Standpuntbepaling voorontwerp basisbereikbaarheid.

Dit decreet vervangt het huidige decreet mbt mobiliteitsbeleid en het decreet betreffende de organisatie van het personenvervoer op de weg. De integratie van beide decreten is een logische zaak. Maar de naamgeving van het decreet werkt misleidend. In feite zou de naam “Ontwerp van decreet betreffende het mobiliteitsbeleid” moeten zijn. Het decreet gaat niet enkel over basisbereikbaarheid (met het openbaar vervoer), maar ook over verkeersveiligheid, mobiliteitsplanning, subsidiëring van mobiliteitsprojecten, … Bereikbaarheid is maar één van de doelstellingen van een mobiliteitsbeleid.

1. **Wijzigingen t.o.v. de huidige decreten**

Het voorontwerp van decreet heeft de verdienste om een antwoord te bieden op een aantal knelpunten waarop de huidige regelgeving en het mobiliteitsbeleid botst:

* mobiliteit wordt benaderd als een samenhangend geheel van verschillende vervoersmodi waarbij de verschillende vervoersmodi elkaar kunnen versterken.
* mobiliteit stopt niet aan de gemeentegrenzen en het is daarom een goede zaak dat gemeenten verleid worden om een mobiliteitsplan over de grenzen heen te gaan opmaken. Dat zou een kwaliteitssprong kunnen betekenen t.o.v. het huidige beleid waarbij momenteel enkel de gemeenten op gemeentelijk niveau over een mobiliteitsplan beschikken.
* lokale besturen krijgen meer verantwoordelijkheid bij de organisatie van het openbaar vervoer. Niet alleen beantwoordt dat aan de verzuchtingen van lokale besturen. Het kan ook lokale besturen prikkelen om bvb. doorstromingsmaatregelen te nemen op de wegen die in hun beheer zijn.
* de link met het ruimtelijk beleid wordt gelegd.
* de omschakeling van een aanbodbeleid naar een (meer) vraaggestuurd beleid. De middelen die worden besteed aan het openbaar vervoer kunnen inderdaad efficiënter en effectiever worden ingezet.

Helaas worden een aantal sterke punten van het huidige mobiliteitsdecreet afgezwakt:

* lokale besturen zijn niet langer verplicht om **een lokaal mobiliteitsplan** op te maken. De afgelopen 20 jaar hebben de lokale mobiliteitsplannen voor een zichtbare kwaliteitssprong in het mobiliteitsveld gezorgd. Wanneer een groot deel van de thema’s in het regionaal mobiliteitsplan behandel worden, zal het lokale mobiliteitsplan sowieso minder omvangrijk worden. Maar men moet de resultaten van een regionaal mobiliteitsplan niet overschatten. De vervoersregio zal geen uitspraken doen over wijkcirculatie, sluipverkeer op landbouwwegen, lokaal functioneel fietsroutenetwerk, fietsenstallingen, trage wegen, … Het regionaal mobiliteitsplan is per definitie beperkt tot de hoofstructuren op regionaal niveau. Bijgevolg blijft het ook op lokaal niveau nodig om een visie te blijven ontwikkelen op bvb snelheidsregimes, lokaal sluiperkeer, wijkcirculatie, parkeerbeleid, parkeernormen, lokale fietsroutes, …
* de **kwaliteitsbewaking** bij mobiliteitsprojecten die nu wordt gegarandeerd door de kwaliteitsauditors verhuist naar een projectstuurgroep. Vraag is of die erin zal slagen om dezelfde kwaliteitsgarantie zal bieden. Uit de afgelopen 20 jaar is toch gebleken dat de kwaliteitsbewaking door de auditor ervoor heeft gezorgd dat mobiliteitsprojecten aan een aantal minimumkwaliteitseisen beantwoorden en dat onafhankelijk van de locatie weggebruikers kunnen rekenen op dezelfde kwaliteit. De memorie van toelichting (MvT) haalt aan dat de huidige werking (GBC/RMC/Kwaliteitsauditor (KA)) te log zou zijn. Voor projecten die niet voldoende kwaliteitsvol waren zal dat inderdaad het geval zijn, maar die bewering strookt niet met onze ervaring op het terrein.
* het vorige decreet formuleerde dat iedereen de kans te geven om deel te nemen aan het maatschappelijk leven een van de doelstellingen is/was van het mobiliteitsbeleid. Die **sociale doelstelling** is verdwenen in het huidige voorontwerp van decreet dat de nadruk legt op de economische doelstellingen.
* Het **STOP-principe** staat nog steeds ingeschreven in het decreet, maar toch in een afgezwakte vorm.
1. **Over de rol van de provincie in het nieuwe decreet**

In het decreet is de rol die de provincies nog zullen spelen op zijn minst onduidelijk te noemen. In het decreet en de MvT wordt het provinciaal beleidsniveau nauwelijks vermeld. Het is niet duidelijk of en welke taken de provincies inzake mobiliteit nog mogen/kunnen uitoefenen. De rol van de provincie als aparte bestuurslaag wordt de laatste jaren gecontesteerd, maar met dit voorontwerp van decreet wordt aan sluipende besluitvorming gedaan waarmee de bevoegdheden en de rol van de provincies worden ingeperkt zonder dat daar vooraf een open debat over is gevoerd.

Artikel 7§2 bepaalt uit welke leden de vervoerregioraad ten minste is samengesteld. Een vertegenwoordiger van de provincie is enkel vereist indien het grondgebied van de provincie gelijk valt met de afbakening van de vervoerregio. Dit artikel moet men dus samen lezen worden met artikel 6 over de indeling van de vervoerregio’s. De facto is dus enkel de provincie Limburg opgenomen in de vervoerregioraad van de vervoerregio Limburg.

* de motivering waarom enkel in een VVR die samenvalt met een provincie het provinciebestuur deel uitmaakt van de VVR, ontbreekt in de MvT. Alle provincies hebben trouwens dezelfde bevoegdheden en vanuit die optiek is een ongelijke behandeling niet te verantwoorden.
* wat wordt bedoeld met “ten minste”: kunnen andere besturen of rechtspersonen afgezien van de opgesomde leden in het decreet toch nog deel uitmaken van de VVR? En zo ja, wat zijn dan de voorwaarden waaraan ze moeten voldoen, wie en hoe wordt er beslist er over de opname van extra leden in de Vervoerregio?
* artikel 4 vermeldt de provincies als één van de actoren die mee de uitvoering van het mobiliteitsbeleid bepalen. Het is dan ook vreemd dat ze niet expliciet zijn opgenomen als lid van de vervoerregio. In de MvT staan de provincies overigens wel opgelijst als een bij de vervoerregio betrokken entiteit.
* De integratie van het mobiliteitsbeleid met het ruimtelijk beleid prijkt bovenaan de MvT: “*Het voorliggende ontwerp van decreet beoogt een impactvolle implementatie van basisbereikbaarheid, waarbij het vraaggestuurde aspect, de gelaagde structuur en een globale mobiliteitsvisie kenmerkend zijn. Basisbereikbaarheid gaat hand in hand met een duurzaam ruimtelijk kader door middel van een geïntegreerde aanpak van vervoer, infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen, op het gebied van zowel planvorming, financiering als exploitatie.*” Als dat echt de ambitie is, moeten de provincies opgenomen worden binnen de VVR. Zoniet kan er voor het ruimtelijk beleid geen sprake zijn van een geïntegreerde aanpak. Zeker omdat men een gelaagde structuur nastreeft en artikel §1 van artikel 7 stipuleert dat de ververregioraad een multidisciplinair en beleidsdomeinoverschrijdend overlegorgaan is.
* regionale mobiliteitsplannen kunnen schrappingen opleggen aan provinciale beleidsplannen die net invulling moeten geven aan de bovenlokale programmatie. In de MvT wordt niet ingegaan op het schrappen van strijdige passages in het provinciaal ruimtelijk beleidsplan, maar dit staat wel zo in het voorontwerp van decreet. Het is bovendien ook vreemd om vanuit een deelaspect mobiliteit schrappingen te kunnen doorvoeren in een provinciaal ruimtelijk beleidsplan.
* de MvT vermeldt dat de provincie een waardevolle partner kan zijn omwille van hun werking rond fietsbeleid en woon-werkverkeer; hierbij wordt toch uit het oog verloren dat de provincie ook een belangrijke taak heeft in het ruimtelijk beleid en dat alleen al omwille van deze reden de opname van de provincies in de VVR een evidentie is.
* tijdens de proefprojecten rond de vervoerregio’s maakten de provincies wel steeds deel uit van de vervoerregioraad. Uit de evaluatie van deze proefprojecten is alvast niet op te maken waarom de provincies geen deel uitmaken van de vervoerregio’s.
* wat gebeurt er als in de toekomst een van de leden van de VVR Limburg naar een andere VVR overstapt of een gemeente uit een andere provincie bij de VVR Limburg wil horen? Vervalt dan de facto het lidmaatschap van de provincie Limburg?
1. **Algemene bedenkingen**

Een aantal vragen die in de verschillende voortrajecten naar het decreet werden opgeworpen onvoldoende beantwoord:

* het decreet maakt ook niet duidelijk wat de **verhouding is met bestaande regelgeving**:
	+ hoe worden fietsfondsdossiers in de toekomst behandeld?
	+ wat gebeurt er met de dossiers die momenteel door de OVC of de PCV worden behandeld?
* het decreet schuift vaak **beslissingen door naar het niveau van de Vlaamse regering**:
	+ de beslissingsbevoegdheid voor het Mobiliteitsplan Vlaanderen (MPV) wordt bij de Vlaamse regering gelegd. Vraag is of voor een thema met een hoge maatschappelijke impact een debat op parlementair niveau niet essentieel is. Voor het regionaal mobiliteitsplan en voor de lokale mobiliteitsplannen eist de Vlaamse overheid trouwens wel dat die door de gemeentera(a)den wordt goedgekeurd. Het MPV heeft een geldigheidsduur van 10 jaar en dus een legislatuuroverschrijdend karakter. Ook daarom zou een goedkeuring door het Vlaams parlement voorlegging een evidentie moeten zijn.
	+ allerlei bepaling mbt de organisatie van de VVR’s worden doorgeschoven naar de Vlaamse regering. Vraag is of daar toch niet een aantal minimale bepalingen best decretaal worden verankerd.
* in het decreet wordt bepaald dat de Vlaamse regering **minimum kwaliteitseisen** zal bepalen voor het OV-netwerk. Dit zou echter ook kunnen gebeuren voor andere vervoersnetwerken, bvb voor het fietsnetwerk (minimumeisen ivm maatvoering, ongelijkgrondse kruisingen, …). Zeker wanneer de kwaliteitsbewaking via de auditor wegvalt lijkt de vastlegging van minimum kwaliteitseisen in een decreet of minstens een uitvoeringsbesluit geen overbodige luxe.
* de huidige organisatie waarbij zowel mobiliteitsplannen als mobiliteitsprojecten worden behandeld via GBC/RMC wordt opgesplitst waarbij enerzijds de VVR een aantal taken op zich neemt (regionaal mobiliteitsplan, inspraak GIP, advisering KN, bepaling AN en VoM) en anderzijds de projectstuurgroep. hoe stemmen de vervoersregio’s onderling af en wat er gebeurt er bij conflicten tussen verschillen vervoerregio’s?
* de MvT geeft aan dat het niet de ambitie is om met de vervoerregio’s **een nieuwe bestuurslaag** in het leven te roepen. Aan de andere kant krijgen de vervoerregio’s toch een aantal bevoegdheden toegewezen. Het is niet ondenkbaar dat ook de indeling in brandweer- en politiezones en de organisatie van andere, aan het thema mobiliteit gerelateerde departementen (bvb departement Omgeving), in de toekomst niet zal worden afgestemd op de indeling in vervoerregio’s waardoor in de feiten toch een nieuwe bestuurslaag ontstaat.
* hoe kan vanuit gebruikersperspectief een **eenduidige tarief- en betalingsstructuur** gegarandeerd worden? De gebruiker weet nu duidelijk wat over heel Vlaanderen de prijs is van openbaar vervoer, kan zich met 1 vervoersbewijs over heel Vlaanderen met de bus verplaatsen en weet waar hij/zij eventueel terecht kan voor klachten. In een meer versnipperd mobiliteitslandschap dreigt de gebruiker te moeten inboeten aan rechtszekerheid, betalingscomfort en gebruiksgemak.
* hoe de **categorisering van de vervoersnetwerken** na het verdwijnen van de gewestelijke, provinciale en gemeentelijke structuurplannen zal gebeuren, blijft onduidelijk. In het voorliggend decreet wordt wel de categorisering van de vervoersnetwerken enkele keren aangehaald. Maar een globaal zicht over hoe en door wie de categorisering al gebeuren en welke juridische waarde daaraan gehecht wordt, ontbreekt.
1. **Artikelsgewijze opmerkingen**

**Artikel 3**

Dit artikel is sterk vanuit een economisch perspectief geschreven. Hier wordt letterlijk “de economie” voor “de maatschappij” geplaatst. De verdienste van het huidige mobiliteitsdecreet is dat het expliciet het recht van iedereen erkent om zich te kunnen verplaatsen om deel te nemen aan het maatschappelijk leven *“iedereen op een selectieve wijze de mogelijkheid bieden zich te verplaatsen, met het oog op de volwaardige deelname van eenieder aan het maatschappelijk leven”*. De doelstelling dat het mobiliteitsbeleid elke burger in staat moet stellen om deel te nemen aan de samenleving, los van de directe economische waarde dat dit oplevert, zou niet ter discussie mogen staan. In de MvT komt de sociale doelstellingen wel aan bod (*“Iedereen moet zich kunnen ontplooien, werken, naar school gaan, spelen, winkelen en ontspannen”).* Dit wordt echter niet vertaald in het decreet zelf.

**Artikel 4**

* *“Waarbij er zoveel als mogelijk uitgegaan wordt van het STOP-principe.” “*Zoveel als mogelijk” laat veel ruimte tot interpretatie.
* *“Zorgen voor een vlotte doorstroming van elke vervoersmodus”:* Vraag is of het wenselijk is om elke vervoersmodus onafhankelijk van tijd en plaats te laten doorstromen. De doorstroming moet selectief bepaald worden. Het is niet mogelijk of wenselijk om elke vervoersmodus op elke plaats en op elk tijdstip een hoge graad van doorstroming te garanderen.
* *“Het Vlaamse verkeersveiligheidsbeleid investeert voluit in de veiligheid en de kwaliteit van de wegen en hun aanhorigheden. We laten ons hierbij leiden door het STOP-principe.”* Wordt de toepassing van het STOP-principe enkel beperkt tot het verkeersveiligheidsbeleid? Ook vanuit verkeersleefbaarheid kan het STOP-principe worden toegepast.

**Artikel 5**

* In artikel 5 duikt de term “collectief aangeboden vervoer” op. Wat is het onderscheid met openbaar personenvervoer. Wordt een definitie van “collectief aangeboden vervoer” beter niet opgenomen in artikel 2 om het onderscheid met geregeld en openbaar personenvervoer duidelijk te maken?
* In de MvT staat dat het streven naar bereikbaarheid door een actief locatiebeleid als doelstelling mee is opgenomen. In het artikel zelf ontbreekt echter de term “actief locatiebeleid”. Een aparte paragraaf verwijst wel naar de link met het ruimtelijk beleid.
* §2 stipuleert dat de vervoerknooppunten die van belang zijn op het niveau van de vervoerregio worden bepaald in het regionaal mobiliteitsplan. Moet het decreet dan ook niet expliciteren waar de vervoerknooppunten worden bepaald die van belang zijn op Vlaams niveau?

**Artikel 6**

De bepaling in de MvT dat een gemeente als waarnemer kan deelnemen aan de VVR van een aanpalende regio is niet opgenomen in het decreet. Komt dit in het UB? Kan trouwens elke gemeenten van een VVR als waarnemer deelnemen aan de bespreking van een aanpalende regio of enkel de gemeenten die grenzen aan die aanpalende regio?

**Artikel 7**

Zie punt 2. Opmerkingen over de rol van de provincie.

**Art 8**

* In de opsomming van de taken ontbreekt dat de VVR ook maatregelen kan nemen voor verkeersleefbaarheid.
* De definities van het BFF en de fietssnelwegen zijn mooie en valabele definities. Vraag is of dit dan niet eerder thuishoort onder de definities?

**Artikel 9**

Is het ook niet de taak van MOW om erover te waken dat de mobiliteitsprojecten en –plannen over de vervoerregio’s heen op elkaar worden afgestemd? Het is niet geheel ondenkbeeldig dat er conflicten of tegenstrijdigheden zullen opduiken tussen de projecten en de plannen van de vervoerregio’s. Hoe zal daarmee worden omgegaan?

**Artikel 10**

Hier worden de provinciale en gemeentelijke beslissingen (genomen door een rechtstreeks verkozen organen) ondergeschikt gemaakt aan de beslissingen van een VVR. O.a. gRUP’s en PRUPs die door een gemeenteraad en provincieraad zijn goedgekeurd mogen dus niet worden uitgevoerd als ze in tegenstrijd zijn met een regionaal mobiliteitsplan. Aan de mobiliteitsplannen van een VVR wordt hiermee toch een zware juridische kracht toegekend. Wat als een huidig (G/P)RUP tegenstrijdig is met een regionaal mobiliteitsplan?

**Artikel 11**

In de laatste zin wordt verwezen naar “een beleidskader”. Wat wordt hiermee bedoeld? Dit houdt op zijn minst het risico in dat er verwarring ontstaat met de ruimtelijke beleidskaders. In de rest van het artikel, noch in de MvT wordt voor de rest verwezen naar een beleidskader en wat dat precies inhoudt.

**Artikel 12**

Artikel 12 ontslaat de gemeenten van de verplichting om een lokaal mobiliteitsplan op te stellen. Het regionale mobiliteitsplan zal echter niet alle mobiliteitsvraagstukken van een lokaal bestuur beantwoorden. In de MvT staat nochtans dat de planlast verbonden aan de mobiliteitsplanning gerelativeerd kan worden (p 18 MvT).

**Artikel 13**

In de MvT wordt verwezen naar een 4de paragraaf die zou vermelden dat de mobiliteitsplannen geen beoordelingsgrond vormen voor vergunningen. Die paragraaf ontbreekt echter in het voorontwerp van decreet.

**Artikel 14**

Artikel 14 bepaalt dat de Vlaamse regering beslist over de netwerken die van structurerend belang zijn op het niveau van het Vlaams Gewest. In de MvT worden hierbij de fietssnelwegen aangehaald als voorbeeld. Momenteel worden de fietssnelwegen door de provincies bepaald.

**Artikel 15**

Volgens dit artikel is het de Vlaamse regering die autonoom het MPV vaststelt, zonder dat het MPV ter goedkeuring aan het Vlaamse parlement wordt voorgelegd. Van de lokale en de regionale mobiliteitsplannen wordt wel verwacht dat zij aan de gemeenteraden worden voorgelegd.

**Artikel 16:**

“*Het mobiliteitsplan Vlaanderen omvat de categorisering van de netwerken*”. Moet hier ook niet worden aangegeven welke netwerken binnen het MPV zullen gecategoriseerd worden? Of zal de Vlaamse overheid de categorisering van de hoofdwegen, de primaire wegen én de secundaire wegen I, II en III op zich nemen? Art 8 bepaalt overigens dat het BFF wordt bepaald door de Vervoerregio’s.

**Artikel 18**

De goedkeuring van het regionaal mobiliteitsplan door de gemeenteraad is een vereiste om beroep te kunnen doen op subsidies. Wat als er wel een consensus bestaat over een regionaal mobiliteitsplan in de ververregioraad, maar het mobiliteitsplan nadien niet door 1 of meerdere gemeenteraden worden goedgekeurd? Kunnen gemeenten die dan wel het regionaal mobiliteitsplan hebben goedgekeurd toch beroep doen op subsidies?

**Artikel 19**

Het regionaal mobiliteitsplan geeft aan hoe het voorgenomen mobiliteitsbeleid bijdraagt tot de realisatie van het MPV. Hoe kan een regionaal mobiliteitsplan aangeven hoe het bijdraagt tot de realisatie van het MPV bij ontstentenis van een MPV?

**Artikel 23**

Artikel 23 bepaalt dat de Vlaamse regering een Verkeersveiligheidsplan opmaakt. Er wordt echter nergens aangegeven hoe het plan zich verhoudt met het MPV. Logischerwijze is het verkeersveiligheidsplan een integraal onderdeel van het MPV. Ook dit plan moet volgens het decreet niet worden goedgekeurd door het Vlaams parlement.

**Artikel 24**

De MvT verduidelijkt dat niet enkel het openbaar vervoer met vaste dienstregeling, maar ook de andere modi op basis van een aantal indicatoren zullen gemonitord worden. Vraag is of men hiermee bedoelt dat alle vervoersmodi (dus ook fiets en privé-auto) zullen gemonitord of enkel ook het openbaar vervoer zonder vaste dienstregeling (en wat is dat dan)?

**Artikel 26**

Door artikel 26 wordt de huidige projectstructuur met GBC en RMC gewijzigd. De GBC wordt vervangen door een projectstuurgroep. Die kan volgens het artikel worden samengeroepen op initiatief van een (of meerdere) gemeente(n) of door een vertegenwoordiger van MOW. In de MvT is er echter sprake van dat ook De Lijn als initiatiefnemer kan optreden voor OV projecten. Het decreet en de MvT spreken elkaar dus tegen. Daarbij valt het ook op dat nergens melding wordt gemaakt van de provincie die momenteel bij fietsgerelateerde projecten ook binnen de GBC/RMC vertegenwoordigd is. Moet/kan/mag de provincie in de toekomst nog deelnemen aan de projectstuurgroep en als initiatiefnemer optreden?

Tweede vraag is of het de GBC is die vervangen wordt door de projectstuurgroep of vervangt de projectstuurgroep ook de RMC? En hoe wordt de kwaliteitsbewaking die nu (o.a.) door de KA verzorgd in de toekomst gegarandeerd?

Derde vraag is of projecten waarvan AWV de trekker is (en die eventueel vervoerregio-overschrijdend) al dan niet aan de projectstuurgroep worden voorgelegd?

**Artikel 28**

Uit de MvT blijkt dat de projectstuurgroep diverse vormen kan aannemen. De tekst verwijst o.a. naar de werkbanken die binnen de VVR Antwerpen werden opgericht. Vraag is of dit ten goede komt aan de transparantie en een eenvormige besluitvorming over de verschillende vervoerregio’s heen. De werkbanken zoals die binnen de VVR Antwerpen functioneren zijn eerder een (goed) voorbeeld van doorgedreven participatie.

Aanpassingen aan het KN en AN worden dan weer niet aan de projectstuurgroep voorgelegd, maar worden door de VVR besproken. Er zullen in de toekomst dus twee structuren verantwoordelijk zijn voor het (boven)lokaal mobiliteitsbeleid: enerzijds de VVR (voor het regionaal mobiliteitsplan, bepaling VOM en AN, advisering KN, investeringsprogramma), anderzijds de projectstuurgroep (voor lokale mobiliteitsplannen en projecten).

**Artikel 31**

Het decreet bepaalt ook dat als er voor de regionale of lokale mobiliteitsplannen geen participatietraject wordt vastgelegd, het regionaal of lokaal mobiliteitsplan minstens aan een openbaar onderzoek moet onderworpen worden. Voor het MPV wordt die minimumvereiste evenwel niet in het decreet ingeschreven.

**Artikel 32**

Artikel 32 bepaalt dat het OV-net in Vlaanderen uit 3 lagen zal bestaan. Uit de MvT blijkt duidelijk dat ook het treinnet deel uitmaakt van het gelaagd OV-net. Daarbij wordt geponeerd dat als een verbinding in het kernnet wordt overgenomen door het treinnet, dat zal leiden tot een aanpassing van het kernnet. Hier moet toch omzichtig mee omgesprongen worden en minstens verduidelijkt worden wat wordt bedoeld met “aanpassing aan het kernnet”. Zowel qua halte-afstanden als qua frequentie verschilt een bediening door een treinnet met een bediening door een busnet. Aan het kernnet worden ook een aantal minimumkwaliteitseisen verbonden. Als een verbinding in het kernnet wordt vervangen door een verbinding in het treinnet, moet die minstens aan dezelfde kwaliteitseisen voldoen als het kernnet.

**Artikel 36**

Volgens artikel 36 bepaalt elke vervoerregio de tarieven voor het VoM. Vraag is of hier geen ongelijkheid zal ontstaan tussen inwoners van verschillende vervoerregio’s. De kans is reëel dat in verschillende vervoersgebieden verschillende tarieven voor VoM zullen ontstaan waarbij de verschillen tussen “rijkere” en “armere” vervoerregio’s nog versterkt dreigen te worden en waarbij vervoersarmoede in de hand wordt gewerkt.

In de MvT wordt erkend dat een transparant en voor de reiziger duidelijk ticket- en tariefsysteem noodzakelijk is ter realisatie van de basisbereikbaarheid. Alleen is het niet duidelijk of en hoe vermeden zal worden dat een reiziger verschillende tickets zal moeten kopen (tegen verschillende tarieven) als hij een verplaatsing wil maken over Vervoerregio’s heen.

**Artikel 46**

Artikel 46 bepaalt dat het parkeerbeleid wordt bepaald door het regionaal mobiliteitsplan. Houdt dit in dat een gemeente zelf geen parkeerbeleid mag bepalen? Wat als een gemeente een strikter parkeerbeleid wil voeren, maar dit in tegenspraak zou zijn met een regionaal mobiliteitsplan waar een vraaggestuurd parkeerbeleid wordt gepromoot. Het is niet ondenkbeeldig dat randgemeenten voorstander zijn van een vraaggestuurd parkeerbeleid (waarmee hun inwoners vlot met hun wagen naar de centrumstad kunnen reizen) terwijl de centrumstad in kwestie dmv een parkeerbeleid de impact van de auto op de verkeersleefbaarheid wil beheersen. En wat wordt bedoeld met parkeerbeleid: omvat dit betalend parkeren of de invoering van blauwe zones, het invoeren van bewonersparkeren, de bepaling van parkeernomen in een stedenbouwkundige verordening, …