturen, de gegevens, vermeld in het derde lid, opvragen.

Het opvragen van deze gegevens, het beheer van het mobiliteitsmonitoringsysteem en de ontsluiting door de lokale besturen en de vervoerregio's 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 gegevens worden bewaard gedurende vijf jaar.

§2. Voor het Mobiliteitsplan Vlaanderen en de regionale mobiliteitsplannen wordt een voortgangsrapport opgesteld dat ertoe strekt de uitvoering van het desbetreffende plan op te volgen en bij te sturen.

Bij het opstellen van het voortgangsrapport worden de gegevens verwerkt overeenkomstig de bepalingen, vermeld in paragraaf 1.

De Vlaamse Regering bepaalt de regels voor de inhoud, de methodologie en de frequentie 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 het eerste lid, 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;
- 5° de opmaak en herziening van een lokaal mobiliteitsplan.

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.

Bij de uitoefening van haar taken verwerkt de Mobiliteitscentrale persoonsgegevens overeenkomstig de bepalingen, vermeld in artikel 37, §3.

**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, reallimedata en de standaarden voor de informatie over het personenvervoer.

§3. De exploitanten van het kernnet en aanvullend net 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, om de evolutie inzake personenmobiliteit, vervoersstromen, modale verdeling en verkeersveiligheid in kaart te brengen.

Voor zover de gegevens, vermeld in het eerste lid, 3°, persoonsgegevens bevatten, worden deze zo veel als mogelijk geanonimiseerd en in ondergeschikt geval gepseudonimiseerd.

De Mobiliteitscentrale en de exploitanten van het kernnet en het aanvullend net verwerken persoonsgegevens, vermeld in artikel 4, 1), 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, en de persoonsgegevens, vermeld in artikel 9 van de voormelde verordening.

De exploitanten van het kernnet en het aanvullend net en de Mobiliteitscentrale kwalificeren als verwerkingsverantwoordelijke in de zin van artikel 4, 7), van de voormelde verordening 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 werkers 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 gegevens die verzameld en verwerkt worden voor de doeleinden, vermeld in het eerste lid, worden bewaard gedurende:

- 1° vijf jaar, voor het doeleinde, vermeld in het eerste lid, 1°;
- 2° één jaar na stopzetting van het contract met de betrokkene, voor het doeleinde vermeld in het eerste lid, 2°;
- 3° vijf jaar, voor het doeleinde vermeld in het eerste lid, 3°.

De Vlaamse Regering bepaalt de regels voor de verwerking van de persoonsgegevens 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 openbare dienstcontract”.

**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 openbare dienstcontract, 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 “Openbare dienstcontract 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 openbare dienstcontract 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 openbardienstencontract 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 openbardienstverplichting 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 openbardienstverplichting 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.