

ingediend op **1904** (2023-2024) – Nr. 1
29 november 2023 (2023-2024)

Ontwerp van decreet

tot wijziging van het decreet van 31 juli 1990
betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven
extern verzelfstandigd agentschap
Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn
en het decreet van 26 april 2019
betreffende de basisbereikbaarheid
en tot intrekking van het decreet van 25 februari 2022
betreffende de Vervoersautoriteit

INHOUD

Memorie van toelichting	3
Voorontwerp van decreet	19
Advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen.....	27
Advies van de Raad van State	41
Ontwerp van decreet.....	51

MEMORIE VAN TOELICHTING

Samenvatting

Dit ontwerp van decreet heeft als bedoeling om het decreet van 31 juli 1990 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn en het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid aan te passen aan de afspraken die gemaakt zijn tussen de Vlaamse Regering en De Lijn in het kader van het openbaredienstencontract 2023-2027.

Beide decreten worden ook aangepast met het oog op een meer efficiënte uitrol van het vervoer op maat, dat ook deel gaat uitmaken van de opdracht van de Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn.

De bepalingen van het bovenvermelde decreet van 31 juli 1990 worden geactualiseerd in functie van gewijzigde regelgeving zoals het Bestuursdecreet en het Wetboek van vennootschappen en verenigingen.

Het decreet van 25 februari 2022 betreffende de Vervoersautoriteit wordt opgeheven nu de Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn zal instaan voor de aansturing van de Mobiliteitscentrale en het erbij horende contractbeheer.

I. ALGEMENE TOELICHTING**A. Situering en inhoud****Probleemstelling**

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

De Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) adviseerde in zijn advies van 29 augustus 2022 over het ontwerp van decreet van 31 maart 2023 over diverse bepalingen over het gemeenschappelijk vervoer, de weginfrastructuur en het wegenbeleid, en de waterinfrastructuur en het waterbeleid (verzameldecreet III) om via dat decreet ook het decreet van 31 juli 1990 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn (hierna het Oprichtingsdecreet van 31 juli 1990 te noemen) op een aantal punten te wijzigen. Het doel van die wijzigingen was om de rechtszekerheid van de nieuwe taken en bevoegdheden die uit het nieuwe openbaredienstencontract voortvloeien te garanderen. Concreet vroeg de MORA om artikel 3 van het oprichtingsdecreet van 31 juli 1990, dat de missie, taken en bevoegdheden van De Lijn bepaalt, aan te passen conform de taakstelling uit het nieuwe openbaredienstencontract:

- “De Lijn beheert het openbaar vervoer operationeel en treedt op als ‘Beheerder van Vervoersystemen’.
- De Lijn fungeert als hefboom voor openbaar vervoer die samenwerkt met anderen en dient in die zin het mobiliteitspartnerschap en het mobiliteitsecosysteem aan te passen.
- De Lijn is gemachtigd om uit maatschappelijk oogpunt tijdelijk een specifiek aanbod te organiseren. Het betreft bijvoorbeeld kampvervoer, minder hinder maatregelen, evenementenvervoer en mobiliteitsoplossingen bij calamiteiten.
- De Lijn zal haar stelplaats openstellen voor derden.”

De opmerkingen van de MORA werden terecht bevonden, maar vergden een grondiger analyse van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid en het oprichtingsdecreet van 31 juli 1990.

Het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid (hierna het decreet Basisbereikbaarheid te noemen) had de bedoeling om de uitrol van het vervoer op maat te laten uitvoeren door een andere instantie dan De Lijn, namelijk het Departement Mobiliteit en Openbare Werken. Het departement heeft die taak opgenomen, maar de uitwerking en de gunning van de bestekken voor de verschillende vormen van vervoer op maat hebben tot weinig of geen offertes geleid.

Er werd daarom voor geopteerd om de Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn aan te wijzen als beheerder van het vervoerssysteem die belast zou worden met de uitrol van het vervoer op maat. Om meer slagkracht te geven aan de beheerder van het vervoerssysteem is het aangewezen om ook de Mobiliteitscentrale te laten aansturen door de Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn.

De toebedeling van die opdrachten past ook in de verdeling van taken tussen het departement en de agentschappen conform het Bestuursdecreet van 7 december 2018 (hierna het Bestuursdecreet te noemen).

Op 31 maart 2023 heeft de Vlaamse Regering een addendum bij het openbaredienstencontract goedgekeurd om dat ook te actualiseren, rekening houdend met de nieuwe taken van de Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn.

Beleidsmaatregelen en doelstelling

Er worden wijzigingen aangebracht aan het oprichtingsdecreet van 31 juli 1990.

In het openbaredienstencontract tussen de Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn (VVM) en de Vlaamse Regering 2023-2027 krijgt de VVM verschillende taken opgelegd, enerzijds vanuit haar rol als interne exploitant, en anderzijds vanuit de door haar te ontwikkelen rol als beheerder van het vervoerssysteem. Zo krijgt ze onder meer de taak om te zorgen voor meer duurzame mobiliteit. Daarnaast moet ze haar rol als mobiliteitspartner voor de vervoerregio's ten volle kunnen spelen. Ook krijgt de VVM een belangrijke rol als beheerder van het vervoerssysteem opgelegd, die onder meer inhoudt dat ze moet inzetten op het ontwerp van de meest optimale mobiliteitsoplossing voor het aanvullend net en het vervoer op maat, in cocreatie met de vervoerregio's. De rol die de vervoerregio's hebben op basis van artikel 8, §1, van het decreet Basisbereikbaarheid blijft ongewijzigd en dus onverkort gelden.

Artikel 3 van het oprichtingsdecreet van 31 juli 1990 wordt daarbij aangepast om het doel en de missie van de Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn te verduidelijken. De opgenomen tekst verduidelijkt de doelstelling van de VVM bij de uitvoering van haar missie als dienstverlener, namelijk het op elk ogenblik aanbieden van een kwaliteitsvol en klantgericht openbaar vervoer. Daartoe is het noodzakelijk dat de VVM alle handelingen kan stellen die in het kader van de verwezenlijking van haar missie nuttig of nodig zouden zijn, binnen het daartoe gecreëerde wettelijke kader. Daarbij wordt niet alleen rekening gehouden met de onderscheiden opdrachten van de VVM als interne exploitant en als beheerder van het vervoerssysteem, maar wordt ook rekening gehouden met de specifieke beleidsuitvoerende en beleidsondersteunende taken die aan de VVM werden toegekend sinds haar oprichting, in overeenstemming met de bepalingen van het Bestuursdecreet.

Andere wijzigingen betreffen louter formele aanpassingen, rekening houdend met inmiddels gewijzigde regelgeving, zoals het nieuwe Wetboek van vennootschappen en verenigingen, de invoering van het Wetboek van economisch recht en

aanpassingen op basis van het Bestuursdecreet, waaronder maar niet uitsluitend de vervanging van de benaming 'directeur-generaal' door 'gedelegeerd bestuurder'. Het betreft wijzigingen in artikel 1bis, artikel 2, vijfde en zesde lid, artikel 12, artikel 13 en de aanpassing van het opschrift van afdeling 2 van hoofdstuk 2 van het Oprichtingsdecreet van 31 juli 1990. In artikel 17, 28 en 32ter, en ook in het opschrift van onderafdeling 3, wordt het woord 'directeur-generaal' vervangen door de woorden 'gedelegeerd bestuurder'. Het gaat hier om louter formeel-technische aanpassingen.

Ten slotte worden artikel 16, 18, 22 en 23 van het voormelde decreet van 31 juli 1990 gewijzigd om de bevoegdheden van de directeur-generaal, die voortaan de benaming gedelegeerd bestuurder heeft, respectievelijk de bevoegdheden van de raad van bestuur, te verduidelijken en verder in overeenstemming te brengen met de bepalingen van het Bestuursdecreet. In het bijzonder wordt in de nieuwe formulering van artikel 22 en 23 van het oprichtingsdecreet van 31 juli 1990 de mogelijkheid opgenomen tot oprichting van organen en comités door de raad van bestuur overeenkomstig de bepalingen van artikel III.9, §2, van het Bestuursdecreet. Door die wijzigingen kan de VVM verder evolueren naar een wendbare en dynamische organisatie, zodat ze sneller kan inspelen op noodzakelijke veranderingen en kansen om te innoveren.

Artikel 31 van het oprichtingsdecreet van 31 juli 1990 wordt aangepast, rekening houdend met de invoering van het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017. Aan artikel 32 van het oprichtingsdecreet van 31 juli 1990 wordt een lid toegevoegd waarin uitdrukkelijk bepaald wordt dat als de VVM overgaat tot de aanleg en exploitatie van installaties op goederen die haar ter beschikking worden gesteld, die in volle eigendom aan haar zullen toebehoren. Op die wijze wordt een verdere stap gezet om de VVM toekomstbestendig te maken en te houden met het oog op een efficiënte, duurzame en klantvriendelijke aanwending van haar capaciteit en beschikbare middelen, in het bijzonder de (bestaande) openbaarvervoersinfrastructuur.

Artikel 33 en 35 van het decreet Basisbereikbaarheid worden aangepast zodat De Lijn de opdracht krijgt om te zorgen voor de verdere uitrol en de exploitatie van het vervoer op maat, met uitzondering van het personenvervoer over water en met uitzondering van de deelsystemen.

Vervolgens worden er ook aanpassingen aangebracht aan artikel 47 van het decreet Basisbereikbaarheid op basis van de afspraken die er zijn gemaakt in het openbaredienstencontract over het betrekken van de exploitant bij doorstromingsmaatregelen.

Tot slot wordt het decreet van 25 februari 2022 betreffende de Vervoersautoriteit opgeheven, nu de Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn belast wordt met de aansturing van de Mobiliteitscentrale en het daarbij horende contractbeheer.

Impactanalyse

De wijzigingen hebben geen maatschappelijke impact.

Er worden door middel van dit ontwerp van decreet wijzigingen aangebracht aan de rolverdeling tussen De Lijn en het Departement Mobiliteit en Openbare Werken in functie van het openbaredienstencontract en het vervoer op maat zonder dat er inhoudelijke wijzigingen worden aangebracht aan het principe van het gelaagd vervoersnet. Concreet zal dus in de plaats van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken de interne exploitant van het kernnet en aanvullend net vanuit zijn rol van beheerder van het vervoerssysteem instaan voor de organisatie van het vervoer op maat.

Ook de wijzigingen die worden doorgevoerd aan het oprichtingsdecreet in functie van het Bestuursdecreet en het Wetboek van vennootschappen en verenigingen hebben geen maatschappelijke impact.

Implementatie

Er is geen uitvoeringsbesluit nodig om de bepalingen van dit ontwerp van decreet uitwerking te doen vinden.

B. Totstandkomingsprocedure

Advies van de MORA van 28 juli 2023

Decreet betreffende de Vervoersautoriteit

De MORA vraagt te verduidelijken hoe het Departement MOW (Mobiliteit en Openbare Werken) een aantal taken met betrekking tot de tactische regie, die oorspronkelijk waren toegewezen aan de Vervoersautoriteit, zal opnemen.

Het opheffen van het decreet van 25 februari 2022 betreffende de Vervoersautoriteit impliceert enkel dat de Vervoersautoriteit niet als dienst met afzonderlijk beheer (afzonderlijke rechtspersoon) zal worden opgericht.

Binnen het beleidsdomein MOW zal de Vervoersautoriteit deel uitmaken van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, hetzij als afzonderlijke entiteit, hetzij als geïntegreerde afdeling. Bevoegdheden die niet uitdrukkelijk aan de VVM – De Lijn werden overgedragen, blijven dus ook in handen van het Departement MOW. Zo zal de Vervoersautoriteit, als deel binnen het Departement MOW, onder meer bevoegd zijn voor het toezicht op de uitvoering van het openbaredienstencontract en de evaluatie van het bestaande aanbod.

Verder blijft ook artikel 5 van het decreet Basisbereikbaarheid ongewijzigd, dat duidelijk stelt dat de overkoepelende mobiliteitsregie in de eerste plaats toekomt aan het modusneutrale Departement MOW.

Verordening (EG) nr. 1370/2007 vereist immers niet dat er een formele vervoersautoriteit wordt opgericht. Het Departement MOW blijft zijn rol opnemen van 'bevoegde overheid' zoals die volgt uit deze verordening.

Ook verandert er niets aan de bevoegdheid van de vervoerregioraden met betrekking tot het vervoersnet. In het bijzonder voor wat betreft het vervoer op maat is het de vervoerregioraad die de bedieningsgebieden en aanvullende normering voor de kwaliteitseisen kan bepalen.

Het opheffen van het decreet van 25 februari 2022 betreffende de Vervoersautoriteit verandert dus weinig aan de tactische regie zoals die voorheen was voorzien.

Basisbereikbaarheid wordt vormgegeven door de samenwerking van de verschillende actoren zoals onder meer het Departement MOW, de gemeenten, het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), de interne exploitant de VVM – De Lijn en De Vlaamse Waterweg. Hun kennis, ervaring en noden worden meegenomen in het centrale orgaan dat de vervoerregioraad is. Bij de vormgeving van het vervoersnet speelt de vervoerregioraad steeds een rol, gaande van een louter adviserende rol voor het kernnet tot een beslissende rol voor het vervoer op maat. In de huidige wetgeving is daarbij al voorzien dat het kernnet complementair is aan het treinnet, het aanvullend net een aanvoerfunctie heeft naar het kern- en treinnet en ook het kernnet aanvult en het vervoer op maat complementair is aan het kernnet en het aanvullend net. De interne exploitant zal ten slotte zijn kennis en ervaring op het

terrein kunnen aanwenden om de operationele afstemming tussen de verschillende vervoerslagen te verzorgen. De Vlaamse Regering heeft bovendien aan de VVM – De Lijn via het openbaredienstencontract opgedragen om de samenhang met het treinnetwerk en de netwerken van aanpalende regio's te verzekeren. Zo hebben de verschillende gewestelijke openbaarvervoersoperatoren en de NMBS samen Belgian Mobility Card nv opgericht voor de ontwikkeling van een gemeenschappelijke drager en het exploiteren van een gemeenschappelijk vervoersbewijs, met de MOBIB-kaart als gevolg. Het creëren van een bijkomend orgaan in de vorm van een interfederale vervoersautoriteit lijkt dus geen meerwaarde te vormen voor de afstemming en werking van de verschillende openbaarvervoersoperatoren.

Decreet Basisbereikbaarheid

De MORA vraagt een eventuele belangenvermenging tussen de rol van De Lijn als 'interne operator' enerzijds en als 'beheerder van het vervoerssysteem' anderzijds te onderzoeken en de meerwaarde van deze dubbele rol voor reiziger en mobiliteit te verduidelijken.

Tussen De Lijn en de Vlaamse Regering werd op 1 juli 2022 een openbaredienstencontract afgesloten, aangevuld met een addendum van 31 maart 2023.

De rol van de VVM – De Lijn als beheerder van het vervoerssysteem is onder meer gericht op het realiseren van de modal shift waarbij de VVM – De Lijn juist een hefboom moet zijn om meer en nieuwe aanbieders vervoersdiensten te kunnen laten aanbieden over de verschillende vervoerslagen heen.

In het openbaredienstencontract wordt De Lijn opgedragen om zich als onderdeel van het mobiliteitsecosysteem te gedragen waarbij uitgekeken wordt naar het exploiteren van de krachten van andere spelers in dat ecosysteem. Hierbij moet worden gestreefd naar een samenwerkingsmodel met exploitanten en leveranciers waarbij de flexibiliteit bepalend is. Bijzondere aandacht moet daarbij gaan naar nieuwe partners die kunnen bijdragen tot de realisatie van de modal shift.

Ook bij het doen van strategische investeringen wordt gevraagd om de klemtoon te leggen op het verder ontwikkelen van een platform voor geïntegreerde digitale klantervaring dat toekomstgericht aansluit op nieuwe mobiliteitstoepassingen zoals MaaS (Mobility as a Service) of andere mobiliteitsecosystemen.

De VVM – De Lijn dient bovendien de Mobiliteitscentrale te ondersteunen bij haar taak tot operationalisering van het vervoer op maat, waarbij rekening moet worden gehouden met de door de vervoerregio's bepaalde bedieningsgebieden en kwaliteitseisen. De relatie tussen De Lijn als beheerder van het vervoerssysteem enerzijds en de Mobiliteitscentrale anderzijds dient er juist op gericht te zijn om te komen tot een naadloze aansluiting van verschillende complementaire mobiliteitsdiensten.

De VVM – De Lijn als beheerder van het vervoerssysteem dient zich daarenboven te gedragen als een volwaardige mobiliteitspartner op vervoerregioniveau waarbij breder gekeken wordt dan enkel oplossingen via het openbaar vervoer.

Het toezicht op deze taken van De Lijn zal nog steeds gebeuren door de Vervoersautoriteit, als deel binnen het Departement MOW, en ook de vervoerregio's blijven hun rol opnemen bij het vormgeven van de verschillende vervoersnetten waarbij de finale beslissing over het aanvullend net en het vervoer op maat bij de vervoerregioraden blijft liggen.

De MORA vraagt in zijn memorandum 2024-2029 om meer middelen te voorzien voor het Vlaams openbaar vervoer en om de budgetneutraliteit voor de realisatie van basisbereikbaarheid los te laten.

De Vlaamse Regering voorziet de nodige middelen voor de drie vervoerslagen binnen basisbereikbaarheid: het kernnet, aanvullend net en vervoer op maat. Voor de vervoerslaag vervoer op maat werden deze legislatuur extra middelen vrijgemaakt. Daarmee zullen de vervoerregio's in 2024 op jaarbasis een bedrag krijgen dat uitgebouwd kan worden tot 69,6 miljoen euro. Verder werd ook deze legislatuur een totaal budget van 100 miljoen euro voorzien voor het Combifonds voor de aanleg van Hoppinpunten door AWV en door de lokale besturen. De lokale besturen kunnen daarvoor een beroep doen op een subsidie conform het besluit van de Vlaamse Regering van 11 februari 2022 over de Hoppinpunten en tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2013 tot bepaling van de nadere regels betreffende de financiering en de samenwerking voor het mobiliteitsbeleid.

De MORA vraagt met aandrang dat de switch van de openbaredienstverplichting doelgroepenvervoer naar Flex+-vervoer in combinatie met de Mobiliteitscentrale effectief plaatsvindt tegen 1 januari 2025.

Het Departement MOW en De Lijn bekijken samen de verdere uitvoering van het Flex+-vervoer zodat de continuïteit verzekerd wordt en de dienstverlening vanaf 1 januari 2025 op een kwaliteitsvolle wijze verzekerd wordt.

Het Flex-vervoer werd door alle vervoerregio's goedgekeurd en zal in alle vervoerregio's begin 2024 uitgerold worden.

Oprichtingsdecreet VVM – De Lijn

De MORA vraagt een stabiel rechtskader voor de werking van de Vervoermaatschappij.

Met dit ontwerp van decreet wordt het wetgevend kader rond basisbereikbaarheid aangevuld en versterkt, waarbij ernaar gestreefd wordt om een stabiel kader te bieden voor alle betrokken partners binnen het openbaar vervoer binnen de huidige budgettaire beschikbare middelen.

Het huidige ontwerp van decreet wijzigt niets aan de bepalingen inzake de tarieven. Met de opmerkingen van de MORA kan rekening worden gehouden bij de verdere uitwerking van het tariefbeleid.

Volgens de MORA worden de bevoegdheden van de VVM – De Lijn sterk uitgebreid zodat de MORA vraagt om, in het kader van de eerlijke mededinging, na te gaan of de wijzigingen in overeenstemming zijn met de Europese regelgeving zoals opgenomen in verordening (EU) nr. 1073/2009 en verordening (EU) nr. 1370/2007.

De voorliggende decreetswijziging heeft niet tot doel om de VVM – De Lijn bijkomende opdrachten in het kader van ongeregeld vervoer of bijzonder geregeld vervoer te geven.

Het is bijgevolg niet helemaal duidelijk op welke specifieke bevoegdheden de MORA precies doelt wanneer de raad vraagt om na te gaan of zij in overeenstemming zijn met de Europese regelgeving. Mogelijks viseert de MORA de opsomming in het derde lid van het nieuwe artikel 3 (artikel 4 van het ontwerp van decreet). Deze bevoegdheden zijn niet in strijd met de opgesomde verordeningen. Het geregeld personenvervoer is conform artikel 5, lid 2, van verordening 1370/2007 toegekend aan De Lijn. Wat het leerlingenvervoer betreft, is het zo dat de opdracht van De Lijn voortvloeit uit artikel 5, §2, van de wet van 15 juli 1983 houdende oprichting van de Nationale Dienst voor Leerlingenvervoer en dus ook een openbaredienstverplichting inhoudt die al jaren volgt uit een wettelijke bepaling. Het leerlingenvervoer wordt volledig uitbesteed door De Lijn en dus gereden door de exploitanten. Het evenementenvervoer wordt georganiseerd conform het principe

van de versterkingsritten en vormt dus een verduidelijking op haar al bestaande bevoegdheid inzake het geregeld vervoer. De rol van De Lijn in deze is coördinerend. In de mate dat vervoer op maat aangeboden wordt met bussen en bijgevolg onder het toepassingsgebied van verordening 1370/2007 valt, gaat het conform de definitie van artikel 32, §4, van het decreet Basisbereikbaarheid nog steeds om collectief aangeboden vervoer en dus om openbaar vervoer. Zodoende is er geen onverenigbaarheid van de voorliggende decreetswijziging met verordeningen (EG) 1073/2009 en 1370/2007.

Ook de Raad van State acht de betrokken wijzigingen bestaanbaar met artikel 5, lid 2, van verordening (EG) nr. 1370/2007.

Advies van de Raad van State 74.350/3 van 30 oktober 2023

Artikel 3 tot wijziging van artikel 2, vijfde lid, van het oprichtingsdecreet wordt tekstueel aangepast conform de suggestie van de Raad van State (punt 3 van het advies).

In punt 4 van het advies onderzoekt de Raad van State de verenigbaarheid van het ontworpen artikel 3, derde lid, van het oprichtingsdecreet met artikel 5, lid 2, van verordening (EG) nr. 1370/2007 en concludeert dat de ontworpen bepaling bestaanbaar is met dat artikel van de verordening. De Raad van State komt, wat betreft het ontworpen artikel 3, vierde lid, van het oprichtingsdecreet onder verwijzing naar de uitleg die daarover hieronder wordt gegeven in toelichting bij het betrokken artikel, tot dezelfde conclusie.

Conform punt 5 van het advies wordt het ontworpen artikel 18 van het oprichtingsdecreet niet langer ingedeeld in paragrafen.

Conform punt 6 van het advies wordt er hieronder in de toelichting bij artikel 13 tot wijziging van artikel 23 van het oprichtingsdecreet verduidelijkt wat er wordt bedoeld met “de bevoegdheden die specifiek toekomen aan de raad van bestuur”.

Conform punt 7 van het advies wordt het decreet van 25 februari 2022 betreffende de Vervoersautoriteit opgeheven in de plaats van ingetrokken.

C. Bevoegdheid van de Vlaamse Gemeenschap en het Vlaamse Gewest

Dit ontwerp van decreet betreft een gewestbevoegdheid.

II. TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN

Hoofdstuk 1. Algemene bepaling

Artikel 1

Dit ontwerp van decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Dit ontwerp van decreet regelt aspecten van het mobiliteitsbeleid die onder de bevoegdheid van de gewesten vallen. Op grond van artikel 6, §1, X, eerste lid, 8°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 (BWHI) behoren de ontworpen bepalingen over het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer, met inbegrip van de bijzondere vormen van geregeld vervoer, de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder (vormen van ongeregeld vervoer) tot de gewestelijke bevoegdheid. Het vervoer op maat, bijvoorbeeld, kan ook zowel bijzondere vormen van geregeld vervoer betreffen (doelgroepenvervoer), als ongeregeld vervoer in de zin van het voormelde artikel.

Hoofdstuk 2. Wijzigingen van het decreet van 31 juli 1990 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn

Artikel 2

Artikel 1bis van het oprichtingsdecreet van 31 juli 1990 bevat een verwijzing naar het inmiddels opgeheven Wetboek van vennootschappen. Die verwijzing is achterhaald door het ondertussen in werking getreden Wetboek van vennootschappen en verenigingen van 23 maart 2019 en moet bijgevolg worden aangepast.

Artikel 3

Artikel 2 van het oprichtingsdecreet van 31 juli 1990 bevat verwijzingen naar ondertussen opgeheven wetgeving. Bijgevolg worden het vijfde en zesde lid vervangen door een nieuwe formulering met correcte verwijzingen.

De basiskenmerken en de regels die de VVM – De Lijn beheersen, worden vastgesteld in het oprichtingsdecreet van 31 juli 1990. Voor alles wat niet is bepaald in het oprichtingsdecreet, het Bestuursdecreet van 7 december 2018 en de statuten wordt, bij wijze van suppletief recht, verwezen naar de bepalingen over de naamloze vennootschap in het Wetboek van vennootschappen en verenigingen. Daarnaast wordt verwezen naar de toelichting verstrekt bij de bepaling van artikel III.7 van het Bestuursdecreet. Het is een inherent kenmerk van de verzelfstandiging in publiekrechtelijke vorm dat het de decreetgever immers vrij staat om af te wijken van de dwingende bepalingen van het vennootschaps- of verenigingsrecht. Als de bepalingen over de naamloze vennootschap in het Wetboek van vennootschappen en verenigingen onverenigbaar blijken met het statuut van de VVM als publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap, zijn ze dus niet van toepassing.

Het gewijzigde zesde lid strekt er in essentie toe om de verwijzingen naar de wet van 17 juli 1997 betreffende het gerechtelijk akkoord en de Faillissementswet van 8 augustus 1997 te vervangen door de verwijzing naar de relevante bepalingen van het Wetboek van economisch recht.

Artikel 4

Het eerste lid van artikel 3 van het decreet van 31 juli 1990 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn wordt grotendeels ongewijzigd hernomen.

Het tweede lid van artikel 3 van hetzelfde decreet wordt ook inhoudelijk hernomen, met die nuance dat onder meer de woorden “hetzij vervoer te water” worden geschrapt. De bevoegde instantie voor de exploitatie van het openbaar personenvervoer over water is overeenkomstig artikel 34/1 van het decreet Basisbereikbaarheid, bij het besluit van de Vlaamse Regering van 16 oktober 2020 tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 7 oktober 2005 tot oprichting van het intern verzelfstandigd agentschap zonder rechtspersoonlijkheid Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust aangewezen. Om die reden moet die opdracht met betrekking tot vervoer te water geschrapt worden in het oprichtingsdecreet van 31 juli 1990.

Artikel 3 wordt vervolgens verder aangepast om het doel van de VVM te verduidelijken.

Aan het maatschappelijke doel ligt de missie van de VVM ten grondslag: de organisatie en realisatie van openbare diensten van personenvervoer, waarbij de VVM haar

dienstverlening en infrastructuur beheert en ontwikkelt als een krachtig netwerk dat bijdraagt aan de economie, de welvaart en de leefbaarheid van Vlaanderen.

De tekst van de in die zin te wijzigen leden verduidelijkt de doelstelling van de VVM bij de uitvoering van haar missie als dienstverlener, namelijk het op elk ogenblik aanbieden van een kwaliteitsvol en klantgericht (openbaar) vervoer. Daartoe is het noodzakelijk dat de VVM alle handelingen kan stellen die in het kader van de verwezenlijking van haar missie nuttig of nodig zouden zijn, binnen het daartoe gecreëerde wettelijke kader. Daarbij wordt niet alleen rekening gehouden met de onderscheiden opdrachten van de VVM als interne exploitant en als beheerder van het vervoerssysteem, maar wordt ook rekening gehouden met de specifieke beleidsuitvoerende en beleidsondersteunende taken die aan de VVM werden toegerekend sinds haar oprichting, overeenkomstig de bepaling die is opgenomen in artikel III.2 van het Bestuursdecreet.

Het nieuwe derde lid omschrijft, ter aanvulling van het eerste en tweede lid, de taken van de VVM, voor zover die via het openbaredienstencontract of op basis van wetgeving in opdracht worden gegeven aan de VVM. Dat is nu ingeschreven voor het leerlingenvervoer in artikel 5, §2, van de wet van 15 juli 1983 houdende oprichting van de Nationale Dienst voor Leerlingenvervoer en in het openbaredienstencontract. Dat is ook het geval voor het evenementenvervoer en het kampvervoer op basis van het openbaredienstencontract. Door de opname van het evenementenvervoer en het kampvervoer wordt de VVM in de gelegenheid gesteld om een antwoord te bieden op vervoersvragen ten gevolge van gebeurtenissen met een sterk mobiliteitsgenererend effect die een in de tijd beperkt, al dan niet terugkerend karakter hebben. In het geval van evenementenvervoer kan het bijvoorbeeld gaan om beurzen, evenementen, concerten enzovoort. Kampvervoer bestaat sinds 2017 en komt tegemoet aan de vervoersvraag van erkende jeugdgroepen om zich op een duurzame wijze te verplaatsen van en naar hun jeugdkamp. Hierover zijn duidelijke afspraken gemaakt tussen VMM – De Lijn en de jeugdsector.

Om een antwoord op die vervoersvragen te bieden, kan de VVM haar aanbod uitbreiden door het tijdstip van haar dienstverlening te wijzigen, door de frequentie en amplitude te verhogen, of door vervoer te organiseren dat afwijkt van de reiswegen en stopplaatsen die in het kern- en aanvullend net zijn bepaald. Dat vervoer is toegankelijk voor alle reizigers die beschikken over een geldig vervoersbewijs voor het gebruik van de voertuigen van de VVM. Als een bepaald aanbod met betrekking tot evenementenvervoer geen deel uitmaakt van het kern- of aanvullend net, kan De Lijn de kostprijs doorrekenen aan de organisatoren van het evenement. Op vraag van de organisator en nadat de organisatie de kosten daarvoor heeft betaald, kan het evenementenvervoer gratis aan alle reizigers worden aangeboden.

Zowel het evenementenvervoer als het kampvervoer worden georganiseerd conform het principe van de versterkingsritten, waarvoor VMM – De Lijn in de feitelijke en in het kader van de flexibiliteit van haar dienstverlening een beroep kan doen op de door haar aangestelde exploitanten. In die zin vormen het evenementenvervoer en het kampvervoer een uiterst beperkt aandeel van de totale dienstverlening van De Lijn.

De VVM zal in het kader van de verwezenlijking van het doel onder meer de volgende taken en activiteiten op zich nemen:

- 1° het beheer, de ontwikkeling en de uitvoering van het openbaar personenvervoer: de realisatie van het aanbod, van concept tot uitvoering, van openbare diensten van personenvervoer op het grondgebied van, vanuit of naar het Vlaamse Gewest, volgens de bepalingen die zijn vastgelegd in het openbaredienstencontract of in het decreet Basisbereikbaarheid en de uitvoeringsbesluiten ervan;
- 2° de organisatie van integrale klantenzorg: de informatievoorziening voor reizigers en operatoren en de afhandeling van klantenreacties;
- 3° het verlenen van beleidsgerichte input, advies en voorstellen van mobiliteitsoplossingen aan het Vlaamse Gewest, de vervoerregio's en lokale besturen;
- 4° het optreden als interne exploitant als de VVM daartoe is aangewezen conform artikel 34, §1, van het decreet Basisbereikbaarheid;
- 5° de coördinatie en optimalisering van een breder geheel van vervoersaanbieders en -modi, en het operationeel beheer over de vervoerslagen heen als beheerder van het vervoerssysteem. De Vlaamse Regering kan die taken nader bepalen;
- 6° het beheer van haar infrastructuur, waaronder het verwerven, uitrusten, bouwen, geschikt maken, onderhouden, exploiteren en commercialiseren van zowel roerende als onroerende infrastructuur, in de ruimste zin van het woord, in voorkomend geval inclusief de grondoppervlakte, daaronder begrepen de infrastructuur die haar ter beschikking wordt gesteld, die ze aanwendt, of die nodig of nuttig is voor de verwezenlijking van haar missie.

Die taken en activiteiten houden dus onder meer verband met de specifieke afspraken in het openbaredienstencontract. Het engagement is uitgesproken om de kracht van een vraaggestuurd en (eco)systemisch vervoer ten volle te kunnen benutten, inclusief het helpen realiseren van de modal shift, waarbij de VVM de rol van beheerder van het vervoerssysteem naast de rol van interne exploitant uitbouwt. De uitbouw van de rol van beheerder van het vervoerssysteem is voor de VVM cruciaal als hefboom voor Vlaanderen, om meer en nieuwe vervoersdiensten te kunnen laten aanbieden op een meer klantvriendelijke, duurzame en efficiënte wijze, over verschillende vervoerslagen heen, namelijk het kernnet, aanvullend net en vervoer op maat.

In dat kader wordt er in het bijzonder enerzijds invulling gegeven aan de specifieke taken van de VVM als interne exploitant en het specifieke statuut van interne exploitant waartoe de VVM werd aangesteld overeenkomstig de bepalingen van verordening (EG) 1370/2007 van 23 oktober 2007 van het Europees Parlement en de Raad betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg en tot intrekking van Verordening (EEG) nr.1191/69 van de Raad en Verordening (EEG) nr. 1107/70 van de Raad (hierna verordening (EG) 1370/2007 te noemen), met betrekking tot het kernnet en het aanvullend net. Anderzijds wordt er invulling gegeven aan de specifieke taken en het specifieke statuut van de VVM als beheerder van het vervoerssysteem: de rol als beheerder van het vervoerssysteem vertaalt zich (onder meer) specifiek in alle handelingen en verrichtingen betreffende het operationeel beheren van het openbaar vervoer. De beheerder van het vervoerssysteem verzekert de samenhang met het treinnet en de netwerken van aanpalende regio's, en garandeert de adviesverlening voor de optimalisatie van het vervoer zoals het maken van combimobiele simulaties, voorstellen van tariefstructuur en het promoten van de modal shift.

Daarbij wordt de beheerder van het vervoerssysteem belast met de integrale klantenzorg, zoals geïntegreerde informatie en geïntegreerde voorzieningen voor reizigers en operatoren, afhandeling van klantenreacties en digitale vereenvoudiging van diensten (bijvoorbeeld ticketing).

De VVM zal als volwaardige mobiliteitspartner haar opgebouwde competenties ter beschikking stellen van de mobiliteitsmarkt om zo in cocreatie met alle betrokken partijen (waaronder de bevoegde overheid, departementen, vervoerregio's, mobiliteitscentrale en overige operatoren met betrekking tot het openbaar vervoer) bij te dragen aan een maximale modal shift en aan duurzame mobiliteit. Een doorgedreven samenwerking tussen de verschillende partners is essentieel om de reizigerservaring optimaal te maken en de organisatie van het openbaar vervoer efficiënt te regelen.

De beheerder van het vervoerssysteem is de volwaardige mobiliteitspartner op vervoerregioniveau, waarbij breder gekeken wordt dan alleen naar oplossingen via het openbaar vervoer. In dat kader wordt de rol van interne exploitant specifiek verbonden aan de rol van beheerder van het vervoerssysteem: de beheerder van het vervoerssysteem zal belast worden met een optimalisering van het vervoer op maat om te komen tot een zo optimaal mogelijke invulling van de mobiliteitsbehoeften aansluitend op het kernnet en het aanvullend net.

Daarnaast wordt het beheer van de systeemassets van het Vlaamse openbaar vervoer verzekerd: de uitbouw, het beheer en de uitbating van openbaarvervoersinfrastructuur, stelplaatsen, laadinfrastructuur, tramlijnen en informatiesystemen.

Vervolgens wordt in het nieuw toe te voegen vierde lid bepaald dat de VVM buiten het kader van haar openbardienstverplichting ook kan overgaan tot alle commerciële activiteiten, voor zover die de uitvoering van de openbardienstverplichting niet in het gedrang brengen. Daarbij kan de VVM alleen binnen de vooropgestelde missie en doelstelling commerciële handelingen stellen die direct of indirect verband houden met of gerelateerd zijn aan vervoersactiviteiten. Ze moet daarbij de bepalingen van verordening (EG) 1370/2007 in acht nemen. In dat kader zal de VVM de commerciële activiteiten die buiten de openbardienstverplichtingen vallen, voor zover die de uitvoering van de openbardienstverplichting niet in het gedrang brengen, alleen kunnen verrichten op voorwaarde dat ze artikel 5 van de bijlage van de voormelde verordening respecteert.

Er worden een vijfde, zesde en zevende lid toegevoegd in herneming van de bepalingen van artikel 14, 1^o, 10^o en 11^o, van de in wijziging gestelde statuten van VVM – De Lijn, vastgesteld bij het besluit van de Vlaamse Regering van 16 december 2011 tot vaststelling van de statuten van de Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn, die nu niet meer hernomen zijn in de nieuwe tekst van de statuten van VVM – De Lijn, vastgesteld bij het besluit van de Vlaamse Regering van 3 maart 2023 tot vaststelling van de statuten van de Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn. VVM – De Lijn kan alle activiteiten verrichten die rechtstreeks of onrechtstreeks kunnen bijdragen tot de realisatie van haar maatschappelijk doel en haar missie. De verrichtingen die worden beschreven in de toegevoegde leden, werden tot hiertoe enkel beschreven in de bevoegdheidsbepaling (taakverdeling) van de raad van bestuur in artikel 14 van de (oude versie van de) statuten, hoewel het veeleer bepalingen betrof over handelingen die VVM – De Lijn kan stellen bij de realisatie van haar doel en missie. Die statutaire bepaling heeft een bepaalde finaliteit, namelijk de taakverdeling tussen de onderscheiden organen van VVM – De Lijn, die als zodanig gewijzigd zouden kunnen worden. De wijziging van de statuten is inmiddels doorgevoerd, waarbij verkozen werd om de uitgebreide opsomming van de bevoegdheden van de raad van bestuur niet meer op te nemen, aangezien dit ook niet noodzakelijk bleek overeenkomstig artikel III.8 van het Bestuursdecreet. Door deze bepalingen te hernemen in het oprichtingsdecreet wordt iedere mogelijke discussie met derde partijen voorkomen. Het is essentieel en onmisbaar voor de VVM om die taken bij de uitvoering van haar missie en doelstelling uit te voeren, zodat ze binnen het rechtsverkeer kan blijven optreden als een flexibele en wendbare instelling.

Artikel 5

Het wijzigingsartikel spreekt voor zich. Het betreft hier een louter formeel-technische aanpassing.

Artikel 6

Het gaat hier om louter formeel-technische aanpassingen. In de oorspronkelijke formulering wordt de opsomming opgenomen van bestuursorganen, terwijl het om een opsomming van de organen gaat. De algemene vergadering is geen bestuursorgaan, maar een louter orgaan. De bevoegdheden en werking van de onderscheiden organen volgen de regeling die is opgenomen in het decreet en de statuten. De statuten kunnen bepalingen bevatten die aanvullend of verduidelijkend zijn aan de bepalingen opgenomen in het Bestuursdecreet en het oprichtingsdecreet.

Artikel 7

Artikel 13 van het oprichtingsdecreet van 31 juli 1990 bevat een verwijzing naar inmiddels opgeheven wetgeving. Die wordt vervangen door de correcte verwijzingen.

Artikel 8

Dit artikel wordt geherformuleerd zodat het in overeenstemming is met de vooropgestelde wijzigingen van artikel 22 en 23 van het oprichtingsdecreet van 31 juli 1990, zoals gewijzigd bij artikel 12 en 13 van dit ontwerp van decreet. De herformulering bevat een adequate omschrijving van de bevoegdheid en positie van de raad van bestuur als hoogste orgaan van de VVM. De raad van bestuur heeft, in overeenstemming met artikel III.8 van het Bestuursdecreet, principieel de volheid van bevoegdheid en de eindverantwoordelijkheid voor alle handelingen van de VVM (zie ook de memorie van toelichting bij artikel III.8 van het Bestuursdecreet).

Artikel 9, 10, 14 en 17

De wijzigingsartikelen spreken voor zich. Het betreft hier een louter formeel-technische aanpassing waarbij de term 'directeur-generaal' wordt vervangen door de woorden 'gedelegeerd bestuurder', in overeenstemming met de terminologie van het Bestuursdecreet.

Artikel 11

Dit artikel wordt geherformuleerd zodat het een adequate omschrijving bevat van de bevoegdheid en positie van de gedelegeerd bestuurder als orgaan van de VVM. De formulering van het eerste lid wordt in overeenstemming gebracht met de formulering van artikel III.9, §1, 1°, van het Bestuursdecreet. De formulering van het tweede lid wordt opgenomen in overeenstemming met de formulering van artikel III.9, §2, van het Bestuursdecreet.

Artikel 12

Dit artikel wordt geherformuleerd zodat het een adequate omschrijving bevat van de bevoegdheid en positie van de raad van bestuur als hoogste orgaan van de VVM. Daarbij kan de raad van bestuur overeenkomstig artikel III.9, §2, van het Bestuursdecreet overgaan tot de oprichting van organen en comités.

Door die wijzigingen kan de VVM verder evolueren naar een wendbare en dynamische organisatie, zodat ze sneller kan inspelen op noodzakelijke veranderingen en kansen om te innoveren. Het geeft de raad van bestuur de mogelijkheden om

volledig onafhankelijk en volgens de noodwendigheden van de organisatie over te gaan tot de oprichting van organen en comités. De raad van bestuur zal op die manier, in overeenstemming met artikel III.9, §2, van het Bestuursdecreet, autonoom kunnen beslissen over de oprichting van organen waaraan ze een delegatie van bevoegdheid kan verlenen, en van comités, die in principe een raadgevende functie zullen vervullen.

Artikel 13

Dit artikel wordt geherformuleerd om aan te sluiten op de bepaling van het geherformuleerde artikel 22 van het oprichtingsdecreet. Het artikel bevat de verdere omschrijving van de bevoegdheid van de raad van bestuur inzake de aansturing van organen en comités van de VVM die hij opricht. De raad van bestuur kan daarbij, rekening houdende met artikel III.9, §2, van het Bestuursdecreet, de werking en bevoegdheden van organen en comités bepalen, met als principieel uitgangspunt dat organen een delegatie van bevoegdheid kunnen ontvangen en comités een raadgevende functie zullen uitoefenen.

De raad van bestuur zal echter de bevoegdheden die als gevolg van wettelijke of decretale bepalingen, hetzij via opdracht of besluitvorming van de Vlaamse Regering specifiek aan hem zijn toegewezen hetzij specifiek aan hem zijn voorbehouden, niet verder kunnen overgedragen aan een ander orgaan van de VVM, tenzij dit uitdrukkelijk werd bepaald. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om de bevoegdheid van de raad van bestuur inzake de vaststelling van de exploitatiebegroting, de benoeming van de personeelsleden van het hoogste niveau, het afsluiten van het openbaardienstencontract, de afsluiting van de jaarrekening of de vaststelling van de tarieven. Een aantal van deze bevoegdheden vloeien voort uit of zijn vastgesteld in decreten of besluiten van de Vlaamse Regering. Deze bevoegdheden kunnen enkel door de raad van bestuur worden uitgeoefend, tenzij wanneer het decreet of het besluit voorziet in de mogelijkheid tot subdelegatie. Om onder meer de operationele werking te waarborgen, kan de raad van bestuur onder zijn verantwoordelijkheid en mits rapportering (zie artikel 14 en 15 van de statuten VMM – De Lijn, goedgekeurd bij besluit van de Vlaamse Regering van 3 maart 2023) overgaan tot delegaties aan andere organen.

Artikel 15

Artikel 31 van het oprichtingsdecreet van 31 juli 1990 wordt vervangen door een nieuwe formulering, met verwijzing naar het inmiddels in werking getreden Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017. De bepaling wordt zodoende aangepast rekening houdend met het nieuwe Vlaamse Onteigeningsdecreet, waarbij de machtiging niet wordt hernomen (deze volgt uit het genoemde Vlaamse Onteigeningsdecreet). Er kunnen in het oprichtingsdecreet immers geen bijkomende toepassingsvoorwaarden opgenomen worden. Enkel de wettelijke grondslag voor onteigening dient verankerd te blijven. De bepaling wordt zodoende geherformuleerd met een gecorrigeerde verwijzing om te voldoen aan de habilitatievereiste (artikel 16 van de Grondwet – zie artikel 7 van het Vlaamse Onteigeningsdecreet).

Artikel 16

De toevoeging van dit nieuwe derde lid sluit aan bij de taak van de VVM die is opgenomen in het openbaardienstencontract, zoals al is toegelicht bij artikel 4.

De wijziging wordt voorgesteld om te benadrukken en te bevestigen dat de VVM de rechten, vermeld in het te wijzigen artikel 32 van het oprichtingsdecreet, ook kan verkrijgen voor de goederen die toebehoren aan het Vlaamse Gewest. Daarbij wordt uitdrukkelijk bepaald dat als de VVM overgaat tot de aanleg en exploitatie van installaties op goederen die haar ter beschikking worden gesteld (ongeacht op

welke wijze dit wordt geformaliseerd – beheer, recht van opstal, erfpacht, huur, ter beschikking stelling, gebruiksrecht enzovoort), voor zover dat niet verboden is op basis van de rechten die het Vlaamse Gewest verleent, die installaties haar in volle eigendom zullen toebehoren. Zodra er middelen aan de VVM ter beschikking worden gesteld en de VVM die aanwendt voor investeringen, moet immers gewaarborgd zijn dat de volle eigendom van de werkzaamheden die ze financiert, ook aan de VVM toebehoren, om de fiscale en boekhoudkundige verwerking ervan te kunnen vrijwaren, behalve als daar in een concreet dossier andere afspraken over worden gemaakt. Aangezien het bovendien de verwachting is van de Vlaamse Regering dat op termijn de installaties en infrastructuur ook kunnen worden opengesteld voor onder meer exploitanten (in het kader van operationalisering), en dat dit gebeurt onder de verantwoordelijkheid van de VVM, is het aangewezen dat de VVM principieel als eigenaar kan handelen om slagkrachtig te kunnen optreden. Op die wijze wordt een verdere stap gezet om de VVM toekomstbestendig te maken en te houden, met het oog op een efficiënte, duurzame en klantvriendelijke aanwending van haar capaciteit en beschikbare middelen, in het bijzondere de (bestaande) openbaarvervoersinfrastructuur.

Hoofdstuk 3. Wijzigingen van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid

Artikel 18

Overeenkomstig het huidige eerste lid van artikel 33 van het decreet Basisbereikbaarheid richt de Vlaamse Regering een Mobiliteitscentrale op. Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken heeft daartoe door middel van een overheidsopdracht in 2021 een externe aanbieder aangesteld.

Nu het de bedoeling is om de VVM te belasten met de ondersteuning en de facilitering van de operationalisering van het vervoer op maat door de Mobiliteitscentrale, waaronder het toezicht en in voorkomend geval de aanstelling van de Mobiliteitscentrale, kan het eerste lid van artikel 33 worden opgeheven.

Het huidige tweede tot en met vierde lid van artikel 33 worden ongewijzigd opgenomen als een nieuw eerste tot en met derde lid.

Vervolgens wordt een nieuw vierde lid toegevoegd, dat de bevoegdheden van De Lijn met betrekking tot de Mobiliteitscentrale verduidelijkt.

De VVM zal toezicht houden op de uitvoering van de opdrachten van de Mobiliteitscentrale. De VVM zal binnen haar expertise de nodige adviezen verstrekken aan de Vlaamse Regering enerzijds, en aan de vervoerregioraden anderzijds, met als doel het vervoersaanbod over de verschillende vervoerslagen en over de verschillende vervoerregio's structureel te optimaliseren. Die taak is inherent verbonden aan de taak van de VVM met betrekking tot de facilitering van de operationalisering en ondersteuning van het vervoer op maat, met het oog op de verzekering van de geïntegreerde werking en de optimale invulling van het kernnet en het aanvullend net, en de wisselwerking met het vervoer op maat.

De VVM wordt belast met de eerstvolgende aanstelling van de Mobiliteitscentrale. De wijziging van bevoegdheid heeft geen impact op de hierboven genoemde aanstelling.

Artikel 19

Artikel 35 van het decreet Basisbereikbaarheid wordt aangepast op basis van de belasting van de VVM met het vervoer op maat vanuit haar rol als beheerder van het vervoerssysteem. De operationalisering van het vervoer op maat blijft evenwel

bij de Mobiliteitscentrale. Het is de bedoeling dat de VVM een ondersteunende en faciliterende functie uitoefent. Die omvat onder meer:

- het nemen van alle maatregelen die het vervoer op maat optimaliseren;
- het uitoefenen van toezicht op het budget van de Mobiliteitscentrale;
- de coördinatie tussen de Mobiliteitscentrale en de vervoerregioraden;
- adviesverlening en communicatie met andere openbaarvervoersmaatschappijen en andere mobiliteitsaanbieders die in het kader van het vervoer op maat optreden;
- het permanent analyseren en evalueren van de verplaatsingen en mobiliteitsbehoeften in een ruimer geheel;
- het aanstellen van de exploitanten van het vervoer op maat;
- de samenwerking met, en de contractering en opvolging van die exploitanten;
- de coördinatie van de taken van de Mobiliteitscentrale enerzijds, en het aanbod van de exploitanten van het vervoer op maat anderzijds;
- het adviseren van de vervoerregio's over mobiliteitsoplossingen en de vormgeving van het vervoer op maat.

De VVM zal die taken uitvoeren in relatie tot het vervoer op maat, zoals dat is beslist door de vervoerregioraden conform artikel 8, §1, tweede lid, 3°, van het decreet Basisbereikbaarheid, maar met uitsluiting van de deelsystemen. Met betrekking tot de deelsystemen blijft het departement de rol opnemen van facilitator, waarbij zal worden gezocht naar de meest adequate en efficiënte uitrol van de systemen in kwestie. De uitsluiting geldt eveneens voor het personenvervoer over water, dat conform artikel 32/1 van het decreet Basisbereikbaarheid wordt aangemerkt als vervoer op maat en waarvoor ter uitvoering van artikel 34/1 van dat decreet het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust is aangewezen als exploitant.

Die taak van de VVM met betrekking tot het vervoer op maat vanuit haar rol als beheerder van het vervoerssysteem is nauw verbonden met haar taken als interne exploitant van het kernnet en het aanvullend net. De VVM zal binnen haar expertise handelen met als doel de geïntegreerde werking en de optimale invulling van het kernnet en het aanvullend net te verzekeren in wisselwerking met het vervoer op maat.

Artikel 20

Om gebruik te kunnen maken van de ervaring op het terrein en de expertise van de exploitant, wordt artikel 47, §2, van het voormelde decreet aangepast om de exploitant te betrekken bij het bepalen van de doorstromingsmaatregelen.

Hoofdstuk 4. Slotbepaling

Artikel 21

Doordat de VVM zal worden belast met de aansturing van de Mobiliteitscentrale en het daarbij horende contractbeheer, overeenkomstig artikel 33, zoals te wijzigen door artikel 18 van dit ontwerp van decreet, verdwijnt de bestaansreden van de dienst van algemeen belang (DAB) Vervoersautoriteit en kan het decreet van 25 februari 2022 worden opgeheven.

Dat neemt niet weg dat de Vervoersautoriteit als administratieve entiteit zal blijven bestaan bij het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, weliswaar in afgeslankte vorm in verhouding tot wat initieel bepaald was in het ontwerp van decreet dat tot het decreet van 25 februari 2022 heeft geleid. Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken zal ten aanzien van de VVM zijn rol blijven vervullen van bevoegde instantie ter ondersteuning van de minister van Mobiliteit en Openbare Werken, zoals wordt bepaald in verordening (EG) 1370/2007 en zoals ook is opgenomen in het openbaredienstencontract.

Een overdracht van personeelsleden van de VVM naar het Departement Mobiliteit en Openbare Werken is in die zin ook niet meer aan de orde, nu de VVM zal worden belast met het contractbeheer met de Mobiliteitscentrale.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Jan JAMBON

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

VOORONTWERP VAN DECREET



Voorontwerp van decreet tot wijziging van het decreet van 31 juli 1990 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn en het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid en tot intrekking van het decreet van 25 februari 2022 betreffende de Vervoersautoriteit

Op voorstel van de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken;

Na beraadslaging,

DE VLAAMSE REGERING BESLUIT:

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

Hoofdstuk 1. Inleidende bepaling

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Hoofdstuk 2. Wijzigingen van het decreet van 31 juli 1990 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn

Art. 2. Artikel 1bis, 3°, 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 en het laatst gewijzigd bij het decreet van 23 december 2021, wordt vervangen door wat volgt:

“3° het Wetboek van vennootschappen en verenigingen: het Wetboek van vennootschappen en verenigingen van 23 maart 2019;”

Art. 3. In artikel 2 van hetzelfde decreet, gewijzigd bij de decreten van 2 april 2004 en 7 december 2018, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° het vijfde lid wordt vervangen door wat volgt:

“De bepalingen met betrekking tot de naamloze vennootschap van het Wetboek van vennootschappen en verenigingen zijn van toepassing op de Maatschappij, voor zover deze niet zijn bepaald in dit decreet, het Bestuursdecreet en de statuten van de Maatschappij.”

2° het zesde lid wordt vervangen door wat volgt:

“De bepalingen van boek XX van het Wetboek van economisch recht van 28 februari 2013 zijn niet van toepassing op de Maatschappij, evenmin als de rechtsregels die betrekking hebben op een toestand van algemene samenloop van schuldeisers.”.

Art. 4. Artikel 3 van hetzelfde decreet, vervangen bij het decreet van 18 mei 1999 en gewijzigd bij de decreten van 8 december 2000, 6 juli 2001, 2 april 2004 en 26 april 2019, wordt vervangen door wat volgt:

“Art. 3. De Maatschappij heeft elke activiteit tot doel die rechtstreeks of onrechtstreeks, volledig of gedeeltelijk verband houdt met het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer verricht in het Vlaamse Gewest en vanuit of naar dit Gewest.

De Maatschappij kan alle activiteiten opzetten waartoe haar personeel, haar installaties en haar uitrusting kunnen worden aangewend, als die activiteiten verband houden met gemeenschappelijk stads- en streekvervoer, met inbegrip van het opvangen van piekmomenten in de vraag.

De Maatschappij kan overgaan tot elke vorm van geregeld personenvervoer, vervoer op maat, leerlingenvervoer en evenementenvervoer, en kan voldoen aan elke openbare dienstverplichting die volgt uit de bepalingen van het openbare dienstencontract, vermeld in artikel 44bis, tweede lid, van dit decreet, en volgens de bepalingen en voorwaarden, vermeld in het decreet basisbereikbaarheid en de uitvoeringsbesluiten ervan.

De Maatschappij kan buiten het kader van haar openbare dienstverplichting alle commerciële activiteiten uitvoeren die rechtstreeks of onrechtstreeks verband houden of gerelateerd zijn aan haar missie of doel, als die de uitvoering van haar openbare dienstverplichting niet in het gedrang brengen.

De Maatschappij kan dadingen aangaan en overeenkomsten tot arbitrage sluiten. Elke overeenkomst tot arbitrage die wordt gesloten nog voor het geschil is gerezen, is evenwel nietig.

Met behoud van de toepassing van artikel III.18 Bestuursdecreet, kan de Maatschappij andere rechtspersonen oprichten, erin deelnemen of zich erin laten vertegenwoordigen.

De Maatschappij beslist vrij, binnen de grenzen van haar maatschappelijke doel, over de verwerving, de aanwending en de vervreemding of de overdracht van lichamelijke en onlichamelijke goederen, over de vestiging of de opheffing

van zakelijke rechten op die goederen, en ook over de uitvoering van de voormelde beslissingen en over de financiering ervan.”.

Art. 5. In hoofdstuk IV van hetzelfde decreet, het laatst gewijzigd bij het decreet van 31 maart 2023, wordt het opschrift van afdeling 2 vervangen door wat volgt:

“Afdeling 2. Organen van de Maatschappij”.

Art. 6. Artikel 12 van hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 26 april 2019, wordt vervangen door wat volgt:

“Art. 12. De Maatschappij heeft de volgende organen:

- 1° de algemene vergadering;
- 2° de raad van bestuur;
- 3° de gedelegeerd bestuurder.

Voor zover ze niet geregeld zijn in dit decreet, worden de bevoegdheden en de werking van de organen, vermeld in het eerste lid, bepaald in de statuten.”

Art. 7. In artikel 13, derde lid, van hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 2 april 2004, wordt de zinsnede “Artikel 544 van het Wetboek van Vennootschappen” vervangen door de zinsnede “Artikel 7:55 van het Wetboek van vennootschappen en verenigingen”.

Art. 8. In artikel 16 van hetzelfde decreet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° de woorden “de hoogste bestuursinstantie” worden vervangen door de woorden “het hoogste orgaan”;

2° er wordt een tweede lid toegevoegd, dat luidt als volgt:

“De raad van bestuur is bevoegd om alle handelingen te verrichten die nodig of dienstig zijn voor de verwezenlijking van het doel en de missie van de Maatschappij, met behoud van de toepassing van de beperkingen die worden bepaald door het Bestuursdecreet, dit decreet en de statuten van de Maatschappij.”.

Art. 9. In hoofdstuk IV, afdeling 2, van hetzelfde decreet, het laatst gewijzigd bij het decreet van 26 april 2019, wordt het opschrift van onderafdeling 3 vervangen door wat volgt:

“Onderafdeling 3. Gedelegeerd bestuurder”.

Art. 10. In artikel 17 van hetzelfde decreet, vervangen bij het decreet van 18 mei 1999 en gewijzigd bij de decreten van 17 juli 2000 en 26 april 2019, wordt het woord “directeur-generaal” telkens vervangen door de woorden “gedelegeerd bestuurder”.

Art. 11. In artikel 18 van hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 26 april 2019, wordt paragraaf 1 vervangen door wat volgt:

“§1. De gedelegeerd bestuurder voert de beslissingen van de raad van bestuur uit en voert het dagelijks bestuur van de Maatschappij.

De gedelegeerd bestuurder handelt met volheid van bevoegdheid voor de bevoegdheden die de raad van bestuur heeft gedelegeerd overeenkomstig de voorwaarden die de raad van bestuur stelt.

De gedelegeerd bestuurder woont van rechtswege de vergaderingen van de raad van bestuur en van de algemene vergadering bij met adviserende stem.”.

Art. 12. Artikel 22 van hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 2 april 2004, wordt vervangen door wat volgt:

“Art. 22. De raad van bestuur kan intern organen oprichten, waaraan de raad van bestuur zijn bevoegdheden kan delegeren. De raad van bestuur kan ook een of meer comités oprichten. De raad van bestuur behoudt het recht op controle over de voormelde organen en comités.”.

Art. 13. Artikel 23 van hetzelfde decreet, vervangen bij het decreet van 26 april 2019, wordt vervangen door wat volgt:

“Art. 23. De raad van bestuur bepaalt de werking, de naamgeving, de samenstelling en de bevoegdheden van de organen en comités, vermeld in artikel 22. De voormelde bevoegdheden kunnen geen betrekking hebben op de volgende elementen:

- 1° het algemene beleid van de onderneming;
- 2° de controle op de eigen werking van het orgaan of comité;
- 3° de bevoegdheden die specifiek toekomen aan de raad van bestuur.”.

Art. 14. In artikel 28 van hetzelfde decreet, gewijzigd bij de decreten van 2 april 2004 en 26 april 2019, wordt het woord “directeur-generaal” telkens vervangen door de woorden “gedelegeerd bestuurder”.

Art. 15. Artikel 31 van hetzelfde decreet wordt vervangen door wat volgt:

“Art. 31. De Maatschappij kan conform het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017 in eigen naam en voor eigen rekening onroerende goederen onteigenen die voor de verwezenlijking van haar maatschappelijke doel nodig zijn.”.

Art. 16. Aan artikel 32 van hetzelfde decreet wordt een derde lid toegevoegd, dat luidt als volgt:

“De Maatschappij kan concessies, huur, zakelijke rechten en gebruiksrechten, verkrijgen, en ook het beheer verkrijgen op of met betrekking tot domeingoederen die aan het Vlaamse Gewest toebehoren. Behoudens een andersluidende overeenkomst kan de Maatschappij overgaan tot de aanleg en exploitatie van installaties op de voormelde goederen. Conform artikel 3.182 van het Burgerlijk Wetboek behoren de constructies die de Maatschappij heeft

opgericht tot haar volle eigendom gedurende de duurtijd van het recht dat aan de Maatschappij is verleend.”.

Art. 17. In artikel 32ter, §4, tweede en derde lid, van hetzelfde decreet, ingevoegd bij het decreet van 28 mei 2021, wordt het woord “directeur-generaal” telkens vervangen door de woorden “gedelegeerd bestuurder”.

Hoofdstuk 3. Wijzigingen van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid

Art. 18. In artikel 33 van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid, gewijzigd bij het decreet van 9 oktober 2020, worden het eerste tot en met het vierde lid vervangen door wat volgt:

“De Mobiliteitscentrale is een orgaan dat de volgende opdrachten heeft:

- 1° informatie over openbaarvervoerdiensten verzamelen en beschikbaar maken;
- 2° vervoersvragen en mobiliteitsmogelijkheden van de gebruiker analyseren en in voorkomend geval die gebruiker doorverwijzen;
- 3° vervoersaanvragen voor ritten verzamelen, efficiënt plannen en vervolgens uitzetten bij een of meer vervoerders of vervoersdiensten, of via collectief beschikbaar gestelde verplaatsingsmiddelen;
- 4° ritprijzen factureren;
- 5° klachten van gebruikers behandelen.

De Vlaamse Regering kan de taken en de werking van de Mobiliteitscentrale nader bepalen.

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

De VVM De Lijn stelt de Mobiliteitscentrale aan, en is belast met de aansturing van de Mobiliteitscentrale en met het contractbeheer.”.

Art. 19. Aan artikel 35 van hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 23 december 2021, worden een derde en een vierde lid toegevoegd, die luiden als volgt:

“De VVM De Lijn ondersteunt de operationalisering van het vervoer op maat door de Mobiliteitscentrale, met uitzondering van:

- 1° het openbaar personenvervoer over water, vermeld in artikel 32/1;
- 2° de deelsystemen.

In het derde lid, 2°, wordt verstaan onder deelsystemen: vervoersoplossingen voor het vervoer van personen, zoals deelauto's, deelfietsen en deelsteps, die in de publieke ruimte worden aangeboden voor gemeenschappelijk gebruik.”.

Art. 20. In artikel 47, §2, eerste lid, van hetzelfde decreet wordt de zinsnede “, brengen daarvoor” vervangen door de zinsnede “en brengen daarvoor, in overleg met de exploitant,”.

Hoofdstuk 4. Slotbepaling

Art. 21. Het decreet van 25 februari 2022 betreffende de Vervoersautoriteit wordt ingetrokken.

Brussel, ... (datum).

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Jan JAMBON

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

ADVIES VAN DE MOBILITEITSRAAD VAN VLAANDEREN



WIJZIGING DECRETEN BASISBEREIKBAARHEID EN DE LIJN

Advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen, Wetstraat 34-36, 1040 Brussel

W www.mobiliteitsraad.be – T +32 2 209 01 11 – E info@mobiliteitsraad.be

Adviesvraag	Voorontwerp van decreet tot wijziging van het decreet van 31 juli 1990 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap VVM De Lijn en het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid en tot intrekking van het decreet van 25 februari 2022 betreffende de Vervoersautoriteit	
Adviesvrager	Lydia Peeters - Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken	
Ontvangst adviesvraag	17 juli 2023	
Goedkeuring raad	28 juli 2023	
Contactpersoon	Koen De Meyer Tim Buyse	kdmeyer@serv.be tbuyse@serv.be



Mevrouw Lydia PEETERS
Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken
Graaf de Ferrarisgebouw
Koning Albert II laan 20
B-1000 Brussel

Advies wijziging decreten Basisbereikbaarheid en De Lijn

Mevrouw de minister

U vroeg de MORA op 17 juli om advies over het 'Voorontwerp van decreet tot wijziging van het decreet van 31 juli 1990 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap VVM De Lijn en het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid en tot intrekking van het decreet van 25 februari 2022 betreffende de Vervoersautoriteit'.

De raad begrijpt dat aanpassingen aan de regelgeving dringend noodzakelijk zijn om de timing rond de verdere uitrol van basisbereikbaarheid niet in het gedrang te brengen. Zonder aangepaste regelgeving is er namelijk geen juridische grond voor de uitvoering van het flexvervoer. Een adviesvraag met hoogdringendheid in volle zomer bemoeilijkt echter sterk het maatschappelijk debat. Al sinds de koerswijziging rond de uitrol van basisbereikbaarheid in de zomer van vorig jaar en het gelijktijdig afsluiten van het nieuwe openbaredienstencontract met De Lijn, is namelijk duidelijk dat regelgevende aanpassingen noodzakelijk waren. De raad betreurt dat deze aanpassingen een jaar op zich lieten wachten.

De MORA

- herhaalt in dit advies zijn vraag naar een transparant tijdspad voor betrokkenen en reizigers voor wat betreft de finale implementatie en vormgeving van basisbereikbaarheid;
- vraagt om snel te verduidelijken hoe het departement MOW een aantal taken m.b.t. de tactische regie, die oorspronkelijk waren toegewezen aan de vervoersautoriteit, zal opnemen;
- adviseert om na te gaan of de voorgestelde wijzigingen aan het oprichtingsdecreet van VVM De Lijn en het decreet basisbereikbaarheid in overeenstemming zijn met de Europese regelgeving inzake eerlijke mededinging. De MORA vraagt eventuele belangenvermenging tussen de rol van De Lijn als 'interne operator' enerzijds en als 'beheerder van het vervoerssysteem' anderzijds te onderzoeken en de meerwaarde van deze dubbele rol voor reiziger en mobiliteit te verduidelijken. Ook de

uitbreiding van de bevoegdheden van De Lijn in het ongeregeld en bijzonder geregeld vervoer vraagt om een grondig onderzoek en transparante communicatie;

- herhaalt het belang van een onafhankelijk en neutraal tactisch orgaan met een sterk toezichthoudende en coördinerende rol bij de uitrol van basisbereikbaarheid. Die moet er o.a. over waken dat er geen blinde vlekken in het aanbod ontstaan en er geen vervoersarmoede wordt gecreëerd voor personen die volledig afhankelijk zijn van het openbaar vervoer voor hun mobiliteit. De MORA vraagt daarom te onderzoeken of een interfederale vervoersautoriteit een interessante piste kan vormen, en tevens een opportuniteit kan bieden om een betere stroomlijning en afstemming tussen de werking van de verschillende openbaarvervoersoperatoren te realiseren.

Hoogachtend

Tim Buyse
algemeen secretaris

Sas van Rouveroy
voorzitter

Inhoud

Advies	34
1. Beleidsproces basisbereikbaarheid geen toonbeeld van goed bestuur	34
2. Decreet Vervoersautoriteit	35
2.1 Opgericht en afgeschaft in één jaar tijd	35
2.2 Tactische regie blijft onduidelijk	35
3. Decreet Basisbereikbaarheid	36
3.1 Onderzoek mogelijke belangenvermenging	36
3.2 Uitbouw en werking mobiliteitscentrale geen sinecure	37
3.3 Aanbesteding flex(+)-vervoer onduidelijk	37
4. Oprichtingsdecreet VVM De Lijn	38
4.1 Gezocht: stabiel rechtskader VVM De Lijn	38
4.2 Nood aan toetsing met EU-wetgeving	39

Advies

1. Beleidsproces basisbereikbaarheid geen toonbeeld van goed bestuur

De transitie van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid loopt niet zonder problemen. Het complexe beleidsproces werd opgedeeld in verschillende decreten en besluiten, die bovendien verschillende keren werden gewijzigd. Hierdoor werd niet enkel geschoven met de oorspronkelijk voorziene timing, maar ook van de initiële beleidsdoelstellingen werd afgeweken in functie van praktische haalbaarheid.

De MORA betreurt in volle zomer een adviesvraag met hoogdringendheid te hebben ontvangen. Al sinds de koerswijziging in de zomer van vorig jaar rond de uitrol van basisbereikbaarheid en het gelijktijdig afsluiten van het nieuwe openbaredienstencontract met De Lijn, is duidelijk dat regelgevende aanpassingen noodzakelijk waren. De raad begrijpt dat aanpassingen aan de regelgeving dringend noodzakelijk zijn om fase 2 op 1 januari 2024 van start te laten gaan. Zonder aangepaste regelgeving is er namelijk geen juridische grond voor de uitvoering van het flexvervoer en zet de hervorming reizigers in de kou. Toch doet de timing de wenkbrauwen fronsen.

De MORA gaf in zijn advies over het Verzameldecreet MOW III van augustus 2022 aan dat de toen voorgestelde decretale wijzigingen onvoldoende waren, en vroeg om het oprichtingsdecreet van De Lijn aan te passen cf. het nieuwe ODC. De MORA betreurt dat deze wijzigingen een jaar op zich lieten wachten.

Bovenstaande bevestigt bovendien de eerdere stelling van de MORA dat de versnipperde oplevering van het verdere wettelijke kader basisbereikbaarheid in verzamel- en oprichtingsdecreten en vele strategische uitvoeringsbesluiten voor **onduidelijkheid zorgt bij het mobiliteitsmiddenveld en de reiziger**. Het gebrek aan een duidelijke beleidsvisie over de finale implementatie en vormgeving van basisbereikbaarheid bemoeilijkt het maatschappelijk debat en maakt de in opmaak zijnde regelgeving ondoorzichtig. De MORA herhaalt nogmaals de nood **aan een transparant tijdspad voor betrokkenen en reizigers voor wat betreft de finale implementatie en vormgeving van basisbereikbaarheid**. Een maatschappelijk debat over versnipperde regelgeving zonder de finale implementatie te kennen is niet mogelijk. Een aantal dossiers waarvoor nog onduidelijkheid heerst (tariefsetting, uitrol doelgroepenvervoer, tactische regie basisbereikbaarheid) zullen doorheen dit advies aan bod komen.

De MORA gaat hierna achtereenvolgens in op

- (i) de intrekking van het decreet van 25 februari 2022 betreffende de vervoersautoriteit (hierna: decreet vervoersautoriteit);
- (ii) de wijziging van het decreet van 31 juli 1990 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn (hierna: oprichtingsdecreet VVM De Lijn);
- (iii) de wijziging van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid (hierna: decreet basisbereikbaarheid).

2. Decreet vervoersautoriteit

2.1 Opggericht en afgeschaft in één jaar tijd

Het decreet basisbereikbaarheid van 26 april 2019 wijst in artikel 5 de overkoepelende mobiliteitsregie toe aan het departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW). De Vlaamse Regering bekrachtigde op 25 februari 2022 het decreet ter oprichting van de vervoersautoriteit. Deze instantie was een optie om tegemoet te komen aan Europese Verordening (EG) 1370/2007, door het tactische niveau van de overkoepelende mobiliteitsregie in handen te leggen van een aparte entiteit van de Vlaamse overheid, met een decretale verankering en een duidelijk onderscheid met de exploitant van de openbare diensten.

Op 15 juli 2022 hechtte de Vlaamse Regering haar principiële goedkeuring aan het ontwerpbesluit over de vervoersautoriteit, dat de taken en de werking van de vervoersautoriteit concreet uitwerkt.

Na de koerswijziging rond basisbereikbaarheid in de zomer van 2022 werd echter duidelijk dat een van de belangrijkste taken die waren toegewezen aan de vervoersautoriteit – het contractbeheer voor het vervoer op maat – wordt overgedragen aan VVM De Lijn: zowel de mobiliteitscentrale als de contracten met de exploitanten zullen door De Lijn worden beheerd. De Vlaamse Regering acht een vervoersautoriteit vandaag dan ook niet meer nodig en schaft deze met voorliggende regelgeving af, waardoor enkele andere taken zoals o.a. de regie van de Hoppinpunten (niet aanleg of beheer), de uitwerking van het mobiliteitsindiceringsproces enz. waarschijnlijk terug bij het departement MOW komen.

2.2 Tactische regie blijft onduidelijk

Gezien (het decreet betreffende) de vervoersautoriteit de facto een lege doos blijft, is de afschaffing ervan een logische zet. Toch blijft het voor de MORA onduidelijk of de huidige aanpak in lijn is met Europese Verordening (EG) 1370/2007 (cf. infra).

De MORA vraagt eveneens snel **duidelijkheid over hoe de tactische regie van basisbereikbaarheid zal georganiseerd worden.**

In vorige adviezen gaf de raad aan dat 'een onafhankelijk en neutraal tactisch orgaan met een sterke toezichthoudende en coördinerende rol noodzakelijk is'. Een aantal taken die de MORA daarbij vooropstelde, worden nu opnieuw toegewezen aan De Lijn. Omdat het departement MOW aangeduid is als modusneutrale regisseur van basisbereikbaarheid, zullen een aantal andere taken hoogstwaarschijnlijk opnieuw bij het departement komen zoals de regie van de Hop-punten (niet aanleg of beheer), de uitwerking van het mobiliteitsindiceringsproces ... Het blijft echter onduidelijk of en in welke mate het departement MOW ook de tactische regie zal opnemen.

Tegelijk moet worden vastgesteld dat heel wat verplaatsingen gewestgrensoverschrijdend plaatsvinden. Bovendien is de trein de eerste laag binnen het gelaagde vervoersnet van basisbereikbaarheid. De MORA vraagt daarom te onderzoeken of een **interfederale vervoersautoriteit** een interessante piste kan vormen, en tevens een opportuniteit kan bieden om een betere stroomlijning en afstemming tussen de werking van de verschillende openbaarvervoersoperatoren te realiseren.

3. Decreet Basisbereikbaarheid

3.1 Onderzoek mogelijke belangenvermenging

De rol van VVM De Lijn veranderde de afgelopen jaren verschillende keren: van 'mobiliteitsregisseur' (tot 2015) tot 'interne exploitant' (2019) tot 'beheerder van het vervoerssysteem' (2022), met een ondersteunende en faciliterende rol t.o.v. de mobiliteitscentrale.

Met voorliggende aanpassingen aan het decreet basisbereikbaarheid wordt het toezicht op de uitvoering van de opdrachten van de mobiliteitscentrale een opdracht van De Lijn, net zoals de eerstvolgende aanstelling ervan. De Lijn is echter zowel operationele partner als interne operator. De MORA vraagt om het risico op eventuele **belangenvermenging** grondig te onderzoeken en hierover transparant te communiceren.

Het toewijzen van toezicht op de mobiliteitscentrale door De Lijn houdt mogelijks een aantal beperkingen in voor de toekomstige ontwikkeling van de mobiliteitscentrale als MaaS-operator gezien het aanbod van andere mobiliteitsaanbieders naast dat van De Lijn zal staan en de voorziene ticketing en tarieven ook binnen de bevoegdheden van De Lijn vallen. **Voor de MORA is het cruciaal dat de mobiliteitscentrale onafhankelijk kan werken en alle mobiliteitsdiensten gelijkwaardig worden aangeboden aan de reiziger.** Dit is immers een voorwaarde om basisbereikbaarheid tot een succes te maken. De raad vraagt hierover de hoogst mogelijke transparantie.

3.2 Uitbouw en werking mobiliteitscentrale geen sinecure

De uitbouw en werking van de mobiliteitscentrale legt een aantal financiële risico's bij De Lijn. Het aanwenden van de middelen dient nauwlettend opgevolgd te worden teneinde een modale shift te kunnen bewerkstelligen.

Om deze taken in relatie tot het vervoer op maat afdoend te kunnen uitvoeren moeten de hiervoor noodzakelijk zijnde budgetten worden toegekend aan de werkingsmiddelen van De Lijn en moet ook bijkomend geïnvesteerd worden in kennisopbouw en deskundigheid bij de vervoersmaatschappij.

De MORA vraagt in zijn memorandum 2024-2029 om meer middelen te voorzien voor het Vlaams openbaar vervoer en om de **budgetneutraliteit voor de realisatie van basisbereikbaarheid los te laten**.

3.3 Aanbesteding flex(+)-vervoer onduidelijk

Flexvervoer

Het gevaar bestaat dat zonder een aanbod aan flexvervoer de uitrol van basisbereikbaarheid – die lokaal mogelijks gepaard gaat met halteschrappingen en minder bediening van dorpskernen – reizigers in de kou zal zetten die zijn aangewezen op het openbaar vervoer. De MORA vreest bijkomende vervoersarmoede en vraagt dit absoluut te vermijden.

Het is de bedoeling van de Vlaamse Regering om op 1 januari 2024 te starten met de uitrol van het **flexvervoer**. De raad van bestuur van De Lijn moet de aanbesteding van het flexvervoer nog finaliseren. Dat impliceert dat na de goedkeuring de exploitanten die de opdracht binnenhalen een zeer korte tijd hebben om voertuigen aan te kopen en uit te rusten, personeel aan te werven en op te leiden. Door de omvang van de opdracht, de lange levertijden van voertuigen en de krapte op de arbeidsmarkt, stelt de MORA vast dat de tijd dringt om een kwaliteitsvol flexvervoer te organiseren.

Op basis van de voorliggende tekst kunnen we aannemen dat De Lijn op termijn ook een rol zal spelen in het **collectief werknemersvervoer**. Vandaag geniet het collectief bedrijfsvervoer dat wordt ingericht naar zones waar De Lijn geen of onvoldoende aanbod uitrolt, financiële steun van de Vlaamse overheid. De financiering zal in de toekomst gebundeld worden en via de vervoerregio's doorgeschoven worden naar de mobiliteitscentrale die vanuit die positie het werknemersvervoer zal moeten ondersteunen en moeten afstemmen op de vervoersbehoeften van werknemers. Dat zal dus ook onder regie van De Lijn gebeuren.

De MORA vraagt snel duidelijkheid over de rol die de mobiliteitscentrale en De Lijn hierin zullen spelen en hoe zal worden samengewerkt met ondernemingsclusters, sociale partners en bestaande initiatieven zodat er bij o.a. de uitwerking van de vervoersplanning een goed zicht is op de mobiliteitsbehoeften en op het potentieel aan een bijkomende modal shift in activiteitenzones met een grote auto-afhankelijkheid. De raad wil vermijden dat er een onduidelijke

overgangperiode ontstaat die de bestaande, waardevolle initiatieven schaden. Dit zou nefast zijn voor de modal shift naar bepaalde perifere bedrijvzones.

Flex+-vervoer

De MORA vraagt met aandrang dat **de switch van de openbare dienstverplichting doelgroepenvervoer naar Flex+-vervoer in combinatie met de mobiliteitscentrale effectief plaatsvindt tegen 1 januari 2025.**

Op basis van de voorliggende tekst kunnen we aannemen dat De Lijn de taken m.b.t. tot Flex+ op zich zal nemen. Hoewel niet expliciet vermeld, volgt dit impliciet uit de decreetswijziging waarbij *“de VVM de taken in relatie tot vervoer op maat opneemt, met uitsluiting van de deelsystemen (MOW is daar facilitator) en personenvervoer over water (MDK als exploitant)”*.

Dat zou ook blijken uit het ODC: “De partijen verbinden zich ertoe een inclusieve dienstverlening aan te bieden met bijzondere aandacht voor de doelgroepen ouderen, personen met een beperking, personen in armoede en personen met een lage digitale geletterdheid.”

Het ontbreekt voor de MORA echter aan een expliciete visie over hoe het doelgroepenvervoer vanaf 2025, al dan niet in samenwerking met de departementen Onderwijs (leerlingenvervoer) en Welzijn (compensatiedecreet), de andere actoren (MAV, DAV, MMC's ...) zal uitgevoerd en gefinancierd worden.

Een aantal concrete keuzes zijn bovendien nog te maken. De MORA verwacht om samen met de andere stakeholders tijdig betrokken te worden in het maatschappelijk debat. De raad dringt er op aan dat de NMBS en de gewestelijke openbaarvervoersoperatoren een gelijkaardig beleid met dezelfde uniforme voordelen voeren t.o.v. doelgroepen zoals personen met beperkte mobiliteit, ouderen, jongeren, lage inkomens enz. Dit is een absolute voorwaarde om de toegang tot geïntegreerde tariefproducten te faciliteren en de mobiliteit van doelgroepen te vergroten.

4. Oprichtingsdecreet VVM De Lijn

4.1 Gezocht: stabiel rechtskader VVM De Lijn

Met voorliggend wijzigingsdecreet wordt tegemoet gekomen aan de vraag van de MORA om de gewijzigde taakstelling uit het openbaredienstencontract 2023-2027 een rechtsbasis te geven. De MORA betreurt evenwel dat deze noodzakelijke regelgevende wijzigingen een jaar op zich lieten wachten. Het oprichtingsdecreet van VVM De Lijn wordt zo voor een tweede keer aangepast in minder dan een jaar.

De raad vraagt een **stabiel rechtskader voor de werking van de vervoersmaatschappij.**

Opnieuw blijven er trouwens enkele onduidelijkheden die de komende jaren door decreetwijzigingen en uitvoeringsbesluiten moeten worden aangepakt:

- **Tariefsetting.** In het kader van het nieuwe ODC met VMM De Lijn krijgt deze laatste meer 'tariefautonomie' om flexibeler in te spelen op de vraag van de reiziger. De nieuwe tariefstructuur moet nog goedgekeurd worden door de Vlaamse Regering. Binnen de MORA is een breed draagvlak voor tarief- en ticketintegratie voor alle vervoerslagen van basisbereikbaarheid en met de andere gewestelijke openbaarvervoersoperatoren. De MORA verwacht dat het voorstel van De Lijn (tariefbesluit) aan een maatschappelijk debat wordt onderworpen. De vervoerregio's staan volgens het decreet basisbereikbaarheid in voor het tariefbeleid over het Vervoer op Maat. De vervoerregio's zijn vragende partij om tarieven af te stemmen op Vlaams niveau. Verder is voorzien in een integratie van alle tickets die via de mobiliteitscentrale worden aangeboden. Het is onduidelijk op welke manier en wanneer tickets van andere aanbieders in de mobiliteitscentrale worden opgenomen.
- **Taakstelling De Lijn.** Het decreet voorziet dat de Vlaamse Regering de taken van De Lijn als beheerder van het vervoerssysteem nader kan bepalen. Een aantal van die taken worden omschreven in de memorie van toelichting.

4.2 Nood aan toetsing met EU-wetgeving

Bij de invoering van het decreet basisbereikbaarheid werd het ongeregeld vervoer uit de taakomschrijving van De Lijn gehaald, dit in overeenstemming met de Europese regelgeving.

Verordening (EU) nr. 1370/2007 laat toe dat een overheid aan compensatiesteun en/of exclusieve rechten kan verlenen als tegenprestatie voor het vervullen van de noodzakelijke openbare personenvervoersdiensten. In casu betreffen deze personenvervoersdiensten het openbaar stads- en streekvervoer (>8+1), het voor iedereen toegankelijk en permanent beschikbaar openbaar vervoer, en dus niet de markten die conform de Verordening (EG) 1073/2009 werden geliberaliseerd, met name het ongeregeld en bijzonder geregeld vervoer (deze laatste mits contract met de opdrachtgever)

De MORA stelt vast dat voorliggende regelgeving de bevoegdheden van VMM De Lijn sterk uitbreidt en vraagt om – in het kader van de eerlijke mededinging – **na te gaan of deze wijzigingen in overeenstemming zijn met de Europese regelgeving** zoals opgenomen in Verordening (EU) nr. 1073/2009 en Verordening (EU) nr. 1370/2007.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE



RAAD VAN STATE

afdeling Wetgeving

advies 74.350/3
van 30 oktober 2023

over

een voorontwerp van decreet van het Vlaamse Gewest ‘tot wijziging van het decreet van 31 juli 1990 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn en het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid en tot intrekking van het decreet van 25 februari 2022 betreffende de Vervoersautoriteit’

Op 4 augustus 2023 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een voorontwerp van decreet van het Vlaamse Gewest ‘tot wijziging van het decreet van 31 juli 1990 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn en het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid en tot intrekking van het decreet van 25 februari 2022 betreffende de Vervoersautoriteit’.

Het voorontwerp is door de derde kamer onderzocht op 10 oktober 2023. De kamer was samengesteld uit Jeroen VAN NIEUWENHOVE, kamervoorzitter, Koen MUYLLE en Toon MOONEN, staatsraden, Jan VELAERS, assessor, en Annemie GOOSSENS, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Dries VAN EECKHOUTTE, eerste auditeur.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 30 oktober 2023.

*

1. Met toepassing van artikel 84, § 3, eerste lid, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, heeft de afdeling Wetgeving zich toegespitst op het onderzoek van de bevoegdheid van de steller van de handeling, van de rechtsgrond¹, alsmede van de vraag of aan de te vervullen vormvereisten is voldaan.

*

STREKKING VAN HET VOORONTWERP

2. Het voor advies voorgelegde voorontwerp van decreet van het Vlaamse Gewest strekt in hoofdzaak tot de wijziging van het decreet van 31 juli 1990 ‘betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoermaatschappij - De Lijn’ (artikelen 2 tot 17 van het voorontwerp) en van het decreet van 26 april 2019 ‘betreffende de basisbereikbaarheid’ (artikelen 18 tot 20).

Met die wijzigingen wordt blijkens de memorie van toelichting vooreerst beoogd de voormelde decreten in overeenstemming te brengen met het op 1 juli 2022 door de Vlaamse Regering goedgekeurde openbaredienstencontract 2023-2027 voor de Vlaamse Vervoersmaatschappij – De Lijn (hierna: De Lijn) en met het op 31 maart 2023 goedgekeurde addendum bij dat contract. Zo worden de taken van de Lijn verduidelijkt (artikel 4), wordt De Lijn belast met de aansturing van de Mobiliteitscentrale (artikel 18) en met de ondersteuning van de operationalisering van het vervoer op maat door die centrale (artikel 19) en wordt in overleg met de exploitant voorzien bij het nemen van doorstromingsmaatregelen (artikel 20). In het verlengde hiervan wordt het decreet van 25 februari 2022 ‘betreffende de Vervoersautoriteit’ ingetrokken (artikel 21).

Voorts wordt het decreet van 31 juli 1990 gewijzigd om rekening te houden met het nieuwe Wetboek van vennootschappen en verenigingen, met de invoering van het Wetboek van economisch recht, met het Bestuursdecreet van 7 december 2018 en met het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017 (artikelen 2, 3, 5 tot 15 en 17) en wordt bepaald dat als De Lijn overgaat tot de aanleg en exploitatie van installaties op goederen die haar ter beschikking worden gesteld, die in volle eigendom aan haar zullen toebehoren (artikel 16).

ONDERZOEK VAN DE TEKST

Artikel 3

3. Luidens het ontworpen artikel 2, vijfde lid, van het decreet van 31 juli 1990 (artikel 3, 1°, van het voorontwerp) zijn de bepalingen met betrekking tot de naamloze vennootschap van het Wetboek van vennootschappen en verenigingen van toepassing op De Lijn “voor zover *deze* niet zijn bepaald in dit decreet, het Bestuursdecreet en de statuten van de Maatschappij.” Grammaticaal heeft het woord “*deze*” betrekking op de bepalingen met betrekking

¹ Aangezien het om een voorontwerp van decreet gaat, wordt onder “rechtsgrond” de overeenstemming met de hogere rechtsnormen verstaan.

tot de naamloze vennootschap van het Wetboek van vennootschappen en verenigingen. Die bepalingen worden evenwel niet zelf *bepaald* in het decreet van 31 juli 1990.

In de memorie van toelichting wordt omtrent die bepaling evenwel onder meer het volgende gesteld:

“Voor alles wat niet is bepaald in het Oprichtingsdecreet, het Bestuursdecreet van 7 december 2018 en de statuten, wordt, bij wijze van suppletief recht, verwezen naar de bepalingen over de naamloze vennootschap in het Wetboek van vennootschappen en verenigingen.”

Daar wordt nog het volgende aan toegevoegd:

“Als de bepalingen over de naamloze vennootschap in het Wetboek van vennootschappen en verenigingen onverenigbaar blijken met het statuut van de VVM als publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap, zijn ze aldus niet van toepassing.”

Bijgevolg schrijve men beter dat de bepalingen met betrekking tot de naamloze vennootschap van het Wetboek van vennootschappen en verenigingen van toepassing zijn op De Lijn voor zover deze niet *onverenigbaar* zijn met dit decreet, het Bestuursdecreet van 7 december 2018 en de statuten van De Lijn.

Artikel 4

4. Luidens het ontworpen artikel 3, derde lid, van het decreet van 31 juli 1990 kan De Lijn overgaan tot elke vorm van geregeld personenvervoer, vervoer op maat, leerlingenvervoer en evenementenvervoer, en kan ze voldoen aan elke openbaredienstverplichting die volgt uit de bepalingen van het openbaredienstencontract volgens de bepalingen en voorwaarden vermeld in het decreet van 26 april 2019 en de uitvoeringsbesluiten ervan. In het ontworpen vierde lid van dat artikel wordt bepaald dat De Lijn buiten het kader van haar openbaredienstverplichting alle commerciële activiteiten kan uitvoeren die rechtstreeks of onrechtstreeks verband houden of gerelateerd zijn aan haar missie of doel, als die de uitvoering van haar openbaredienstverplichting niet in het gedrang brengen.

Gevraagd naar de verenigbaarheid van die bepalingen met artikel 5, lid 2, van verordening (EG) nr. 1370/2007 van het Europees Parlement en de Raad ‘betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 1191/69 van de Raad en Verordening (EEG) nr. 1107/70 van de Raad’, antwoordde de gemachtigde:

“Het geregeld personenvervoer is conform artikel 5, lid 2, van Verordening 1370/2007 toegekend aan De Lijn.

Wat betreft het leerlingenvervoer is het zo dat de opdracht van De Lijn voortvloeit uit artikel 5, §2, van de Wet van 15 juli 1983 houdende oprichting van de Nationale Dienst voor leerlingenvervoer en dus ook een openbardienstverplichting inhoudt die al jaren volgt uit een wettelijke bepaling.

Het evenementenvervoer wordt georganiseerd conform het principe van de versterkingsritten en vormt aldus een verduidelijking op haar reeds bestaande bevoegdheid inzake het geregeld vervoer.

In de mate dat vervoer op maat aangeboden wordt met bussen en bijgevolg onder het toepassingsgebied van de Verordening 1370/2007 valt, gaat het conform de definitie van artikel 32, §4, van het Decreet Basisbereikbaarheid nog steeds om collectief aangeboden vervoer en dus om openbaar vervoer. Aldus is er geen onverenigbaarheid van de voorliggende decreetswijziging met Verordeningen (EG) 1073/2009 en 1370/2007.”

Op grond hiervan kan worden aangenomen dat het ontworpen artikel 3, derde lid, van het decreet van 31 juli 1990 bestaanbaar is met artikel 5, lid 2 van verordening (EG) nr. 1370/2007.

Wat het ontworpen vierde lid van die bepaling betreft, zal bij het uitvoeren van de commerciële activiteiten erop moeten worden toegezien dat overeenkomstig artikel 5, lid 2, alinea 3, van verordening (EG) nr. 1370/2007 De Lijn niet deelneemt aan openbare aanbestedingen voor het verrichten van openbare personenvervoersdiensten buiten het grondgebied van het Vlaamse Gewest en dat overeenkomstig punt 5 van de bijlage bij die verordening De Lijn voor de exploitatie van de openbare vervoersdiensten over een gescheiden boekhouding beschikt om de transparantie te verhogen en kruissubsidies te vermijden. Blijkens de memorie van toelichting is dat ook de bedoeling. Zo wordt onder meer het volgende gesteld:

“Vervolgens wordt in het nieuw toe te voegen vierde lid bepaald dat de VVM buiten het kader van haar openbardienstverplichting ook kan overgaan tot alle commerciële activiteiten, voor zover die de uitvoering van de openbardienstverplichting niet in het gedrang brengen. Daarbij kan de VVM alleen binnen de vooropgestelde missie en doelstelling commerciële handelingen stellen die direct of indirect verband houden met of gerelateerd zijn aan vervoersactiviteiten. Ze moet daarbij de bepalingen van verordening (EG) 1370/2007 in acht nemen. In dat kader zal de VVM de commerciële activiteiten die buiten de openbardienstverplichtingen vallen, voor zover die de uitvoering van de openbardienstverplichting niet in gedrang brengen, alleen kunnen verrichten op voorwaarde dat ze artikel 5 van de bijlage van de voormelde verordening respecteert.”

Artikel 11

5. Artikel 11 van het voorontwerp strekt ertoe artikel 18, § 1, van het decreet van 31 juli 1990 te vervangen. Vermits die bepaling sinds de opheffing van paragraaf 2 ervan bij artikel 11 van het decreet van 26 april 2019² nog slechts één paragraaf telt, kan de indeling in paragrafen, en bijgevolg de vermelding “§ 1.”, worden weggelaten.

Artikel 13

6. Luidens het ontworpen artikel 23 van het decreet van 31 juli 1990 bepaalt de raad van bestuur de werking, de naamgeving, de samenstelling en *de bevoegdheden* van de organen en comités die hij overeenkomstig het ontworpen artikel 22 van hetzelfde decreet kan oprichten. In punt 3° van die bepaling worden evenwel “de bevoegdheden die specifiek toekomen aan de raad van bestuur” uitgesloten van die mogelijke bevoegdheidstoewijzing.

In de memorie van toelichting wordt dienaangaande onder meer het volgende gesteld:

“De Raad van Bestuur zal echter de bevoegdheden die ingevolge wettelijke of decretale bepalingen, hetzij via opdracht of besluitvorming van de Vlaamse Regering specifiek aan haar zijn toegewezen of aan haar specifiek zijn voorbehouden, niet verder kunnen overgedragen aan een ander orgaan van de VVM, tenzij dit uitdrukkelijk werd bepaald.”

De gemachtigde voegde daar nog het volgende aan toe:

“De zinsnede ‘tenzij dit uitdrukkelijk werd bepaald’ in de memorie van toelichting heeft enkel betrekking op de specifieke bevoegdheden die toekomen aan de raad van bestuur. Dit zijn bijvoorbeeld de bevoegdheden inzake vaststelling van de exploitatiebegroting, de benoeming van de personeelsleden van het hoogste niveau, het afsluiten van het openbaredienstencontract, afsluiting van de jaarrekening of de vaststelling van de tarieven. Een aantal van deze bevoegdheden vloeien voort uit of zijn vastgesteld in decreten of besluiten van de Vlaamse Regering. Deze bevoegdheden kunnen enkel door de Raad van Bestuur worden uitgeoefend, behoudens indien het decreet of het besluit voorziet in de mogelijkheid tot sub-delegatie. Om onder meer de operationele werking te waarborgen, kan de Raad van Bestuur onder haar verantwoordelijkheid en mits rapportering (zie artikel 14 en 15 van de statuten VVM-De Lijn, goedgekeurd bij besluit van de Vlaamse Regering 3 maart 2023) overgaan tot delegaties aan andere organen.”

Het lijkt raadzaam om in het voorontwerp, of alleszins in de memorie van toelichting, te verduidelijken wat wordt bedoeld met “de bevoegdheden die specifiek toekomen aan de raad van bestuur”.

² Decreet van 26 april 2019 ‘houdende diverse bepalingen over het mobiliteitsbeleid, de openbare werken en het vervoer, het verkeersveiligheidsbeleid en VVM - De Lijn’.

Artikel 21

7. Artikel 21 van het voorontwerp strekt tot intrekking van het decreet van 25 februari 2022. Vermits dat decreet evenwel nog niet in werking is getreden,³ kan er echter mee worden volstaan het op te heffen.

DE GRIFFIER

DE VOORZITTER

Annemie GOOSSENS

Jeroen VAN NIEUWENHOVE

³ Luidens artikel 6 ervan treedt dat decreet in werking op een datum die de Vlaamse Regering vaststelt en uiterlijk op 1 januari 2024. Tot op heden heeft de Vlaamse Regering geen besluit genomen om het decreet in werking te stellen voor 1 januari 2024.

ONTWERP VAN DECREET

ONTWERP VAN DECREET

Op voorstel van de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken;

Na beraadslaging,

DE VLAAMSE REGERING BESLUIT:

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

Hoofdstuk 1. Inleidende bepaling

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Hoofdstuk 2. Wijzigingen van het decreet van 31 juli 1990 betreffende het publiek-rechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn

Art. 2. Artikel 1bis, 3°, van het decreet van 31 juli 1990 betreffende het publiek-rechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn, ingevoegd bij het decreet van 2 april 2004 en het laatst gewijzigd bij het decreet van 23 december 2021, wordt vervangen door wat volgt:

“3° het Wetboek van vennootschappen en verenigingen: het Wetboek van vennootschappen en verenigingen van 23 maart 2019;”;

Art. 3. In artikel 2 van hetzelfde decreet, gewijzigd bij de decreten van 2 april 2004 en 7 december 2018, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° het vijfde lid wordt vervangen door wat volgt:

“De bepalingen met betrekking tot de naamloze vennootschap van het Wetboek van vennootschappen en verenigingen zijn van toepassing op de Maatschappij, voor zover deze niet onverenigbaar zijn met dit decreet, het Bestuursdecreet en de statuten van de Maatschappij.”;

2° het zesde lid wordt vervangen door wat volgt:

“De bepalingen van boek XX van het Wetboek van economisch recht van 28 februari 2013 zijn niet van toepassing op de Maatschappij, evenmin als de rechtsregels die betrekking hebben op een toestand van algemene samenloop van schuldeisers.”.

Art. 4. Artikel 3 van hetzelfde decreet, vervangen bij het decreet van 18 mei 1999 en gewijzigd bij de decreten van 8 december 2000, 6 juli 2001, 2 april 2004 en 26 april 2019, wordt vervangen door wat volgt:

“Art. 3. De Maatschappij heeft elke activiteit tot doel die rechtstreeks of onrechtstreeks, volledig of gedeeltelijk verband houdt met het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer verricht in het Vlaamse Gewest en vanuit of naar dit gewest.

De Maatschappij kan alle activiteiten opzetten waartoe haar personeel, haar installaties en haar uitrusting kunnen worden aangewend, als die activiteiten verband houden met gemeenschappelijk stads- en streekvervoer, met inbegrip van het opvangen van piekmomenten in de vraag.

De Maatschappij kan overgaan tot elke vorm van geregeld personenvervoer, vervoer op maat, leerlingenvervoer en evenementenvervoer, en kan voldoen aan elke openbardienstverplichting die volgt uit de bepalingen van het openbardienstencontract, vermeld in artikel 44bis, tweede lid, van dit decreet, en volgens de bepalingen en voorwaarden, vermeld in het decreet Basisbereikbaarheid en de uitvoeringsbesluiten ervan.

De Maatschappij kan buiten het kader van haar openbardienstverplichting alle commerciële activiteiten uitvoeren die rechtstreeks of onrechtstreeks verband houden of gerelateerd zijn aan haar missie of doel, als die de uitvoering van haar openbardienstverplichting niet in het gedrang brengen.

De Maatschappij kan dadingen aangaan en overeenkomsten tot arbitrage sluiten. Elke overeenkomst tot arbitrage die wordt gesloten nog voor het geschil is gerezen, is evenwel nietig.

Met behoud van de toepassing van artikel III.18 van het Bestuursdecreet, kan de Maatschappij andere rechtspersonen oprichten, erin deelnemen of zich erin laten vertegenwoordigen.

De Maatschappij beslist vrij, binnen de grenzen van haar maatschappelijke doel, over de verwerving, de aanwending en de vervreemding of de overdracht van lichamelijke en onlichamelijke goederen, over de vestiging of de opheffing van zakelijke rechten op die goederen, en ook over de uitvoering van de voormelde beslissingen en over de financiering ervan.”.

Art. 5. In hoofdstuk IV van hetzelfde decreet, het laatst gewijzigd bij het decreet van 31 maart 2023, wordt het opschrift van afdeling 2 vervangen door wat volgt:

“Afdeling 2. Organen van de Maatschappij”.

Art. 6. Artikel 12 van hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 26 april 2019, wordt vervangen door wat volgt:

“Art. 12. De Maatschappij heeft de volgende organen:

- 1° de algemene vergadering;
- 2° de raad van bestuur;
- 3° de gedelegeerd bestuurder.

Voor zover ze niet geregeld zijn in dit decreet, worden de bevoegdheden en de werking van de organen, vermeld in het eerste lid, bepaald in de statuten.”.

Art. 7. In artikel 13, derde lid, van hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 2 april 2004, wordt de zinsnede “Artikel 544 van het Wetboek van Vennootschappen” vervangen door de zinsnede “Artikel 7:55 van het Wetboek van vennootschappen en verenigingen”.

Art. 8. In artikel 16 van hetzelfde decreet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

- 1° de woorden “de hoogste bestuursinstantie” worden vervangen door de woorden “het hoogste orgaan”;

2° er wordt een tweede lid toegevoegd, dat luidt als volgt:

“De raad van bestuur is bevoegd om alle handelingen te verrichten die nodig of dienstig zijn voor de verwezenlijking van het doel en de missie van de Maatschappij, met behoud van de toepassing van de beperkingen die worden bepaald door het Bestuursdecreet, dit decreet en de statuten van de Maatschappij.”.

Art. 9. In hoofdstuk IV, afdeling 2, van hetzelfde decreet, het laatst gewijzigd bij het decreet van 26 april 2019, wordt het opschrift van onderafdeling 3 vervangen door wat volgt:

“Onderafdeling 3. Gedelegeerd bestuurder”.

Art. 10. In artikel 17 van hetzelfde decreet, vervangen bij het decreet van 18 mei 1999 en gewijzigd bij de decreten van 17 juli 2000 en 26 april 2019, wordt het woord “directeur-generaal” telkens vervangen door de woorden “gedelegeerd bestuurder”.

Art. 11. Artikel 18 van hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 26 april 2019, wordt vervangen door wat volgt:

“Art.18. De gedelegeerd bestuurder voert de beslissingen van de raad van bestuur uit en voert het dagelijks bestuur van de Maatschappij.

De gedelegeerd bestuurder handelt met volheid van bevoegdheid voor de bevoegdheden die de raad van bestuur heeft gedelegeerd overeenkomstig de voorwaarden die de raad van bestuur stelt.

De gedelegeerd bestuurder woont van rechtswege de vergaderingen van de raad van bestuur en van de algemene vergadering bij met adviserende stem.”.

Art. 12. Artikel 22 van hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 2 april 2004, wordt vervangen door wat volgt:

“Art. 22. De raad van bestuur kan intern organen oprichten, waaraan de raad van bestuur zijn bevoegdheden kan delegeren. De raad van bestuur kan ook een of meer comités oprichten. De raad van bestuur behoudt het recht op controle over de voormelde organen en comités.”.

Art. 13. Artikel 23 van hetzelfde decreet, vervangen bij het decreet van 26 april 2019, wordt vervangen door wat volgt:

“Art. 23. De raad van bestuur bepaalt de werking, de naamgeving, de samenstelling en de bevoegdheden van de organen en comités, vermeld in artikel 22. De voormelde bevoegdheden kunnen geen betrekking hebben op de volgende elementen:

- 1° het algemene beleid van de onderneming;
- 2° de controle op de eigen werking van het orgaan of comité;
- 3° de bevoegdheden die specifiek toekomen aan de raad van bestuur.”.

Art. 14. In artikel 28 van hetzelfde decreet, gewijzigd bij de decreten van 2 april 2004 en 26 april 2019, wordt het woord “directeur-generaal” telkens vervangen door de woorden “gedelegeerd bestuurder”.

Art. 15. Artikel 31 van hetzelfde decreet wordt vervangen door wat volgt:

“Art. 31. De Maatschappij kan conform het Vlaams Ontheffingsdecreet van 24 februari 2017 in eigen naam en voor eigen rekening onroerende goederen ontheffen die voor de verwezenlijking van haar maatschappelijke doel nodig zijn.”.

Art. 16. Aan artikel 32 van hetzelfde decreet wordt een derde lid toegevoegd, dat luidt als volgt:

“De Maatschappij kan concessies, huur, zakelijke rechten en gebruiksrechten verkrijgen, en ook het beheer verkrijgen op of met betrekking tot domeingoederen die aan het Vlaamse Gewest toebehoren. Behoudens een andersluidende overeenkomst kan de Maatschappij overgaan tot de aanleg en exploitatie van installaties op de voormelde goederen. Conform artikel 3.182 van het Burgerlijk Wetboek behoren de constructies die de Maatschappij heeft opgericht tot haar volle eigendom gedurende de duurtijd van het recht dat aan de Maatschappij is verleend.”.

Art. 17. In artikel 32ter, §4, tweede en derde lid, van hetzelfde decreet, ingevoegd bij het decreet van 28 mei 2021, wordt het woord “directeur-generaal” telkens vervangen door de woorden “gedelegeerd bestuurder”.

Hoofdstuk 3. Wijzigingen van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid

Art. 18. In artikel 33 van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid, gewijzigd bij het decreet van 9 oktober 2020, worden het eerste tot en met het vierde lid vervangen door wat volgt:

“De Mobiliteitscentrale is een orgaan dat de volgende opdrachten heeft:

- 1° informatie over openbaarvervoerdiensten verzamelen en beschikbaar maken;
- 2° vervoersvragen en mobiliteitsmogelijkheden van de gebruiker analyseren en in voorkomend geval die gebruiker doorverwijzen;
- 3° vervoersaanvragen voor ritten verzamelen, efficiënt plannen en vervolgens uitzetten bij een of meer vervoerders of vervoersdiensten, of via collectief beschikbaar gestelde verplaatsingsmiddelen;
- 4° ritprijzen factureren;
- 5° klachten van gebruikers behandelen.

De Vlaamse Regering kan de taken en de werking van de Mobiliteitscentrale nader bepalen.

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

De VMM De Lijn stelt de Mobiliteitscentrale aan, en is belast met de aansturing van de Mobiliteitscentrale en met het contractbeheer.”.

Art. 19. Aan artikel 35 van hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 23 december 2021, worden een derde en een vierde lid toegevoegd, die luiden als volgt:

“De VVM De Lijn ondersteunt de operationalisering van het vervoer op maat door de Mobiliteitscentrale, met uitzondering van:

- 1° het openbaar personenvervoer over water, vermeld in artikel 32/1;
- 2° de deelsystemen.

In het derde lid, 2°, wordt verstaan onder deelsystemen: vervoersoplossingen voor het vervoer van personen, zoals deelauto's, deelfietsen en deelsteps, die in de publieke ruimte worden aangeboden voor gemeenschappelijk gebruik.”.

Art. 20. In artikel 47, §2, eerste lid, van hetzelfde decreet wordt de zinsnede „, brengen daarvoor” vervangen door de zinsnede „en brengen daarvoor, in overleg met de exploitant,”.

Hoofdstuk 4. Slotbepaling

Art. 21. Het decreet van 25 februari 2022 betreffende de Vervoersautoriteit wordt opgeheven.

Brussel, 17 november 2023.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Jan JAMBON

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS