

ingediend op **1904** (2023-2024) – Nr. 2
7 februari 2024 (2023-2024)

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Sofie Mertens

over het 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

Documenten in het dossier:
1904 (2023-2024) – Nr. 1: Ontwerp van decreet

Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:

Voorzitter: Bart Claes.

Vaste leden:

Annick De Ridder, Maarten De Veuster, Bert Maertens, Marius Meremans, Rita Moors;

Bart Claes, Carmen Ryheul, Wim Verheyden;

Martine Fournier, Sofie Mertens;

Marino Keulen, Willem-Frederik Schiltz;

Imade Annouri, Stijn Bex;

Els Robeyns.

Plaatsvervangers:

Arnout Coel, Koen Daniëls, Inez De Coninck, Axel Ronse, Paul Van Miert;

Roosmarijn Beckers, Johan Deckmyn, Leo Pieters;

Karin Brouwers, Joke Schauvliege;

Stephanie D'Hose, Mercedes Van Volcem;

Björn Rzoska, Jeremie Vaneeckhout;

Annick Lambrecht.

Toegevoegde leden:

Jos D'Haese.

INHOUD

I.	Toelichting door minister Lydia Peeters.....	4
II.	Bespreking.....	5
1.	Algemene bespreking	5
1.1.	Vragen en opmerkingen van de leden.....	5
1.2.	Antwoorden van minister Lydia Peeters	8
1.3.	Replieken.....	9
2.	Artikelsgewijze bespreking	10
III.	Stemmingen.....	11
	Gebruikte afkortingen	12

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken besprak op 25 januari 2024 het 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.

I. Toelichting door minister Lydia Peeters

Minister *Lydia Peeters*, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, zegt dat het ontwerp van decreet een aantal aanpassingen aanbrengt aan het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid, aan het oprichtingsdecreet van De Lijn (decreet van 31 juli 1990 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn) en het decreet van 25 februari 2022 betreffende de Vervoersautoriteit. De decreten worden aangepast aan gewijzigde regelgeving zoals de vennootschapsregelgeving en aan het openbaredienstencontract dat werd afgesloten met VVM De Lijn. Initieel was het ook de bedoeling om binnen het Departement MOW een aparte entiteit, de zogenaamde Vervoersautoriteit, op te richten. Een van de taken zou beheerder van het vervoerssysteem zijn. Met het nieuwe openbaredienstencontract werden echter die taken die voorzien waren voor de Vervoersautoriteit aan De Lijn toegekend.

Vervolgens gaat de minister dieper in op de specifieke wijzigingen aan de drie decreten.

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

In het oprichtingsdecreet van De Lijn worden het doel en de missie van De Lijn als openbaarvervoersmaatschappij aangepast aan de bepalingen van het openbaredienstencontract voor een kwaliteitsvol en een klantgericht openbaar vervoer. Verder zijn er formele aanpassingen als gevolg van 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 en het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017. Wat dit laatste betreft, moet De Lijn bij de aanleg en exploitatie van installaties die haar ter beschikking worden gesteld, bij machte zijn om de volle eigendom ervan te kunnen verwerven.

Als het gaat over meer inhoudelijke aanpassingen, wil de minister de bekommernis van onder meer de FBAA wegnemen dat er iets zou wijzigen aan het ongeregeld vervoer. Dat is niet het geval. Er is wellicht verwarring ontstaan met taken die De Lijn al uitvoert zoals versterkingsritten, evenementenvervoer, kampvervoer en leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs. Die vallen nu ook onder het geregeld vervoer. Dat wordt niet gewijzigd. De minister verduidelijkt dat versterkingsritten extra ritten zijn die bepaalde pieken opvangen als er extra capaciteit nodig is, bijvoorbeeld tijdens de koopdagen in Gent. Het kampvervoer is voorzien in de zomermaanden om jeugdbewegingen te vervoeren van bijvoorbeeld het station naar de bushalte aan de kampplaats. Ook aan het leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs verandert er niets. Dat is een verplichte taak van De Lijn die daarvoor vooral een beroep doet op private autobus- en autocarbedrijven.

Het leerlingenvervoer voor bijvoorbeeld klasuitstappen, bosklassen, schoolreizen en zwembadvervoer blijft vallen onder het ongeregeld vervoer en niet onder de dienstverplichting van De Lijn. Voor het ongeregeld vervoer wordt er al goed samengewerkt tussen De Lijn en private autocar- en autobusmaatschappijen. Dat ongeregeld vervoer blijft bestaan en dat werd ook zo meegedeeld aan de FBAA.

- Wijzigingen aan het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid

Met het nieuwe openbaredienstencontract dat werd afgesloten met De Lijn wordt De Lijn beheerder van het vervoerssysteem. Dat wordt verankerd in het decreet Basisbereikbaarheid. Verder kreeg De Lijn hierdoor expliciet de bevoegdheid voor de exploitatie van het vervoer op maat, met uitzondering van het personenvervoer over water, en de deelsystemen die gedelegeerd werden aan de vervoerregionalen. Verder wordt het contract van de Mobiliteitscentrale overgeheveld van het Departement MOW naar De Lijn. De Lijn zal waken over de performantie en de overheidsopdrachten voor het vervoer op maat. Aan de rol van de vervoerregionalen wordt er niets gewijzigd.

Tot slot zegt de minister dat er werd rekening gehouden met de opmerkingen die werden geformuleerd door de MORA en de Raad van State.

II. Bespreking

1. Algemene bespreking

1.1. Vragen en opmerkingen van de leden

1.1.1. *Martine Fournier*

Martine Fournier zegt dat het voorliggende ontwerp van decreet een aantal zaken wijzigt aan het oprichtingsdecreet waardoor De Lijn nog meer kan evolueren naar een meer flexibele organisatie. Dat juicht ze toe. Verder wordt De Lijn aangewezen als beheerder van het vervoerssysteem en belast met de uitrol van het vervoer op maat. Het vervoer op maat is een belangrijke sleutel in het verhaal van basisbereikbaarheid. Dat bleek onder meer uit de derde voortgangsrapportage (*Parl.St. VI.Parl. 2023-24, nr. 2020/1*). Bij het vervoer op maat is ook een belangrijke rol weggelegd voor de vervoerregio's. Aan hen werd een grote mate van flexibiliteit en autonomie toevertrouwd. De cd&v-fractie steunt dit ten volle.

Voor het vervoer op maat had De Lijn al een belangrijke rol. Dat staat heel duidelijk in het openbaredienstencontract. De Lijn is namelijk verantwoordelijk voor het permanent analyseren en evalueren van de verplaatsingen en mobiliteitsbehoeften in een ruimer geheel.

Alhoewel de minister er al op inging, wil *Martine Fournier* toch nog eens wijzen op de bezorgdheid van de autocar- en autobussector. De sector uit al maanden enkele bezorgdheden over de bevoegdheden van De Lijn voor het ongeregeld en bijzonder geregeld vervoer. De sector wijst erop dat de tekst van het ontwerp van decreet concurrentie van De Lijn met de Vlaamse autocarbedrijven mogelijk maakt. Het kan niet de bedoeling zijn om de activiteiten van De Lijn uit te breiden tot het ongeregeld vervoer. Hierover wordt best duidelijkheid verschaft. De cd&v-fractie treedt de sector en de MORA bij: een duidelijke bewoording en vooral transparante communicatie zijn op hun plaats.

Verder vraagt de spreker, net zoals de Raad van State, zich af of het ontwerp van decreet niet in strijd is met de Europese verordeningen.

Met de voorliggende decreetswijziging moet een verdere uitrol van het vervoer op maat mogelijk zijn en moet het vervoer op maat op een efficiënte manier kunnen worden uitgerold. Het kan geenszins de bedoeling zijn om De Lijn de mogelijkheid te geven om in concurrentie te treden met de Vlaamse autocar- en autobusmaatschappijen.

Tot slot sluit de cd&v-fractie zich aan bij de opmerking van de MORA over flexplus binnen basisbereikbaarheid. Over het flexplusvervoer moet snel duidelijkheid komen. Het klopt dat er andere beleidsdomeinen bij betrokken zijn. Maar de aanpak van vervoer op maat dreigt zo te gefragmenteerd te verlopen. De continuïteit moet verzekerd worden en de dienstverlening moet ook na 31 december 2024 op een kwaliteitsvolle wijze verzekerd worden.

Martine Fournier concludeert dat haar fractie het ontwerp van decreet zal goedkeuren omdat de minister al duidelijkheid heeft gegeven in haar toelichting over de bezorgdheden van de autobussector.

1.1.2. Bert Maertens

Bert Maertens vindt het een logisch ontwerp van decreet. Het gaat om een aantal tekstuele wijzigingen die voortvloeien uit andere regelgeving, het openbaredienstcontract en de uitrol van basisbereikbaarheid.

Hij werd ook op de hoogte gebracht van de vrees van de FBAA. Dat is verleden tijd omdat het ook nooit de bedoeling kan zijn dat een overheidsbedrijf of -instelling gaat concurreren met de privésector die de taak evengoed en zelfs wellicht nog beter kan uitvoeren dan De Lijn in dit geval. De Lijn zou hiervoor bovendien absoluut niet klaar zijn omdat ze hiervoor niet de voertuigen en capaciteit heeft.

De spreker is blij met de verduidelijking die de minister gaf over het evenementenvervoer, het kampvervoer, versterkingsritten en het leerlingenvervoer. Namens de N-VA-fractie sluit hij zich hierbij aan. Op basis van de tekst waren namelijk misverstanden mogelijk. Het is ondenkbaar dat De Lijn dergelijk ongeregeld vervoer zou uitvoeren. Het is nooit de bedoeling om met dit ontwerp van decreet de privésector te bekampen en De Lijn toe te laten tot het ongeregeld vervoer. Zijn fractie steunt het ontwerp van decreet.

1.1.3. Marino Keulen

Marino Keulen stelt dat met het ontwerp van decreet het 'pays légal' in overeenstemming wordt gebracht met het 'pays réel': de wettelijke toestand wordt aangepast aan de feitelijke toestand.

Hij benadrukt zoals de vorige twee sprekers dat hij absoluut niet wil dat De Lijn op het terrein van de autocar- en autobussector zou treden. Bovendien is de capaciteit van De Lijn en de pachters al nagenoeg bereikt door de start van basisbereikbaarheid.

Als liberaal is hij voorstander van zuivere marktverhoudingen en hij voelt zich daarin gesteund door het Europees recht. De Europese regels over staatssteun verbieden De Lijn om middelen verkregen voor diensten van algemeen economisch belang in te zetten voor concurrentiële activiteiten. Dat blijft voor hem nog altijd de absolute leidraad. Het ongeregeld vervoer is voorbehouden voor de private sector. Ook de Open Vld-fractie steunt de voorgestelde aanpassingen.

1.1.4. Wim Verheyden

Wim Verheyden herinnert eraan dat het decreet Basisbereikbaarheid de bedoeling had om de uitrol van het vervoer op maat te laten uitvoeren door het Departement MOW. Het 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. Men is dus niet in zijn opzet geslaagd. Waarom waren er geen offertes? Omdat er geen offertes waren, moest De Lijn die taak op zich nemen. Is er nu zekerheid dat de doelstellingen van het vervoer op maat nu wel zullen worden gehaald? Er is namelijk altijd gevreesd dat, zelfs met het vervoer op maat,

dit zal leiden tot meer vervoersarmoede. Die vervoersarmoede kan volgens hem met dit ontwerp van decreet niet worden weggenomen. Ondanks de ongetwijfeld goede en logische verbeteringen in dit ontwerp van decreet maakt hij enig voorbehoud bij de wijzigingen van het decreet Basisbereikbaarheid, meer bepaald het vervoer op maat.

De minister heeft de bezorgdheid van de autocarsector aangekaart. Zijn de vragen van de sector met hen besproken?

Er heerst veel ongerustheid bij de gebruikers van De Lijn over de uitrol van fase 2 van basisbereikbaarheid en de aangekondigde, verdere schrapping van ritten tot alles op punt staat. Wim Verheyden vreest dat de meest belangrijke schakel, het vervoer op maat, met veel problemen gepaard zal gaan.

Zijn fractie zal zich onthouden bij de stemming over het ontwerp van decreet omdat hij bedenkingen heeft bij de rol en bij de capaciteit van De Lijn om dat vervoer op maat degelijk uit te rollen.

1.1.5. *Stijn Bex*

Stijn Bex heeft vooreerst een procedurele vraag. Hij stelde in het verleden al vragen over het feit dat het openbaredienstencontract niet in overeenstemming is met de decreten. Het zou logisch zijn om eerst de wet aan te passen en binnen dat kader een overeenkomst te maken met De Lijn. In welke mate zijn bepaalde daden gesteld door De Lijn zonder dat ze effectief de decretale opdracht had, wettelijk? In hoeverre kunnen die aangevochten worden? Verder stelde hij vast dat er oorspronkelijk door parlementsleden van de meerderheid een gelijkaardig voorstel van decreet was ingediend (*Parl.St.* VI.Parl. 2022-23, nr. 1662/1). Daar werd niets meer van gehoord. Waarom heeft de minister met de Vlaamse Regering dit initiatief zelf in handen genomen? Wat is het verschil tussen het voorstel en het ontwerp van decreet?

Vervolgens gaat hij dieper in op de bezorgdheden van de autocarsector. Iedereen deelt die bekommernissen. De minister heeft duidelijk gezegd dat het ontwerp van decreet niets wijzigt aan de bestaande verhoudingen. Maar hij heeft hierover een concrete vraag. Er bestaan naast de bushaltes voortaan ook flexhaltes. Wanneer hij aan een dergelijke flexhalte met vijftig personen wil opstappen en hiervoor graag een bus van De Lijn wil, valt dit dan onder het geregeld vervoer of het ongeregeld vervoer? Dat is wellicht niet wat men verstaat onder het versterken van bestaande ritten. Het lijkt hem een mogelijk twistpunt en hij vraagt verduidelijking aan de minister.

Eigenlijk is het voorliggende ontwerp van decreet volgens *Stijn Bex* een reparatie-decreet. Het moet rechtekken wat fout is gelopen met het invoeren van basisbereikbaarheid. Zo was het oorspronkelijk de bedoeling om vele taken van De Lijn af te nemen en die bij de administratie onder te brengen bij een vervoersautoriteit. Die wordt in het voorliggende ontwerp van decreet opnieuw afgeschaft. Over de werkwijze voor het invoeren van basisbereikbaarheid valt nog veel meer te zeggen, maar *Stijn Bex* vindt het nuttiger om het debat verder te voeren bij de bespreking van het verslag van het Rekenhof over de uitvoering van het decreet Basisbereikbaarheid (zie motie *Parl.St.* VI.Parl. 2022-23, nr. 1442/1). Wanneer zou het verslag klaar zijn? Heeft de minister al haar opmerkingen kunnen formuleren? Zo niet, dan vraagt hij om dit snel te doen zodat het Vlaams Parlement hiermee nog aan de slag kan gaan tijdens de huidige zittingsperiode.

Verder heeft *Stijn Bex* nog enkele meer punctuele bedenkingen. De Vervoersautoriteit wordt afgeschaft, maar blijft toch op een bepaalde manier bestaan binnen het Departement MOW. Kan de minister dit verduidelijken?

Wie gaat de overkoepelende mobiliteitsregie uitoefenen? Het was altijd de bedoeling om dit deels weg te halen bij De Lijn omdat men niet wou dat De Lijn rechter en partij zou zijn. Stijn Bex juicht het toe dat de Vlaamse Regering op haar stappen terugkwam en ervoor koos om vanaf 2022 die bevoegdheid opnieuw aan De Lijn te geven. Eerlijkheidshalve moet gezegd worden dat de reden was dat men het zelf niet geregeld kreeg. Ook het contract voor de Mobiliteitscentrale was een enorme knoeiboel die bij De Lijn werd gedumpt. Hopelijk zal de Mobiliteitscentrale nog verbeteren want nu doet het meer denken aan het fiasco van ReTiBo dan aan een performante app om mensen te helpen om de beste mobiliteitskeuze te maken. Ook dat kan verder aangekaart worden bij de bespreking van het verslag van het Rekenhof.

Hij vraagt tot slot hoe het staat met het flexvervoer. Hierover diende hij ook een vraag om uitleg in die hij uitstelde om Karin Brouwers de gelegenheid te geven tussen te komen. Kan de minister al een tip van de sluiters oplichten over de verdere aanpak?

1.1.6. *Els Robeyns*

Els Robeyns beaamt dat het voorliggende ontwerp van decreet een reparatiedecreet is. Het bevestigt voor haar nog maar eens hoe de plannen rond basisbereikbaarheid met haken en ogen aan elkaar hangen. Hoe vaak zal men nog moeten bijsturen en repareren?

De Vooruitfractie treedt de bedenkingen van de MORA bij. De MORA betreurt dat door de vele aanpassingen een compleet versnipperd wettelijk kader ontstaat rond basisbereikbaarheid. Dat zorgt voor veel onduidelijkheid voor het mobiliteitsmiddenveld en de reiziger. Het toont een gebrek aan een duidelijke beleidsvisie aan volgens de MORA. *Els Robeyns* betreurt ten eerste dat de operationele regie van het vervoer op maat niet bij één entiteit zit, zoals oorspronkelijk bedoeld door het decreet Basisbereikbaarheid. De Lijn is bevoegd voor de Mobiliteitscentrale en het flexvervoer, het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust voor het openbaar personenvervoer over water en de vervoerregio's voor de deelmobiliteit. De vervoerregio's moeten bovendien een beroep doen op intercommunales voor een marktbevraging voor deelsystemen.

Ze is het eens met de bedenkingen van andere sprekers over het flexplusvervoer dat vanaf 2025 binnen basisbereikbaarheid uitgevoerd gaat worden. Het is totaal niet duidelijk wie dat gaat organiseren. Die beslissing wordt blijkbaar vooruitgeschoven. Het is jammer dat het niet expliciet wordt vastgelegd met dit ontwerp van decreet. Wellicht volgen later nog een bijsturing en een reparatiedecreet.

Er is totaal geen zicht op hoe de tactische regie van het vervoer op maat georganiseerd zal worden. De Vervoersautoriteit was een lege doos en nu wordt ze afgeschaft. Het is het zoveelste voorbeeld dat het decreet Basisbereikbaarheid op niks trekt en dat voortdurend oplapwerk en bijsturing nodig zijn. Daarom zal de Vooruitfractie het ontwerp van decreet niet goedkeuren.

1.2. Antwoorden van minister Lydia Peeters

Minister *Lydia Peeters* herhaalt dat er niet wordt geraakt aan het ongeregeld vervoer. Er werd wel degelijk met de FBAA meermaals samengezeten en aan hen verduidelijking gegeven. De situatie die Stijn Bex voorlegde, waarbij men met vijftig personen aan een flexhalte wil opstappen om naar een volgende halte te gaan, is in principe mogelijk via het flexvervoer. Maar alles wat buiten het reguliere netwerk valt, is nog altijd ongeregeld vervoer. Met een aantal kinderen van de Chiro of een klas naar een pretpark of zwembad gaan, valt onder het ongeregeld vervoer voor de private sector.

De minister verwijst verder naar de memorie van toelichting. Ze verzekert dat er geen extra opdrachten zullen worden gegeven aan De Lijn. En tot slot wijst ze op de Europese regelgeving over staatssteun. De Lijn mag haar subsidiemiddelen niet gebruiken om vervoer ter organiseren waarmee ze in concurrentie komt met de private busmaatschappijen.

Er ging wat tijd overheen vooraleer het openbaredienstencontract met De Lijn werd afgesloten, onder meer door de discussie over de rolbepalingen. Het decreet Basisbereikbaarheid was een algemeen en ruim kader. In april 2019 was niet geweten of De Lijn onder andere de toets van de benchmark zou doorstaan en of De Lijn al dan niet interne operator zou worden. Een aantal elementen werd gaandeweg gewijzigd met vele uitvoeringsbesluiten als gevolg. De Lijn organiseerde al het leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs. Hetzelfde geldt voor het vervoer op maat en de belbussen. Daarom werd bij de opmaak van het openbaredienstencontract geconcludeerd dat men het best de zaken bij die entiteit laat die de opdrachten al goed uitvoert. Daarom werd in het kader van het openbaredienstencontract beslist om De Lijn beheerder te maken van het vervoerssysteem en het leerlingenvervoer bijzonder onderwijs en het vervoer op maat aan De Lijn over te laten. Dat is een wijziging van wat initieel werd beoogd met het decreet Basisbereikbaarheid. De inzichten veranderden en de minister staat er ten volle achter. Ze ontkent ten stelligste dat het een gebrek aan visie is en noemt het voortschrijdend inzicht.

Het advies van de MORA dateert van juli 2023, toen men in fase 1 zat van de uitrol van basisbereikbaarheid. Momenteel bevindt men zich in fase 2. 89 procent van de gewijzigde OV-plannen, inclusief het vervoer op maat, is vandaag uitgevoerd. Het bewijst dat er werd ingetekend op de bestekken voor vervoer op maat die De Lijn in de markt plaatste, en dat het werkt. De minister blijft dus volledig achter het voorliggende ontwerp van decreet staan.

Voor het flexplusvervoer was het initieel de bedoeling om een proeffase in te voeren. Er werd beslist om dat niet te doen en te wachten tot de uitvoering van de laatste fase van basisbereikbaarheid. Pas dan kunnen de MAV's en DAV's ingekanteld worden. De minister wil eerst zeker zijn dat de Mobiliteitscentrale en dergelijke perfect loopt vooraleer de meest kwetsbare groep te integreren. Daarbij rekent ze ook de werknemersverenigingen voor woon-werkverkeer en havenvervoer. Zij kregen verhoogde budgetten zodat dit voorlopig kan blijven bestaan totdat ze ook ingekanteld zullen worden.

Oorspronkelijk werd gedacht om sneller te kunnen gaan door de decreten aan te passen via een voorstel van decreet. Maar uiteindelijk bleek er evenveel tijd over te gaan. Om dan niet de kritiek te krijgen dat men geen advies wou vragen aan de MORA en de Raad van State, heeft de minister beslist om er een ontwerp van decreet van te maken. Het voorliggende ontwerp van decreet werd aan de adviezen aangepast.

1.3. Replieken

Stijn Bex herhaalt zijn vraag over de vervoersautoriteit. Hij leest in de memorie van toelichting dat die zonder een zelfstandige juridische entiteit te zijn, blijft deel uitmaken van het Departement MOW. Hoe moet hij dat begrijpen?

Hij vindt dat het ontwerp van decreet sowieso te laat komt. Er werd zelfs in juli 2023 aan de MORA een spoedadvies gevraagd. De MORA merkt op dat ze door die ongelukkige timing geen doorgrond advies kan geven. Dat het ontwerp van decreet vervolgens pas in januari 2024 in het parlement wordt ingediend, vindt de spreker vreemd.

Het ontwerp van decreet is er gekomen uit noodzaak. Het gebrek aan visie van de minister vindt hij niet het grootste probleem, maar wel het gebrek aan kunde om de opdrachten die aan haar administratie waren toevertrouwd, te laten uitvoeren. Dat is de enige reden waarom men, terecht, opnieuw een beroep heeft gedaan op De Lijn. Hij meent dat De Lijn die rol van centrale actor in het vervoerssysteem in de toekomst kan opnemen.

Stijn Bex concludeert dat hij heel wat bedenkingen heeft, maar tegelijkertijd wil erkennen dat er een aantal logische aanpassingen in het ontwerp van decreet zitten. Zelfs als zaken fout zijn gelopen moet men durven erkennen dat de wetgeving aangepast moet worden. Daarom zal de Groenfractie niet tegenstemmen maar zich onthouden.

Minister *Lydia Peeters* zegt dat de Vervoersautoriteit geen aparte entiteit met rechtspersoonlijkheid wordt die bestekken in de markt plaatst. Maar er blijft wel een autoriteit binnen het Departement MOW voor opvolging van de contracten, bijvoorbeeld het contract voor de Mobiliteitscentrale, om te controleren of aan alle verplichtingen van het contract wordt voldaan. De contracten voor het vervoer op maat worden door De Lijn in de markt geplaatst, en niet door een aparte entiteit.

Initieel was het de bedoeling om een aparte dienst op te richten die alle contracten in de markt plaatst, bijvoorbeeld voor de vijftien vervoerregioraden die geen rechtspersoonlijkheid hebben. Zij kunnen geen contracten afsluiten. De minister maakt de analogie met de contracten ten tijde van de coronapandemie waarvoor penhoudende gemeenten werden aangeduid. Het afsluiten van de contracten voor het vervoer op maat werd bij De Lijn geplaatst omdat De Lijn ook al contracten afsluit voor de belbussen en het leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs. Op die manier is er geen aparte entiteit met rechtspersoonlijkheid – de Vervoersautoriteit – nodig voor het afsluiten van contracten. Maar er blijft wel een autoriteit binnen het Departement MOW bestaan om te controleren of de afgesloten contracten worden nageleefd.

Stijn Bex vraagt of de term autoriteit dan een juridische betekenis heeft, of dat het gewoon gaat om bijvoorbeeld een afdeling binnen de administratie met als taak het opvolgen van contracten. De minister gaf het voorbeeld van het contract van de Mobiliteitscentrale. Hij dacht dat de opvolging van dat contract volledig bij De Lijn zat en dat de administratie daar geen rol meer in speelde. Kan de minister dat nog verduidelijken?

Minister *Lydia Peeters* antwoordt dat het inderdaad gaat om een entiteit binnen het Departement MOW. De Mobiliteitscentrale werd initieel volledig aangestuurd door het Departement MOW en die zorgde voor de betaling. Nu gebeurt de aansturing bij De Lijn omdat De Lijn rechtstreeks schakelt met de operatoren. Maar de opvolging van het contract, of de juridische aspecten worden nageleefd, gebeurt mee door die autoriteit.

2. Artikelsgewijze bespreking

Er werden geen verdere specifieke opmerkingen gemaakt bij de artikelen.

III. Stemmingen

Artikel 1 wordt aangenomen met 9 stemmen bij 2 onthoudingen.

Artikel 2 tot en met 21 en het geheel van het 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 worden aangenomen met 6 stemmen tegen 1 bij 4 onthoudingen.

Bart CLAES,
voorzitter

Sofie MERTENS,
verslaggever

Gebruikte afkortingen

DAV	Dienst Aangepast Vervoer
FBAA	Federatie van de Belgische Autobus- en Autocarondernemingen en van Reisorganisatoren
MAV	Mobiliteitscentrale Aangepast Vervoer
MORA	Mobiliteitsraad van Vlaanderen
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken
OV	openbaar vervoer
ReTiBo	Registratie-, Ticketing- en Boordcomputer
VVM	Vlaamse Vervoermaatschappij