

**GOUVERNEMENTS DE COMMUNAUTE ET DE REGION  
GEMEENSCHAPS- EN GEWESTREGERINGEN  
GEMEINSCHAFTS- UND REGIONALREGIERUNGEN**

**VLAAMSE GEMEENSCHAP — COMMUNAUTE FLAMANDE**

**VLAAMSE OVERHEID**

[C – 2019/12697]

**26 APRIL 2019. — Decreet betreffende de basisbereikbaarheid (1)**

Het VLAAMS PARLEMENT heeft aangenomen en Wij, REGERING, bekrachtigen hetgeen volgt:  
**Decreet betreffende de basisbereikbaarheid**

*HOOFDSTUK 1. — Algemene bepalingen*

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

**Art. 2.** In dit decreet wordt verstaan onder:

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

2° Agentschap Wegen en Verkeer: het agentschap, vermeld in artikel 2 van het besluit van de Vlaamse Regering van 7 oktober 2005 tot oprichting van het intern verzelfstandigd agentschap zonder rechtspersoonlijkheid Agentschap Wegen en Verkeer;

3° attractiepool: een plaats met een groot verplaatsingsgenererend vermogen, waaronder zones van tewerkstelling, onderwijs, handel, sport, cultuur, recreatie, gezondheidszorg en mobiliteitsknooppunten;

4° combimobiliteit: multimodaal reisgedrag waarbij personen voor hun verplaatsingen verschillende vervoersmiddelen combineren. De beschikbaarheid van verschillende vervoersmodi maakt het mogelijk vlot te schakelen tussen verschillende vervoersmiddelen;

5° departement Mobiliteit en Openbare Werken: het departement binnen het homogene beleidsdomein, vermeld in artikel 28, § 1, van het besluit van de Vlaamse Regering van 3 juni 2005 met betrekking tot de organisatie van de Vlaamse administratie, waaraan de beleidsondersteunende opdrachten inzake mobiliteit worden toevertrouwd;

6° De Vlaamse Waterweg nv: het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap De Vlaamse Waterweg nv, naamloze vennootschap van publiek recht, vermeld in artikel 3, eerste lid, van het decreet van 2 april 2004 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap De Vlaamse Waterweg nv, naamloze vennootschap van publiek recht, gewijzigd bij het decreet van 23 december 2016;

7° exploitant: elke publiek- of privaatrechtelijke onderneming of groep van ondernemingen die openbare personenvervoersdiensten exploiteert of elke overheidsdienst die openbare personenvervoersdiensten aanbiedt;

8° exploitatievoorwaarden: eisen waaraan de uitvoering van de vervoerdiensten moeten voldoen en die betrekking kunnen hebben op onder meer: exploitatieamplitude, frequenties, aanleg en onderhoud van de infrastructuur, informatieverlening aan de haltes en in de voertuigen, de vereisten voor de voertuigen en het personeel, de rechten en plichten van de exploitant van een vervoersdienst;

9° geïntegreerd investeringsprogramma: het geïntegreerd meerjarig investeringsprogramma van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken;

10° geregeld vervoer: het vervoer van personen met een bepaalde regelmaat en langs een bepaalde reisweg, waarbij op vooraf vastgestelde stopplaatsen reizigers mogen worden opgenomen of afgezet en dat ongeacht de modus en tractiewijze van de aangewende vervoersmiddelen. Geregeld vervoer is voor iedereen toegankelijk;

11° halte: de stopplaats van geregeld vervoer of vervoer op maat waar reizigers mogen worden opgenomen of mogen worden afgezet;

12° interne exploitant: een exploitant die een juridisch onafhankelijke entiteit uitmaakt waarover de Vlaamse Regering net als over haar eigen diensten zeggenschap uitoefent;

13° kernnet: de vervoerslaag, vermeld in artikel 32, § 2;

14° Mobiliteitscentrale: het orgaan, vermeld in artikel 33;

15° mobiliteitsplan: een plan als vermeld in artikel 11;

16° Mobiliteitsplan Vlaanderen: een mobiliteitsplan voor het Vlaamse Gewest;

17° Mobiliteitsregie: centrale modusonafhankelijke regie die in handen is van de Vlaamse overheid;

18° openbaar personenvervoer: de personenvervoerdiensten van algemeen belang die, ongeacht de vervoersmodus, op permanente en niet-discriminerende basis aan het publiek worden aangeboden;

19° projectstuurgroep: het orgaan vermeld in artikel 26, § 1;

20° reisvoorwaarden: bepalingen die betrekking kunnen hebben op onder meer de rechten en plichten van de reizigers en derden;

21° STOP-principe: het beginsel op grond waarvan de volgende rangorde wordt gerespecteerd voor de wenselijke mobiliteitsvormen: de voetgangers; de fietsers; het collectieve vervoer; het individueel gemotoriseerde vervoer;

22° synchromodaliteit: de mobiliteit waarbij voor de verplaatsing van goederen verschillende vervoersmiddelen worden gecombineerd en waarbij het mogelijk is om vlot over te schakelen of over te laden tussen verschillende vervoersmiddelen;

23° treinnet: de vervoerslaag van het spoorwegverkeer voor personen zoals vastgesteld op federaal niveau;

24° vervoer op maat: de vervoerslaag, vermeld in artikel 32, § 4;

25° vervoerregio: een cluster van gemeenten die een samenhangend geheel vormen voor mobiliteit met een vervoerskern en een invloedsgebied;

26° vervoerregioraad: het orgaan, vermeld in artikel 7, § 1.

#### HOOFDSTUK 2. — *Uitgangspunten*

##### *Afdeling 1. — Missie en doelstellingen*

###### Onderafdeling 1. — Mobiliteitsbeleid

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

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

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

- 1° vraaggericht investeren in bereikbaarheid;
- 2° vervoersnetwerken klaarmaken voor de toekomst;
- 3° een multimodaal vervoerssysteem uitbouwen waarbij zoveel als mogelijk uitgegaan wordt van het STOP-principe;
- 4° het realiseren van een slachtoffervrij vervoerssysteem;
- 5° verleiden, motiveren, prikkelen tot gedragsverandering;
- 6° Vlaanderen een gangmaker maken in innovatie;
- 7° basisbereikbaarheid regionaal en integraal aanpakken;
- 8° zorgen voor een vlotte doorstroming van elke vervoersmodus.

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

Het Vlaamse verkeersveiligheidsbeleid investeert in de veiligheid en de kwaliteit van de wegen en hun aanhorigheden, met het STOP-principe als uitgangspunt.

###### Onderafdeling 2. — Basisbereikbaarheid

**Art. 5. § 1.** Basisbereikbaarheid heeft tot doel:

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

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

Om de doelstellingen en de geïntegreerde aanpak, vermeld in het eerste en tweede lid, te verwezenlijken, wordt een overkoepelende mobiliteitsregie uitgebouwd. De overkoepelende mobiliteitsregie komt in de eerste plaats toe aan het modusneutrale Departement Mobiliteit en Openbare Werken.

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

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

##### *Afdeling 2. — De vervoerregio's*

###### Onderafdeling 1. — Indeling in vervoerregio's

**Art. 6. § 1.** Het Vlaamse Gewest wordt ingedeeld in de volgende vijftien vervoerregio's, die het volledige grondgebied van het Vlaamse Gewest bedekken:

- 1° Aalst;
- 2° Antwerpen;
- 3° Brugge;
- 4° Gent;
- 5° Leuven;
- 6° Kempen;
- 7° Kortrijk;
- 8° Limburg;
- 9° Mechelen;
- 10° Oostende;

- 11° Roeselare;
- 12° Vlaamse Ardennen;
- 13° Vlaamse Rand;
- 14° Waasland;
- 15° Westhoek.

Elke gemeente behoort tot één vervoerregio.

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

#### Onderafdeling 2. — De vervoerregioraad

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

§ 2. De vervoerregioraad is ten minste samengesteld uit:

- 1° een vertegenwoordiging van elke gemeente in de vervoerregio;
- 2° een vertegenwoordiging van het departement Mobiliteit en Openbare Werken;
- 3° een vertegenwoordiging van het Agentschap Wegen en Verkeer;
- 4° een vertegenwoordiging van de interne exploitant van het kernnet en het aanvullend net;
- 5° een vertegenwoordiging van De Vlaamse Waterweg nv;
- 6° een vertegenwoordiger van de provincie indien het grondgebied van de provincie gelijk valt met de afbakening van de vervoerregio.

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

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

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

Binnen de krijtlijnen van het regionaal mobiliteitsplan heeft de vervoerregioraad, ondersteund door de mobiliteitsregie, de volgende taken:

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

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

In het tweede lid, 4°, wordt verstaan onder fietssnelweg: de ruggengraat van het bovenlokale functionele fietsroutenetwerk, namelijk potentieel intensief te gebruiken doorgaande fietsroutes tussen steden en belangrijke attractiepolen, die met kwalitatief hoogwaardige infrastructuur worden uitgerust.

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

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

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

#### HOOFDSTUK 3. — Mobiliteitsplanning en -projecten

##### Afdeling 1. — Algemene bepalingen

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

§ 2. Een mobiliteitsplan bestaat uit:

- 1° een strategische visie op de gewenste mobiliteitsontwikkeling;
- 2° operationele beleidsdoelstellingen op korte termijn;
- 3° een actieplan.

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

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

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

§ 3. Het mobiliteitsplan maakt deel uit van een cyclisch planningsproces. Dat betekent dat:

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

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

De strategische visie kan niet worden opgeheven. Ze kan alleen geheel of gedeeltelijk worden herzien.

**Art. 12.** § 1. Er wordt een mobiliteitsplan opgemaakt op de volgende niveaus:

1° op gewestelijk niveau, voor het geheel van het grondgebied van het Vlaamse Gewest: het Mobiliteitsplan Vlaanderen;

2° op regionaal niveau, voor het geheel van het grondgebied van de vervoerregio: een regionaal mobiliteitsplan.

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

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

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

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

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

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

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

§ 2. Van een mobiliteitsplan kan niet worden afgeweken, behalve in geval van:

- 1° onvoorziene ontwikkelingen in de mobiliteitsvraag;
- 2° dringende sociale, economische of budgettaire redenen.

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

§ 3. Het Mobiliteitsplan Vlaanderen, de regionale en de lokale mobiliteitsplannen worden afgestemd op:

- 1° ten minste de ruimtelijke beleidsplannen, de beleidsplannen die opgemaakt zijn in het kader van milieubeleid en de waterbeheerplannen;
- 2° de relevante beleidsdocumenten.

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

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

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

## *Afdeling 2. — Niveaus van mobiliteitsplanning*

### *Onderafdeling 1. — Mobiliteitsplanning op gewestelijk niveau*

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

§ 2. De Vlaamse Regering stelt het Mobiliteitsplan Vlaanderen vast voor een termijn van tien jaar en bepaalt de datum van inwerkingtreding van het plan.

De Vlaamse Regering draagt er zorg voor dat het Mobiliteitsplan Vlaanderen ruim wordt bekendgemaakt.

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

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

Het Mobiliteitsplan Vlaanderen omvat de categorisering van de netwerken.

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

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

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

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

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

#### Onderafdeling 2. — Mobiliteitsplanning op regionaal niveau

**Art. 18.** § 1. De vervoerregioraad neemt het initiatief om een regionaal mobiliteitsplan op te maken of te herzien.

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

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

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

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

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

De vervoerregioraad draagt er zorg voor dat het regionaal mobiliteitsplan ruim wordt bekendgemaakt.

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

**Art. 19.** Voorafgaand aan de vaststelling van het regionaal mobiliteitsplan, vermeld in artikel 18, § 3, eerste lid, gebeurt een omgevingsanalyse en een onderzoek naar de maatschappelijke ontwikkelingen, de mobiliteitsbehoeften en een verkenning van de redelijkerwijs in aanmerking te nemen alternatieven.

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

De vervoersknooppunten die van belang zijn op het niveau van de vervoerregio om combimobiliteit en synchronomodaliteit te faciliteren, worden bepaald in het regionaal mobiliteitsplan.

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

**Art. 20.** Bij de vaststelling van het regionaal mobiliteitsplan melden de provincies en de gemeenten aan de vervoerregio, binnen de door haar bepaalde termijn, alle potentiële strijdigheden van de bepalingen van de bestaande provinciale en gemeentelijke ruimtelijke beleidsplannen en lokale mobiliteitsplannen met het regionaal mobiliteitsplan.

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

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

#### Onderafdeling 3. — Mobiliteitsplanning op lokaal niveau

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

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

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

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

§ 3. De gemeenteraad stelt het lokaal mobiliteitsplan vast.

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

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

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

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

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

#### Onderafdeling 4. — Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen

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

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

Het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen heeft een tijdshorizon van vijf jaar.

§ 2. Een verkeersveiligheidsplan bestaat uit:

- 1° een analyse van de verkeersveiligheid in Vlaanderen;
- 2° een beleidsvisie, overkoepelende doelstellingen en streefcijfers op het vlak van verkeersveiligheid;
- 3° een maatregelenpakket.

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

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

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

#### Onderafdeling 5. — Voortgangsrapportage en mobiliteitsmonitoring

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

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

Om het mobiliteitsmonitoringsysteem uit te bouwen worden de volgende gepseudonimiseerde gegevens, vermeld in de zin van artikel 4, 5), van verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens, verzameld:

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

Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken beheert het mobiliteitsmonitoringsysteem overeenkomstig het decreet van 18 juli 2008 betreffende het elektronische bestuurlijke gegevensverkeer. Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken kwalificeert als verwerkingsverantwoordelijke, vermeld in de zin van artikel 4, 7), van verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens, voor de verwerking van de persoonsgegevens, vermeld in dit artikel. De verwerkingsverantwoordelijke is onderworpen aan de verplichtingen, vermeld in artikel 5, 2, van de voormelde verordening, die op hem rusten.

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

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

De gegevens worden bewaard gedurende vijf jaar.

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

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

De Vlaamse Regering bepaalt de regels voor de inhoud, de methodologie en de frequentie van het voortgangsrapport.

#### Afdeling 3. — Projecten en -instrumenten

##### Onderafdeling 1. — Projectmethodologie

**Art. 25.** De Vlaamse Regering bepaalt de projectmethodologie waarmee de door haar aangewezen projecten worden ontworpen, uitgewerkt, geanalyseerd en geëvalueerd door de initiatiefnemer, alsook de wijze van rapportering door de initiatiefnemer.

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

§ 2. De projectstuurgroep is ten minste samengesteld uit:

- 1° de initiatiefnemer, als die niet de hoedanigheid, vermeld in punt 2° tot en met 4°, heeft;

- 2° een vertegenwoordiger van de betrokken gemeente of gemeenten;
- 3° een vertegenwoordiger van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken;
- 4° een vertegenwoordiger van de betrokken weg- of waterwegbeheerder, als die niet de hoedanigheid, vermeld in punt 1° tot en met 3°, heeft.

De initiatiefnemer vervult de rol van voorzitter van de projectstuurgroep.

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

**Art. 27.** De projectstuurgroep is verantwoordelijk voor de begeleiding van:

- 1° in voorkomend geval, het lokaal mobiliteitsplan of andere mobiliteitsgerelateerde lokale beleidsplannen;
- 2° projecten.

De Vlaamse Regering kan de beleidsplannen en projecten, vermeld in het eerste lid, 1° en 2°, bepalen en de regels vaststellen betreffende de procedure volgens dewelke de projectstuurgroep of de vervoerregioraad de begeleiding uitvoert.

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

#### Onderafdeling 2. — Subsidiëring

**Art. 29.** Om de ontwikkeling en uitvoering van het mobiliteitsbeleid en basisbereikbaarheid te bevorderen, kan de Vlaamse Regering, binnen de perken van de begrotingskredieten, een subsidie verlenen aan de lokale besturen voor:

- 1° projecten die de aanleg, de verbetering of de uitrusting van de infrastructuur langs gemeentewegen tot doel hebben ter uitvoering van het regionaal mobiliteitsplan;
- 2° projecten die de aanleg, de verbetering of de uitrusting van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk tot doel hebben;
- 3° niet-infrastructuurgebonden projecten ter ondersteuning van het mobiliteitsbeleid;
- 4° de maatregelen, vermeld in artikel 41, 42, 43, 44, 45, 46 en 47, langs gemeentewegen of gewestwegen;
- 5° de opmaak en herziening van een lokaal mobiliteitsplan.

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

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

#### Onderafdeling 3. — Samenwerkingsovereenkomsten

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

De Vlaamse Regering regelt de minimuminhoud van de samenwerkingsovereenkomst, waaronder:

- 1° het voorwerp van de overeenkomst;
- 2° de duur van de overeenkomst;
- 3° de wederzijdse verbintenissen van de betrokken partijen;
- 4° de sancties bij niet-nakoming van de verbintenissen.

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

#### Afdeling 4. — Participatie mobiliteitsplannen en -projecten

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

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

§ 2. Op regionaal niveau bepaalt de vervoerregioraad de participatie in het kader van de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan. De vervoerregioraad maakt dat participatietraject ruim bekend.

De vervoerregioraad bepaalt tevens de structurele participatie van burgers en middenveld in het mobiliteitsbeleid van de vervoerregio.

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

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

§ 3. Op lokaal niveau bepaalt het college van burgemeester en schepenen de participatie. In voorkomend geval kunnen betrokken colleges van burgemeester en schepenen samen het participatietraject vaststellen.

Als daartoe wordt besloten in het kader van participatie, kunnen de vergaderingen van de projectstuurgroep worden opengesteld voor vertegenwoordigers van het maatschappelijk middenveld en de bevolking.

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

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

HOOFDSTUK 4. — *Openbaar personenvervoer**Afdeling 1. — Het gelaagd vervoersnet*

**Art. 32.** § 1. Het vervoersnet voor het Vlaamse openbaar personenvervoer bestaat uit complementaire vervoerslagen:

- 1° het kernnet;
- 2° het aanvullend net;
- 3° het vervoer op maat.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Het aanvullend net is gebaseerd op potentieel en vraaggestuurde elementen.

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

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

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

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

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

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

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

*Afdeling 2. — Exploitatie van het openbaar personenvervoer*

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

De Mobiliteitscentrale is een orgaan dat:

- 1° informatie verzamelt en verschaft over alle openbaarvervoerdiensten;
- 2° vervoersvragen en mobiliteitsmogelijkheden van de gebruiker analyseert en desgevallend doorverwijst;
- 3° vervoersaanvragen voor ritten verzamelt, efficiënt plant en vervolgens uitzet bij één of meerdere vervoerders of vervoersdiensten of via collectieve beschikbaar gestelde verplaatsingsmiddelen;
- 4° ritprijzen factureert;
- 5° klachten van gebruikers behandelt.

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

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

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

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

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

De Vlaamse Regering stelt de regels voor de benchmark vast. De benchmark wordt om de tien jaar uitgevoerd met een tussentijdse evaluatie om de vijf jaar.



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

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

De Vlaamse Regering bepaalt de regels over de aanstelling van de exploitanten en kan bijkomende regels opstellen ten aanzien van de scheiding tussen de regie en uitvoering van de vervoersdiensten.

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

De Vlaamse Regering bepaalt de regels over de aanstellingen van de exploitanten voor het vervoer op maat en kan bijkomende regels opstellen ten aanzien van de scheiding tussen de regie en uitvoering van de vervoersdiensten.

#### *Afdeling 3. — Tariefbeleid*

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

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

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

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

De Vlaamse Regering kan de voorwaarden bepalen voor tariefdifferentiatie.

§ 4. De Vlaamse Regering kan het bedrag bepalen van de toeslag die de exploitant kan eisen van de reizigers die de reisvoorwaarden niet naleven.

#### *Afdeling 4. — Verplichtingen voor de exploitatie*

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

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

§ 3. De exploitanten van het kernnet en aanvullend net en de Mobiliteitscentrale kunnen persoonsgegevens van de reizigers en derden verwerken met het oog op:

1° een efficiënte exploitatie van de openbaarvervoerdiensten, waarbij combimobiliteit wordt gefaciliteerd;

2° het promoten van het openbaar personenvervoer en combimobiliteit;

3° statistische doeleinden voor het openbaar personenvervoer en het globale mobiliteitsbeleid, om de evolutie inzake personenmobiliteit, vervoersstromen, modale verdeling en verkeersveiligheid in kaart te brengen.

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

De Mobiliteitscentrale en de exploitanten van het kernnet en het aanvullend net verwerken persoonsgegevens, vermeld in artikel 4, 1), van verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens, en de persoonsgegevens, vermeld in artikel 9 van de voormelde verordening.

De exploitanten van het kernnet en het aanvullend net en de Mobiliteitscentrale kwalificeren als verwerkingsverantwoordelijke in de zin van artikel 4, 7), van de voormelde verordening voor de verwerking van de persoonsgegevens, vermeld in dit artikel. De verwerkingsverantwoordelijke is onderworpen aan de verplichtingen, vermeld in artikel 5, 2, van de voormelde verordening, die op hem rusten.

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

De gegevens die verzameld en verwerkt worden voor de doeleinden, vermeld in het eerste lid, worden bewaard gedurende:

1° vijf jaar, voor het doeleinde, vermeld in het eerste lid, 1°;

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

3° vijf jaar, voor het doeleinde vermeld in het eerste lid, 3°.

De Vlaamse Regering bepaalt de regels voor de verwerking van de persoonsgegevens en de passende waarborgen voor de rechten en vrijheden van de betrokkenen.

**Art. 38.** In afwijking van artikel 1 van de wet 30 december 1975 betreffende de goederen, buiten particuliere eigendommen gevonden of op de openbare weg geplaatst ter uitvoering van vonnissen tot uitzetting, moeten de exploitanten van het kernnet en aanvullend net en de Mobiliteitscentrale verloren voorwerpen niet afgeven aan het gemeentebestuur.

**Art. 39.** De Vlaamse Regering kan de wijze van klachtenbehandeling, de reisvoorwaarden en de exploitatievoorwaarden, waaronder de vereisten voor de voertuigen en het personeel, nader bepalen.

De bevoegdheid van de Vlaamse Regering om de exploitatievoorwaarden te bepalen, doet geen afbreuk aan de bevoegdheid van de exploitanten van het kernnet en het aanvullend net, en de Mobiliteitscentrale om zelf algemene reisvoorwaarden vast te stellen, aanvullend aan het toepasselijke regelgevende kader, voor zover dit de voorwaarden betreft van de vervoersovereenkomst die de exploitanten en de Mobiliteitscentrale sluiten met hun gebruikers.

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

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

HOOFDSTUK 5. — *Infrastructuurbeleid, flankerende maatregelen en doorstroming**Afdeling 1. — Infrastructuurbeleid*

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

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

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

In het eerste lid wordt verstaan onder:

1° mobipunt: een vervoersknooppunt waar parkeermogelijkheden voor verschillende personenwagens en fietsen ter beschikking zijn of verschillende modi kunnen aangeboden worden door middel van onder meer deelsystemen, waardoor reizigers met geschikte modus een verplaatsing kunnen maken;

2° carpoolparking: een parking voor personenwagens waar reizigers de wagen kunnen achterlaten en samen de reis verderzetten met één voertuig.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*Afdeling 2. — Flankerende maatregelen*

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

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

*Afdeling 3. — Doorstroming*

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

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

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

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

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

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

HOOFDSTUK 6. — *Wijzigingsbepalingen**Afdeling 1. — Wijzigingen van het decreet van 31 juli 1990 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn*

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

“2° het decreet basisbereikbaarheid: het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid”.

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

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

2° het derde lid wordt opgeheven.

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

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

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

**Art. 54.** In artikel 38, derde lid, van hetzelfde decreet worden de woorden “de afgesloten beheersovereenkomsten” vervangen door de woorden “het openbare dienstencontract”.

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

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

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

**Art. 57.** In artikel 44bis van hetzelfde decreet, gewijzigd bij het Bestuursdecreet van 7 december 2018, wordt na het eerste lid een nieuw tweede lid ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Tussen de Vlaamse Regering en de Maatschappij wordt na onderhandeling een openbare dienstencontract gesloten.”.

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

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

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

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

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

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

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

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

1° artikel 18;

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

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

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

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

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

“3° Mobiliteitscentrale: het orgaan, vermeld in artikel 33 van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid.”.

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

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

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

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

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

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

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

*HOOFDSTUK 7. — Slotbepalingen*

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

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

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

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

**Art. 70.** De Vlaamse Regering bepaalt de datum van de inwerkingtreding van artikelen 58 en 59 van dit decreet. Kondigen dit decreet af, bevelen dat het in het *Belgisch Staatsblad* zal worden bekendgemaakt.  
Brussel, 26 april 2019.

De minister-president van de Vlaamse Regering,  
G. BOURGEOIS

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

—  
Nota

(1) *Zitting 2018-2019*

Stukken:

- Ontwerp van decreet : 1805 – Nr. 1
  - Verslag van de hoorzittingen : 1805 – Nr. 2
  - Amendementen : 1805 – Nrs. 3 t.e.m. 6
  - Verslag : 1805 – Nr. 7
  - Amendementen na indiening van het verslag : 1805 – Nr. 8
  - Tekst aangenomen door de plenaire vergadering : 1805 – Nr. 9
- Handelingen - Bespreking en aanneming: Vergadering van 3 april 2019.

—  
TRADUCTION

AUTORITE FLAMANDE

[C – 2019/12697]

**26 AVRIL 2019. — Décret relatif à l'accessibilité de base (1)**

Le PARLEMENT FLAMAND a adopté et Nous, GOUVERNEMENT, sanctionnons ce qui suit :

**Décret relatif à l'accessibilité de base**

CHAPITRE 1<sup>er</sup>. — *Dispositions générales*

**Article 1<sup>er</sup>.** Le présent décret règle une matière communautaire et régionale.

**Art. 2.** Dans le présent décret, on entend par :

- 1° réseau complémentaire : la couche de transport, visée à l'article 32, § 3 ;
- 2° Agence des Routes et de la Circulation (« Agentschap Wegen en Verkeer ») : l'agence, au sens de l'article 2, de l'arrêté du Gouvernement flamand du 7 octobre 2005 portant création de l'agence autonomisée interne sans personnalité juridique (Agence des Routes et de la Circulation) ;
- 3° pôle d'attraction : un lieu à fort potentiel de génération de déplacements, tel que les zones d'emploi, d'enseignement, de soins de santé, commerciales, sportives, culturelles et récréatives, et les nœuds de mobilité ;
- 4° mobilité combinée : comportement de déplacement multimodal dans le cadre duquel les personnes combinent plusieurs moyens de transport pour se déplacer. La disponibilité de différents modes de transport permet de passer facilement d'un moyen de transport à l'autre ;
- 5° département de la Mobilité et des Travaux publics : le département au sein du domaine politique homogène visé à l'article 28, § 1<sup>er</sup>, de l'arrêté du Gouvernement flamand du 3 juin 2005 relatif à l'organisation de l'Administration flamande, auquel sont confiées les missions d'aide à la décision politique en matière de mobilité ;
- 6° De Vlaamse Waterweg nv : l'agence autonomisée externe de droit public De Vlaamse Waterweg nv, société anonyme de droit public, visée à l'article 3, alinéa premier, du décret du 2 avril 2004 relatif à l'agence autonomisée externe de droit public De Vlaamse Waterweg nv, société anonyme de droit public, modifié par le décret du 23 décembre 2016 ;
- 7° exploitant : toute entreprise ou tout groupe d'entreprises de droit public ou privé qui exploite des services de transports publics de personnes ou tout service public qui offre des services de transports publics de personnes ;
- 8° conditions d'exploitation : les exigences auxquelles l'exécution des services de transport doit répondre et qui peuvent concerner, entre autres : l'amplitude d'exploitation, les fréquences, l'aménagement et l'entretien de l'infrastructure, la fourniture d'informations aux arrêts et à bord des véhicules, les exigences concernant les véhicules et le personnel, les droits et devoirs de l'exploitant d'un service de transport ;
- 9° programme d'investissement intégré : le programme d'investissement pluriannuel intégré du domaine politique de la Mobilité et des Travaux publics ;
- 10° transport régulier : le transport de personnes selon une certaine régularité et sur un itinéraire défini, les voyageurs pouvant être pris en charge et déposés à des arrêts préalablement fixés, quels que soient le mode et le moyen de traction des moyens de transport utilisés. Le transport régulier est accessible à tous ;

11° arrêt : l'arrêt de transport régulier ou de transport sur mesure où les voyageurs peuvent être pris en charge et déposés ;

12° exploitant interne : un exploitant qui constitue une entité juridiquement indépendante, sur laquelle le Gouvernement flamand exerce son autorité comme sur ses propres services ;

13° le réseau central : la couche de transport visée à l'article 32, § 2 ;

14° Centrale de mobilité : l'organe visé à l'article 33 ;

15° plan de mobilité : un plan tel que visé à l'article 11 ;

16° Plan de Mobilité de la Flandre : un plan de mobilité pour la Région flamande ;

17° Régie de mobilité : régie centrale, indépendante du mode de transport, qui est contrôlée par l'Autorité flamande ;

18° transport public de personnes : les services de transport de personnes d'intérêt public qui sont offerts au public de façon permanente et non discriminatoire, quel que soit le mode de transport ;

19° groupe de pilotage de projet : l'organe visé à l'article 26, § 1<sup>er</sup> ;

20° conditions de voyage : dispositions qui peuvent concerner, entre autres, les droits et devoirs des voyageurs et des tiers ;

21° principe STOP : le principe sur la base duquel l'ordre suivant des formes de mobilité souhaitables est respecté : les piétons ; les cyclistes ; le transport collectif ; le transport motorisé individuel ;

22° synchronodalité : mobilité par laquelle plusieurs moyens de transport sont combinés pour le déplacement des marchandises et par laquelle il est possible de passer ou de transborder facilement d'un moyen de transport à l'autre ;

23° réseau ferroviaire : la couche de transport du trafic ferroviaire destiné aux personnes, tel qu'établi à l'échelon fédéral ;

24° transport sur mesure : la couche de transport visée à l'article 32, § 4 ;

25° région de transport : un groupement de communes qui forment un ensemble cohérent en matière de mobilité, constitué d'un noyau de transport et d'une zone d'influence ;

26° conseil de la région de transport : l'organe visé à l'article 7, § 1<sup>er</sup>.

## CHAPITRE 2. — *Points de départ*

### *Section 1<sup>re</sup>. — Mission et objectifs*

#### *Sous-section 1<sup>re</sup>. — Politique de mobilité*

**Art. 3.** La politique de mobilité est axée sur la garantie de l'accessibilité de notre société. À cet égard, il est investi dans un système de mobilité qui soutient l'économie et la société.

Le système de mobilité est durable, sûr, intelligent et multimodal. Il est développé et exploité dans un souci d'accessibilité et de viabilité.

**Art. 4.** Aux fins de l'exécution de la politique de mobilité, la Région flamande, les services et agences qui en relèvent, les provinces, les communes et les personnes morales de droit public et de droit privé chargées, en Région flamande, de tâches d'utilité publique, poursuivent les objectifs suivants :

1° investir dans l'accessibilité en s'axant sur la demande ;

2° préparer les réseaux de transport pour le futur ;

3° développer un système de transport multimodal basé dans la mesure du possible sur le principe STOP ;

4° réaliser un système de transport qui n'entraîne aucune victime ;

5° inciter, motiver, encourager à changer de comportement ;

6° faire de la Flandre un moteur de l'innovation ;

7° adopter une approche régionale et intégrale de l'accessibilité de base ;

8° assurer une circulation fluide de tous les modes de transport.

La politique de mobilité met en œuvre le cadre d'action en matière de climat et d'énergie à l'horizon 2030 tel qu'adopté par le Conseil européen les 23 et 24 octobre 2014. La politique de mobilité définit des objectifs et des mesures concrets afin de rendre la mobilité plus verte et plus durable et d'améliorer la qualité de l'air dans le cadre des transports.

La politique flamande en matière de sécurité routière investit dans la sécurité et la qualité des routes et de leurs dépendances, en se basant sur le principe STOP.

#### *Sous-section 2. — Accessibilité de base*

**Art. 5.** § 1<sup>er</sup>. L'accessibilité de base a pour but de :

1° rendre des fonctions sociales importantes accessibles sur la base d'un système axé sur la demande et d'une utilisation optimale des moyens de transport et des ressources financières ;

2° faciliter la mobilité combinée et la synchronodalité et développer un réseau de mobilité intégré ;

3° capter et intégrer toutes les initiatives de transport proposé collectivement ou de transport sur mesure, y compris le transport de groupes cibles et le transport en taxi proposé collectivement, et d'en simplifier les conditions d'exploitation ;

4° mettre en place une responsabilité partagée des différents acteurs.

L'accessibilité de base va de pair avec un cadre spatial durable par le biais d'une approche intégrée du transport, de l'infrastructure et du développement du territoire, en matière de planification, de financement, d'investissement, d'entretien et d'exploitation.

Pour atteindre les objectifs et l'approche intégrée visés aux alinéas 1<sup>er</sup> et 2, une régie faitière de la mobilité est créée. Il appartient en premier lieu au département de la Mobilité et des Travaux publics, qui est neutre en termes de mode de transport, d'assurer la régie faitière de la mobilité.

§ 2. L'objectif de facilitation de la mobilité combinée et de la synchronodalité est réalisé par :

1° une offre performante de différents modes de transport ;

2° une adéquation optimale de l'offre de modes de transport aux nœuds de transport ;

3° une correspondance optimale avec d'autres possibilités de transport par le biais de mesures d'accompagnement appropriées ;

4° une fourniture efficace d'informations et une intégration maximale des tarifs et des billets pour les déplacements en chaîne.

### Section 2. — Les régions de transport

#### Sous-section 1<sup>re</sup>. — Division en régions de transport

**Art. 6.** § 1<sup>er</sup>. La Région flamande est divisée en les quinze régions de transport suivantes, qui couvrent la totalité du territoire de la Région flamande :

1° Alost ;

2° Anvers ;

3° Bruges ;

4° Gand ;

5° Louvain ;

6° Campine ;

7° Courtrai ;

8° Limbourg ;

9° Malines ;

10° Ostende ;

11° Roulers ;

12° Ardennes flamandes ;

13° Périphérie flamande ;

14° Waasland ;

15° Westhoek.

Chaque commune appartient à une région de transport.

§ 2. Le Gouvernement flamand arrête la délimitation territoriale des régions de transport, visées au paragraphe 1<sup>er</sup>, et peut réaménager celles-ci ou changer leur dénomination de sa propre initiative ou à la demande des régions de transport.

#### Sous-section 2. — Le conseil de région de transport

**Art. 7.** § 1<sup>er</sup>. Un conseil de région de transport est institué pour chaque région de transport. Le conseil de région de transport est un organe de concertation dont la composition est multidisciplinaire et dépasse les domaines politiques.

§ 2. Le conseil de région de transport se compose au moins de :

1° une représentation de chaque commune de la région de transport ;

2° une représentation du département de la Mobilité et des Travaux publics ;

3° une représentation de l'Agence des Routes et de la Circulation ;

4° une représentation de l'exploitant interne du réseau central et du réseau complémentaire ;

5° une représentation de De Vlaamse Waterweg nv ;

6° un représentant de la province si le territoire de la province correspond à la délimitation de la région de transport.

Un représentant proposé par les communes assure la présidence, conjointement avec le département de la Mobilité et des Travaux publics. Dans l'attente de la présentation par les communes, la présidence ne peut être assurée que par le département de la Mobilité et des Travaux publics.

Le Gouvernement flamand peut arrêter les règles de composition et de fonctionnement du conseil de la région de transport.

**Art. 8.** Le conseil de la région de transport est chargé de préparer, élaborer, suivre, évaluer et, le cas échéant, revoir le plan de mobilité régional.

Dans les limites du plan de mobilité régional, le conseil de la région de transport assure les tâches suivantes, avec l'appui de la régie de la mobilité :

1° prioriser, suivre et évaluer les programmes et projets de mobilité régionaux qui revêtent un intérêt stratégique au niveau de la région de transport ;

2° conseiller les autorités régionales dans l'élaboration du programme d'investissement intégré ;

3° définir le réseau complémentaire et le transport sur mesure et donner des conseils concernant le réseau ferroviaire et le réseau central ;

4° définir le réseau d'itinéraires cyclables fonctionnel supralocal, à l'exception des autoroutes cyclables, sur lesquelles le conseil émet uniquement des avis ;

5° veiller à connecter les réseaux de transport et d'infrastructure et faciliter la mobilité combinée et la synchronodalité ;

6° prioriser, suivre et évaluer les mesures en matière de sécurité routière. À cet égard, on peut notamment accorder de l'attention au réseau de voies lentes, aux abords des écoles et à l'accessibilité en toute sécurité des écoles et des pôles d'emploi pour les piétons et les cyclistes ;

7° prioriser, suivre et évaluer les mesures en matière de fluidité.

Dans l'alinéa 2, 4°, on entend par réseau d'itinéraires cyclables fonctionnel supralocal : le réseau d'infrastructures cyclistes intercommunales en Région flamande, qui représente le réseau d'itinéraires cyclables souhaitable reliant les zones d'habitation et les pôles d'attraction.

Dans l'alinéa 2, 4°, on entend par autoroute cyclable : l'épine dorsale du réseau d'itinéraires cyclables fonctionnel supralocal, à savoir des itinéraires cyclables continus pouvant potentiellement être utilisés intensivement entre les villes et les pôles d'attraction importants et qui sont équipés d'infrastructures de grande qualité.

**Art. 9.** Le cas échéant, les conseils de région de transport se concertent entre eux au sujet du plan de mobilité régional, du réseau complémentaire, du transport sur mesure et d'autres programmes et projets de mobilité qui ont un impact sur les régions de transport concernées.

Le Gouvernement flamand peut arrêter des règles pour la concertation visée à l'alinéa 1<sup>er</sup>.

**Art. 10.** Les décisions et règlements provinciaux et communaux ne sont pas de telle nature qu'ils empêchent la réalisation du plan de mobilité régional ou réduisent l'effectivité d'autres investissements de mobilité.

### CHAPITRE 3. — *Planification et projets de mobilité*

#### *Section 1<sup>re</sup>. — Dispositions générales*

**Art. 11.** § 1<sup>er</sup>. Un plan de mobilité répond, sur le fond, à la mission et aux objectifs visés aux articles 3 et 4 et forme la base de la politique de mobilité. Il a pour but d'apporter de la cohérence à la préparation, à l'adoption et à l'exécution de décisions relatives à la mobilité des personnes et au transport de marchandises moyennant l'implication des domaines politiques connexes. Il est axé sur la réalisation.

§ 2. Un plan de mobilité se compose :

1° d'une vision stratégique de l'évolution souhaitée de la mobilité ;

2° d'objectifs politiques opérationnels à court terme ;

3° d'un plan d'action.

La vision stratégique comprend une vision à long terme de l'évolution souhaitée de la mobilité. Le plan de mobilité a un horizon à dix ans et une période de vision à long terme de minimum dix et maximum trente ans.

Les objectifs politiques opérationnels décrivent la manière de réaliser l'évolution souhaitée de la mobilité et précisent les responsabilités.

Le plan d'action traduit les objectifs opérationnels et décrit des mesures, des moyens, des responsabilités et un calendrier concrets. Il peut prévoir des mesures thématiques ou concernant une partie d'un domaine.

§ 3. Le plan de mobilité fait partie d'un processus de planification cyclique. Cela signifie :

1° qu'il est étayé par des recherches ;

2° qu'il est élaboré ou révisé avec la participation de la population et par le biais de consultations entre les niveaux d'administration, les domaines ou services politiques et les organisations de la société civile ;

3° que sa portée et sa mise en œuvre font l'objet d'une surveillance ;

4° qu'il est évalué durant la première moitié de chaque période de gouvernance ou d'administration ;

5° que sur la base de l'évaluation intermédiaire visée au point 4°, il peut toujours être revu en tout ou en partie suivant la procédure applicable concernant son élaboration et son adoption.

L'adoption d'une vision stratégique, d'objectifs opérationnels et d'un plan d'action peut être suivie par l'adoption d'objectifs opérationnels et d'actions complémentaires, qui feront alors partie intégrante du plan de mobilité.

La vision stratégique ne peut pas être annulée. Elle peut uniquement être revue en tout ou en partie.

**Art. 12.** § 1<sup>er</sup>. Un plan de mobilité est élaboré aux niveaux suivants :

1° au niveau régional, pour l'ensemble du territoire de la Région flamande : le Plan de Mobilité de la Flandre ;

2° au niveau régional, pour l'ensemble du territoire de la région de transport : un plan de mobilité régional.

§ 2. Un plan de mobilité peut aussi être élaboré au niveau local, pour une partie ou l'ensemble du territoire d'une ou de plusieurs communes.

La planification de la mobilité au niveau d'une ou de plusieurs communes comprend l'élaboration d'un plan de mobilité local, qui peut contenir des dispositions au niveau intercommunal et communal.

§ 3. Chaque plan de mobilité contient une indication de la relation qu'il entretient avec les plans de mobilité des autres niveaux.

Lors de la formulation des choix, des objectifs, des engagements propres et des attentes à l'égard des autres acteurs figurant dans le plan de mobilité, il est tenu compte de la marge budgétaire des entités régionales concernées, et les règles de compétence, visées à l'article 2 du décret du 22 décembre 2017 sur l'administration locale, et toute autre réglementation pertinente pour le thème en question sont respectées.

**Art. 13.** § 1<sup>er</sup>. Aucun des éléments d'un plan de mobilité n'a de force réglementaire.

Le Plan de Mobilité de la Flandre et les plans de mobilité régionaux est indicatif pour la Région flamande, les services et agences qui en relèvent, les provinces et les communes, et les personnes morales de droit public et de droit privé chargées, en Région flamande, de tâches d'utilité publique.

Les plans de mobilité locaux sont indicatifs pour les communes et les services et agences qui en relèvent.

§ 2. Il ne peut être dérogé à un plan de mobilité sauf :

1° en cas d'évolutions imprévues de la demande de mobilité ;

2° pour des raisons sociales, économiques ou budgétaires urgentes.

La décision relative à la dérogation, visée à l'alinéa premier, doit être motivée.

§ 3. Le Plan de Mobilité de la Flandre, les plans de mobilité régionaux et locaux, sont alignés :

1° au moins sur les plans de politique spatiale, les plans d'orientation élaborés dans le cadre de la politique environnementale et les plans de gestion de l'eau ;

2° sur les documents stratégiques pertinents.

**Art. 14.** § 1<sup>er</sup>. Le réseau de transport et d'infrastructure est structuré de façon hiérarchique et est divisé en plusieurs couches de transport complémentaires.

La cohérence entre toutes les couches de transport et l'alignement des couches de transport sur l'organisation spatiale sont surveillés par le biais des plans de mobilité.

§ 2. Il appartient au Gouvernement flamand de prendre des décisions sur les réseaux d'importance structurante au niveau de la Région flamande.

#### *Section 2. — Niveaux de planification de la mobilité*

##### *Sous-section 1<sup>re</sup>. — Planification de la mobilité au niveau régional*

**Art. 15.** § 1<sup>er</sup>. Le Gouvernement flamand décide d'élaborer le Plan de Mobilité de la Flandre et prend les mesures nécessaires à cet effet.

§ 2. Le Gouvernement flamand adopte le Plan de Mobilité de la Flandre pour une période de dix ans et fixe la date d'entrée en vigueur du plan.

Le Gouvernement flamand veille à ce que le Plan de Mobilité de la Flandre soit publié largement.

§ 3. Le Gouvernement flamand peut arrêter les règles relatives à la procédure d'élaboration, d'évaluation, de révision et de publication du Plan de Mobilité de la Flandre.

**Art. 16.** L'adoption du Plan de Mobilité de la Flandre est précédée d'une étude des évolutions sociales et des besoins de mobilité, et d'une exploration des alternatives à prendre raisonnablement en considération.

Le Plan de Mobilité de la Flandre comprend la subdivision des réseaux en catégories.

Le Gouvernement flamand peut adopter les règles relatives au contenu et à la méthodologie du Plan de Mobilité de la Flandre.

**Art. 17.** Lors de l'adoption du Plan de Mobilité de la Flandre, les provinces, les régions de transport et les communes signalent au Gouvernement flamand, dans le délai fixé par celui-ci, toute incompatibilité potentielle des dispositions des plans de mobilité régionaux existants, des plans de politique spatiale provinciaux et communaux et des plans de mobilité locaux avec le Plan de Mobilité de la Flandre.

Dans le délai fixé par le Gouvernement flamand, la province en question apporte au plan de politique spatiale provincial les modifications nécessaires pour assurer la convergence des dispositions visées au premier alinéa et en informe le Gouvernement flamand.

Dans le délai fixé par le Gouvernement flamand, la région de transport en question apporte au plan de mobilité régional les modifications nécessaires pour assurer la convergence des dispositions visées au premier alinéa et en informe le Gouvernement flamand.

Dans le délai fixé par le Gouvernement flamand, la commune en question apporte au plan de mobilité local et au plan de politique spatiale communal les modifications nécessaires pour assurer la convergence des dispositions visées au premier alinéa et en informe le Gouvernement flamand.

##### *Sous-section 2. — Planification de la mobilité au niveau régional*

**Art. 18.** § 1<sup>er</sup>. Le conseil de la région de transport prend l'initiative d'élaborer ou de revoir un plan de mobilité régional.

§ 2. Le plan de mobilité régional présente le cadre de la politique de mobilité souhaitée pour la région de transport.

Le plan de mobilité régional met en œuvre le Plan de Mobilité de la Flandre, dont il complète les dispositions au niveau régional.

§ 3. Le conseil de la région de transport adopte le projet de plan de mobilité régional.

Le projet de plan de mobilité régional est soumis pour approbation aux conseils communaux de la région de transport. L'approbation par le conseil communal est, pour la commune, une condition pour obtenir des subventions telles que visées à l'article 29.

En l'absence de consensus au sein du conseil de la région de transport, le Gouvernement flamand prend des décisions concernant au moins le réseau complémentaire et le transport sur mesure.

Le conseil de la région de transport veille à ce que le plan de mobilité régional soit publié largement.

§ 4. Le Gouvernement flamand peut arrêter des règles relatives à la procédure d'élaboration, d'évaluation, de révision et de publication des plans de mobilité régionaux.

**Art. 19.** L'adoption du plan de mobilité régional visé à l'article 18, § 3, premier alinéa, est précédée d'une analyse contextuelle et d'une étude des évolutions sociales et des besoins de mobilité, et d'une exploration des alternatives à prendre raisonnablement en considération.



Le plan de mobilité régional indique de quelle manière la politique de mobilité envisagée contribue à la réalisation du Plan de Mobilité de la Flandre, des options stratégiques des schémas de structure d'aménagement et des plans politiques pertinents, des plans politiques élaborés dans le cadre de la politique environnementale et des autres documents stratégiques pertinents.

Les nœuds de transport importants au niveau de la région de transport pour faciliter la mobilité combinée et la synchronodalité sont définis dans le plan de mobilité régional.

Le Gouvernement flamand peut arrêter les règles relatives au contenu et à la méthodologie du plan de mobilité régional.

**Art. 20.** Lors de l'adoption du plan de mobilité régional, les provinces et les communes signalent à la région de transport, dans le délai fixé par celle-ci, toute incompatibilité potentielle des dispositions des plans de politique spatiale provinciaux et communaux existants et des plans de mobilité locaux avec le plan de mobilité régional.

Dans le délai fixé par le Gouvernement flamand, la province en question apporte au plan de politique spatiale provincial les modifications nécessaires pour assurer la convergence des dispositions visées au premier alinéa et en informe le conseil de la région de transport.

Dans le délai fixé par le Gouvernement flamand, la commune en question apporte au plan de mobilité local et au plan de politique spatiale communal les modifications nécessaires pour assurer la convergence des dispositions visées au premier alinéa et en informe le conseil de la région de transport.

#### Sous-section 3. — Planification de la mobilité au niveau local

**Art. 21.** § 1<sup>er</sup>. Le collège des bourgmestre et échevins peut décider d'élaborer un plan de mobilité local et prend les mesures nécessaires à cet effet.

S'il s'agit d'un plan de mobilité qui concerne le territoire de plusieurs communes, les collèges des bourgmestre et échevins concernés décident ensemble de son élaboration.

§ 2. Le plan de mobilité local présente le cadre de la politique de mobilité locale souhaitée.

Le plan de mobilité local se base sur le Plan de Mobilité de la Flandre et sur le plan de mobilité régional de la région de transport à laquelle la commune appartient, dont il complète les dispositions au niveau communal.

§ 3. Le conseil communal établit le plan de mobilité local.

L'arrêté d'établissement est publié par extrait au *Moniteur belge*. Le plan de mobilité local entre en vigueur quatorze jours après sa publication. Le collège des bourgmestre et échevins assure une large publication du plan de mobilité local.

§ 4. Le Gouvernement flamand peut arrêter des règles relatives à la procédure d'élaboration, d'évaluation, de révision et de publication des plans de mobilité locaux.

**Art. 22.** § 1<sup>er</sup>. Le plan de mobilité local est basé sur les évolutions sociales locales, les besoins de mobilité, le développement spatial souhaité et une exploration des alternatives à prendre raisonnablement en considération.

Le plan de mobilité local indique dans quelle mesure la politique de mobilité envisagée est conforme au Plan de Mobilité de la Flandre, au plan de mobilité régional pertinent, aux schémas de structure d'aménagement provinciaux et communaux pertinents, aux plans politiques provinciaux et communaux pertinents élaborés dans le cadre de la politique environnementale, et aux autres documents stratégiques provinciaux ou communaux pertinents, ou donne lieu à une modification de plans politiques communaux ou de documents stratégiques communaux.

§ 2. Le Gouvernement flamand peut arrêter les règles relatives au contenu et à la méthodologie du plan de mobilité local.

#### Sous-section 4. — Plan de Sécurité routière de la Flandre

**Art. 23.** § 1<sup>er</sup>. Le Gouvernement flamand décide d'élaborer le Plan de Sécurité routière de la Flandre et prend les mesures nécessaires à cet effet.

Le Plan de Sécurité routière de la Flandre répond, sur le fond, à la mission et aux objectifs visés aux articles 3 et 4 et forme la base de la politique en matière de sécurité routière. Il est axé sur la réalisation.

Le Plan de Sécurité routière de la Flandre a un horizon à cinq ans.

§ 2. Un plan de sécurité routière se compose :

1° d'une analyse de la sécurité routière en Flandre ;

2° d'une approche gestionnelle, d'objectifs généraux et d'objectifs à atteindre en matière de sécurité routière ;

3° d'un ensemble de mesures.

L'approche gestionnelle, les objectifs politiques opérationnels et les chiffres à atteindre reflètent l'ambition dans le cadre de la période définie.

Les objectifs sont traduits et les mesures, les ressources, les responsabilités et le calendrier concrets sont définis dans le paquet de mesures.

§ 3. Le Gouvernement flamand peut arrêter les règles relatives à la procédure d'élaboration, d'évaluation, de révision et de publication du Plan de Sécurité routière de la Flandre.

#### Sous-section 5. — Rapport d'avancement et surveillance de la mobilité

**Art. 24.** § 1<sup>er</sup>. Le Gouvernement flamand arrête les règles relatives au contenu, au développement et à la gestion d'un système de surveillance de la mobilité qui vise à collecter, gérer et évaluer les données nécessaires sur la situation de la mobilité de manière à pouvoir contrôler si les objectifs opérationnels énoncés dans les plans de mobilité et le plan de sécurité routière sont atteints de façon efficace.

Lors de l'établissement ou de la révision des plans de mobilité et de la rédaction des rapports d'avancement, il est toujours tenu compte des résultats de la surveillance de la mobilité visée dans le présent paragraphe.

Afin de développer le système de surveillance de la mobilité, les données pseudonymisées suivantes, au sens de l'article 4, 5), du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, sont collectées :

- 1° caractéristiques techniques des véhicules telles que, entre autres, le type de véhicule, le type de carburant et la norme Euro ;
- 2° les heures, les localisations, les vitesses de véhicules ;
- 3° les plaques d'immatriculation codées de véhicules ;
- 4° les métadonnées de l'équipement de mesure.

Le département de la Mobilité et des Travaux publics gère le système de surveillance de la mobilité conformément au décret du 18 juillet 2008 relatif à l'échange électronique de données administratives. Le département de la Mobilité et des Travaux Publics est qualifié de responsable du traitement, au sens de l'article 4, 7), du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, en ce qui concerne le traitement des données à caractère personnel visées dans le présent article. Le responsable du traitement est soumis aux obligations, visées à l'article 5, 2, du règlement précité, qui lui incombent.

Le département Mobilité et Travaux publics peut demander les données, visées au troisième alinéa, auprès des instances compétentes, telles que la police fédérale, l'instance chargée de l'immatriculation des véhicules et les administrations locales.

La demande de ces données, la gestion du système de surveillance de la mobilité et la communication de certaines données tirées du système de surveillance de la mobilité par les administrations locales et les régions de transport respectent la réglementation en matière de protection des personnes physiques à l'égard du traitement de données à caractère personnel applicable à la communication de données à caractère personnel et le décret du 18 juillet 2008 relatif à l'échange électronique de données administratives.

Les données sont conservées pendant cinq ans.

§ 2. Un rapport d'avancement visant à suivre et à adapter la mise en œuvre du plan concerné est rédigé pour le Plan de Mobilité de la Flandre et pour les plans de mobilité régionaux.

Lors de l'élaboration du rapport d'avancement, les données sont traitées conformément aux dispositions du paragraphe 1<sup>er</sup>.

Le Gouvernement flamand arrête les règles relatives au contenu, à la méthodologie et à la périodicité du rapport d'avancement.

### Section 3. — Projets et instruments

#### Sous-section 1<sup>re</sup>. — Méthodologie du projet

**Art. 25.** Le Gouvernement flamand définit la méthodologie selon laquelle les projets qu'il attribue sont conçus, développés, analysés et évalués par l'initiateur, ainsi que les modalités d'établissement de rapports par l'initiateur.

**Art. 26.** § 1<sup>er</sup>. En vue d'un plan de mobilité local tel que visé au chapitre 3, section 2, sous-section 3, d'un autre plan politique local lié à la mobilité ou d'un projet, un groupe de pilotage de projet est créé par une ou plusieurs communes, un représentant du domaine politique de la Mobilité et des Travaux publics ou par un autre initiateur. La composition du groupe de pilotage de projet est multidisciplinaire et dépasse les domaines politiques.

§ 2. Le groupe de pilotage de projet se compose au moins :

- 1° de l'initiateur, s'il ne possède pas la qualité visée aux points 2° à 4° ;
- 2° d'un représentant de la ou des communes concernées ;
- 3° d'un représentant du domaine politique de la Mobilité et des Travaux publics ;
- 4° d'un représentant d'un gestionnaire de la voirie ou des voies navigables concerné, s'il ne possède pas la qualité visée aux points 1° à 3°.

L'initiateur assure la présidence du groupe de pilotage de projet.

Le Gouvernement flamand peut définir les règles d'élargissement du groupe de pilotage de projet à d'autres acteurs pertinents.

**Art. 27.** Il incombe au groupe de pilotage de projet d'accompagner :

- 1° le cas échéant, le plan de mobilité local ou d'autres plans politiques locaux liés à la mobilité ;
- 2° les projets.

Le Gouvernement flamand peut arrêter les plans politiques et les projets visés au premier alinéa, points 1° et 2°, et définir les règles relatives à la procédure suivant laquelle le groupe de pilotage de projet ou le conseil de région de transport assure cet accompagnement.

**Art. 28.** Le Gouvernement flamand arrête les règles relatives à l'organisation, à la composition, au fonctionnement et à la mission du groupe de pilotage de projet.

#### Sous-section 2. — Subventionnement

**Art. 29.** Afin d'encourager le développement et la mise en œuvre de la politique de mobilité et de l'accessibilité de base, le Gouvernement flamand peut accorder une subvention aux administrations locales, dans les limites des crédits budgétaires, pour :

- 1° des projets ayant pour objet l'aménagement, l'amélioration ou l'équipement de l'infrastructure le long de voiries communales aux fins de l'exécution du plan de mobilité régional ;
- 2° des projets ayant pour objet l'aménagement, l'amélioration ou l'équipement du réseau d'itinéraires cyclables fonctionnel supralocal ;
- 3° des projets non liés à l'infrastructure soutenant la politique de mobilité ;

- 4° les mesures visées aux articles 41, 42, 43, 44, 45, 46 et 47 le long de voiries communales ou de routes régionales ;
- 5° l'établissement et la révision d'un plan de mobilité local.

Le Gouvernement flamand arrête les conditions sur la base desquelles le personnel et les projets visés au premier alinéa peuvent être subventionnés.

Le Gouvernement flamand arrête les conditions et les procédures relatives à la demande, à l'évaluation, à l'attribution et au paiement de la subvention.

#### Sous-section 3. — Accords de coopération

**Art. 30.** Un accord de coopération est conclu entre les acteurs concernés pour les projets désignés par le Gouvernement flamand. L'accord définit les engagements réciproques des acteurs. Ces engagements peuvent concerner, entre autres, l'organisation du projet, le soutien en personnel ou en matériel, l'exécution et le financement.

Le Gouvernement flamand définit le contenu minimal de l'accord de coopération, dont :

- 1° l'objet de l'accord ;
- 2° la durée de l'accord ;
- 3° les engagements réciproques des parties concernées ;
- 4° les sanctions en cas de non-respect des engagements.

Dans tous les cas, il est garanti que les projets qui font l'objet de l'accord de coopération répondent aux dispositions visées à l'article 25.

#### Section 4. — Participation aux plans et aux projets de mobilité

**Art. 31.** § 1<sup>er</sup>. Le Gouvernement flamand définit la participation au niveau régional. Le Gouvernement flamand publie largement le trajet de participation.

Le Conseil de Mobilité de la Flandre participe conformément aux dispositions du chapitre II du décret du 7 juillet 2006 portant création du Conseil de Mobilité de la Flandre.

§ 2. Au niveau régional, le conseil de la région de transport définit la participation dans le cadre de l'établissement du plan de mobilité régional. Le conseil de la région de transport publie largement ce trajet de participation.

Le conseil de la région de transport définit également la participation structurelle des citoyens et de la société civile à la politique de mobilité de la région de transport.

Si aucune règle n'est arrêtée concernant la participation visée au premier alinéa, les collèges des bourgmestre et échevins respectifs soumettent au moins le projet provisoire de plan de mobilité régional à une enquête publique.

Le Gouvernement flamand peut fixer les règles minimales de la participation visée aux premier et deuxième alinéas.

§ 3. Au niveau local, le collège des bourgmestre et échevins définit la participation. Le cas échéant, les collèges des bourgmestre et échevins concernés peuvent définir le trajet de participation ensemble.

Si une décision en ce sens est prise dans le cadre de la participation, les réunions du groupe de pilotage du projet peuvent être ouvertes à des représentants de la société civile et de la population.

Si aucune règle n'est arrêtée concernant la participation, le collège des bourgmestre et échevins soumet au moins le projet provisoire de plan de mobilité local à une enquête publique.

Le Gouvernement flamand peut fixer les règles minimales pour le trajet de participation visé au premier alinéa.

### CHAPITRE 4. — *Service public de transport de personnes*

#### Section 1<sup>re</sup>. — Le réseau de transport stratifié

**Art. 32.** § 1<sup>er</sup>. Le réseau de transport pour le service public de transport de personnes en Flandre se compose de couches de transport complémentaires :

- 1° le réseau central ;
- 2° le réseau complémentaire ;
- 3° le transport sur mesure.

§ 2. Le réseau central est la couche de transport qui répond à la demande de transport actuelle et potentiellement élevée sur de grands axes. C'est un réseau de transport public fixe, circulant sur des lignes.

Le réseau central relie, à l'échelon de la Région, les grands centres entre eux et est complémentaire du réseau ferroviaire. Il prévoit une offre performante pour les besoins de déplacement structurels suburbains et interurbains.

Au niveau régional, le réseau central relie entre eux les centres et pôles d'attraction régionaux importants.

Au niveau des régions urbaines, le réseau central est un réseau suburbain et un réseau interurbain structurant.

Le Gouvernement flamand définit le réseau et les pôles d'attraction minimaux à desservir et impose des normes minimales concernant les exigences de qualité du réseau central.

L'exploitant fait une proposition concernant l'itinéraire, la localisation des arrêts et la concrétisation des critères de qualité, qu'il soumet au conseil de la région de transport. L'exploitant prend une décision motivée sur l'avis du conseil de la région de transport.

Le Gouvernement flamand détermine les modalités d'évaluation et d'adaptation du réseau central.

§ 3. Le réseau complémentaire est la couche de transport qui remplit une fonction de desserte vers les lignes du réseau central et du réseau ferroviaire. Le réseau complémentaire complète également le réseau central et cible des flux de déplacement spécifiques présentant un potentiel. Il se compose d'un service de transport public fixe, circulant sur des lignes.

Au niveau régional, le réseau complémentaire est axé sur une combinaison de l'ensemble des motifs de déplacement. Il complète le réseau central.

Au niveau des régions urbaines, le réseau complémentaire se compose des lignes urbaines suburbaines et interurbaines qui n'ont pas de fonction structurante.

Le Gouvernement flamand peut imposer des normes minimales concernant les exigences de qualité du réseau complémentaire.

Le conseil de la région de transport définit le réseau et les pôles d'attraction minimaux à desservir et impose des normes minimales concernant les exigences de qualité du réseau complémentaire.

Le réseau complémentaire est basé sur le potentiel de transport et sur des éléments gérés par la demande.

L'exploitant fait une proposition concernant l'itinéraire, la localisation des arrêts et les critères de qualité, qu'il soumet au conseil de la région de transport. Le conseil de la région de transport prend une décision motivée.

Le Gouvernement flamand peut déterminer les modalités d'évaluation et d'adaptation du réseau complémentaire.

§ 4. Le transport sur mesure est la couche de transport qui se compose de services de transport proposés collectivement et qui répond à des demandes de mobilité individuelles spécifiques de personnes n'ayant pas accès aux autres couches de transport pour des raisons liées à leur groupe-cible, de localisation ou d'horaire.

Au niveau régional, le transport sur mesure complète le réseau central et le réseau complémentaire.

§ 5. Le Gouvernement flamand peut arrêter les principes minimaux sur lesquels se fonde la conception du transport sur mesure.

Le Gouvernement flamand peut fixer les modalités d'évaluation et d'adaptation du transport sur mesure.

Le conseil de la région de transport définit les zones de desserte et peut imposer des normes complémentaires en ce qui concerne les exigences de qualité pour le transport sur mesure. Le transport sur mesure suit entièrement la demande.

### *Section 2. — Exploitation du service public de transport de personnes*

**Art. 33.** Le Gouvernement flamand crée une centrale de mobilité.

La Centrale de mobilité est un organe qui :

- 1° collecte et fournit des informations sur tous les services de transport public ;
- 2° analyse et, le cas échéant, transmet les demandes de transport et les possibilités de mobilité de l'utilisateur ;
- 3° collecte les demandes de transport pour des trajets, les planifie efficacement puis les propose via un ou plusieurs transporteurs ou services de transport ou des moyens de transport mis à disposition collectivement ;
- 4° facture le prix des trajets ;
- 5° traite les plaintes d'utilisateurs.

Le Gouvernement flamand définit les tâches plus précises et le fonctionnement de la Centrale de mobilité.

Le Gouvernement flamand peut arrêter les règles visant à assurer la continuité du fonctionnement de la Centrale de mobilité.

Dans l'exercice de ses tâches, la Centrale de mobilité traite les données personnelles conformément aux dispositions visées à l'article 37, § 3.

**Art. 34.** § 1<sup>er</sup>. Le Gouvernement flamand peut désigner un exploitant interne du réseau central et du réseau complémentaire conformément aux dispositions du règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1007/70 du Conseil.

Si la VVM De Lijn répond de façon satisfaisante à une analyse comparative telle que visée au troisième alinéa, la VVM De Lijn est désignée comme exploitant interne du réseau central et du réseau complémentaire.

Le Gouvernement flamand arrête les modalités relatives à l'analyse comparative. L'analyse comparative est effectuée tous les dix ans avec une évaluation intermédiaire tous les cinq ans.

Conformément au règlement précité, la VVM De Lijn peut confier une partie du réseau central et du réseau complémentaire à des tiers. Le Gouvernement flamand fixe le pourcentage minimal de l'exploitation totale du réseau central et du réseau complémentaire que la VVM De Lijn confie à des tiers.

§ 2. Si la VVM De Lijn ne répond pas de façon satisfaisante à l'analyse comparative, le Gouvernement flamand désignera un exploitant ou des exploitants par le biais d'adjudications publiques.

Le Gouvernement flamand fixe les règles relatives à la désignation des exploitants et peut imposer des règles supplémentaires concernant la séparation entre la régie et l'exécution des services de transport.

**Art. 35.** La Centrale de mobilité rend le transport sur mesure opérationnel et le coordonne.

Le Gouvernement flamand fixe les règles relatives à la désignation des exploitants du transport sur mesure et peut imposer des règles supplémentaires concernant la séparation entre la régie et l'exécution des services de transport.

### *Section 3. — Politique tarifaire*

**Art. 36.** § 1<sup>er</sup>. Le Gouvernement flamand coordonne la politique tarifaire pour le réseau central et le réseau complémentaire et fixe les tarifs.

§ 2. Le conseil de la région de transport coordonne la politique tarifaire pour le transport sur mesure et fixe les tarifs.

Les exploitants peuvent soumettre des propositions étayées pour la fixation et la structure des tarifs visées aux paragraphes 1<sup>er</sup> et 2.

§ 3. Le Gouvernement flamand peut arrêter les modalités d'intégration des tarifs et des billets, ce qui permet d'utiliser et de payer plusieurs modes de transport au moyen d'un même billet.

Le Gouvernement flamand peut fixer les conditions de différenciation des tarifs.

§ 4. Le Gouvernement flamand peut fixer le montant du supplément que l'exploitant peut exiger des voyageurs qui ne respectent pas les conditions de voyage.

*Section 4. — Obligations pour l'exploitation*

**Art. 37.** § 1<sup>er</sup>. Les exploitants fournissent toutes les informations sur leur offre de transport à la Centrale de mobilité.

§ 2. Le Gouvernement flamand arrête les règles relatives à l'interopérabilité, aux données ouvertes, aux données en temps réel et aux normes applicables à l'information sur le transport de personnes.

§ 3. Les exploitants du réseau central et du réseau complémentaire et la Centrale de mobilité peuvent traiter les données personnelles des voyageurs et des tiers aux fins :

1° d'une exploitation efficiente des services de transport public de façon à faciliter la mobilité combinée ;

2° de la promotion des services publics de transport de personnes et de la mobilité combinée ;

3° d'objectifs statistiques pour les services publics de transport de personnes et la politique globale de mobilité, afin de faire le bilan de l'évolution en matière de mobilité des personnes, de flux de transport, de répartition modale et de sécurité routière.

Pour autant que les données visées au premier alinéa, 3°, contiennent des données personnelles, elles sont rendues anonymes dans toute la mesure du possible et, en second lieu, pseudonymisées.

La Centrale de mobilité et les exploitants du réseau central et du réseau complémentaire traitent les données personnelles visées à l'article 4, 1), du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et les données personnelles visées à l'article 9 du règlement précité.

Les exploitants du réseau central et du réseau complémentaire et la Centrale de mobilité sont qualifiés de responsable du traitement au sens de l'article 4, 7), du règlement précité en ce qui concerne le traitement des données personnelles visées dans cet article. Le responsable du traitement est soumis aux obligations, visées à l'article 5, 2, du règlement précité, qui lui incombent.

Le responsable du traitement charge ses sous-traitants d'informer les personnes concernées du traitement de leurs données personnelles et de veiller à une exécution effective des droits octroyés aux personnes concernées, tels que visés au chapitre III du règlement précité.

Les données qui sont collectées et traitées aux fins visées au premier alinéa sont conservées pendant :

1° cinq ans, pour l'objectif visé au premier alinéa, 1° ;

2° un an après la fin du contrat avec la personne concernée, pour l'objectif visé au premier alinéa, 2° ;

3° cinq ans, pour l'objectif visé au premier alinéa, 3°.

Le Gouvernement flamand fixe les règles relatives au traitement des données personnelles et les garanties appropriées pour les droits et libertés de la personne concernée.

**Art. 38.** Par dérogation à l'article 1<sup>er</sup> de la loi du 30 décembre 1975 concernant les biens trouvés en dehors des propriétés privées ou mis sur la voie publique en application de jugements d'expulsion, les exploitants du réseau central et du réseau complémentaire et la Centrale de mobilité ne doivent pas remettre les objets perdus à l'administration communale.

**Art. 39.** Le Gouvernement flamand peut préciser les modalités de traitement des plaintes et les conditions de voyage et d'exploitation, et notamment les exigences relatives aux véhicules et au personnel.

La compétence du Gouvernement flamand relative à l'adoption des conditions d'exploitation ne porte pas préjudice à la compétence des exploitants du réseau central et du réseau complémentaire, ainsi que de la Centrale de mobilité, de définir eux-mêmes des conditions de voyage générales, en complément du cadre réglementaire applicable, pour autant que cela concerne les conditions du contrat de transport que les exploitants et la Centrale de mobilité concluent avec leurs utilisateurs.

**Art. 40.** Les exigences en matière de structure de contrôle interne sont définies dans le contrat de service public conclu avec les exploitants, ainsi que les règles relatives à la surveillance du respect par les exploitants de la réglementation applicable et à l'application effective de cette réglementation.

Le Gouvernement flamand peut arrêter les exigences minimales qui sont détaillées dans le contrat de service public visé au premier alinéa.

*CHAPITRE 5. — Politique d'infrastructure, mesures d'accompagnement et fluidité*

*Section 1<sup>re</sup>. — Politique d'infrastructure*

**Art. 41.** Le plan de mobilité régional énonce les mesures relatives au développement d'une infrastructure de qualité aux nœuds de transport afin de réaliser l'accessibilité de base.

Le Gouvernement flamand peut arrêter des règles concernant l'implantation et l'aménagement de l'infrastructure visée au premier alinéa, ainsi que son niveau d'équipement.

**Art. 42.** Le gestionnaire de la voirie est responsable de l'aménagement et de l'entretien de points mobi et de parkings de covoiturage.

À l'alinéa premier, il faut entendre par :

1° point mobi : un nœud de transport où des possibilités de stationnement pour plusieurs voitures et vélos sont disponibles ou bien où plusieurs modes peuvent être proposés par le biais, entre autres, de systèmes de partage, ce qui permet aux voyageurs d'effectuer un déplacement avec le mode de transport approprié ;

2° parking de covoiturage : un parking pour voitures où les voyageurs peuvent laisser leur voiture et poursuivre leur trajet ensemble dans un seul véhicule.

Le Gouvernement flamand peut attribuer l'aménagement, l'entretien et la gestion des points mobi et des parkings de covoiturage à une tierce partie et octroyer à cette tierce partie des droits spécifiques afin de réaliser des points mobi optimaux.

**Art. 43.** Le Gouvernement flamand définit les exigences concernant l'aménagement et l'entretien des infrastructures de qualité aux fins de l'exploitation des services de transport public liée à l'infrastructure et liée aux véhicules, ainsi que les acteurs qui en sont responsables.

L'exploitation liée à l'infrastructure désigne l'exploitation au moyen de véhicules qui, durant leur progression, sont guidés par des infrastructures spécifiques.

L'exploitation liée aux véhicules concerne l'exploitation au moyen de véhicules qui circulent sans guidage spécifique sur l'infrastructure routière.

**Art. 44.** La commune dote les arrêts de l'infrastructure nécessaire.

Le Gouvernement flamand peut arrêter des règles concernant l'implantation et l'aménagement d'arrêts de qualité, au moins accessibles, ainsi que leur niveau d'équipement.

**Art. 45.** § 1<sup>er</sup>. La commune est responsable de la construction et de l'entretien des abribus, y compris les structures supplémentaires. La commune peut confier cette mission à des tiers.

Le Gouvernement flamand peut arrêter des règles concernant l'implantation et l'aménagement des abribus.

§ 2. Si la commune ne confie pas la mission, visée au paragraphe 1<sup>er</sup>, à des tiers, le Gouvernement flamand détermine la clé de répartition selon laquelle les coûts relatifs à la construction ou à l'entretien sont supportés par la commune et les exploitants.

### Section 2. — Mesures d'accompagnement

**Art. 46.** Le plan de mobilité régional contient les mesures d'accompagnement aux fins de la réalisation de l'accessibilité de base, dont, entre autres, la politique en matière de stationnement et la sensibilisation.

Le Gouvernement flamand peut définir les mesures d'accompagnement visées au premier alinéa.

### Section 3. — Fluidité

**Art. 47.** § 1<sup>er</sup>. Le plan de mobilité régional contient les mesures visant à réaliser une circulation fluide des transports publics.

Le Gouvernement flamand peut fixer des règles en ce qui concerne la valeur cible en matière de fluidité des transports publics.

§ 2. Les gestionnaires de la voirie garantissent une circulation fluide sur le réseau central et le réseau complémentaire, mettent en place l'infrastructure nécessaire à cet effet et l'entretien.

**Art. 48.** § 1<sup>er</sup>. Les gestionnaires de la voirie informent, en temps opportun, les exploitants du réseau central et du réseau complémentaire, ainsi que la Centrale de mobilité, des travaux et des manifestations planifiés.

§ 2. Les exploitants du réseau central et du réseau complémentaire sont préalablement consultés en cas de réaménagement des routes dans la région de transport en question.

Si le gestionnaire de la voirie exécute des travaux sur un trajet de transport régulier ou des travaux ayant un impact sur un trajet de transport régulier, qui sont susceptibles d'avoir des répercussions négatives sur les temps de parcours de l'exploitant même après la fin des travaux, les exploitants du réseau central et du réseau complémentaire, ainsi que la Centrale de la mobilité, sont préalablement consultés et un accord est conclu à ce sujet, le cas échéant au sein du groupe de pilotage de projet.

## CHAPITRE 6. — Dispositions modificatives

### Section 1<sup>re</sup>. — Modification du décret du 31 juillet 1990 relatif à l'agence autonomisée externe de droit public Vlaamse Vervoermaatschappij - De Lijn (Société des Transports flamande)

**Art. 49.** À l'article 1bis du décret du 31 juillet 1990 relatif à l'agence autonomisée externe de droit public Vlaamse Vervoermaatschappij - De Lijn (Société des Transports flamande), inséré par le décret du 2 avril 2004, le point 2° est remplacé par ce qui suit :

« 2° le décret relatif à l'accessibilité de base : le décret du 26 avril 2019 relatif à l'accessibilité de base ».

**Art. 50.** À l'article 3 du même décret, modifié par les décrets des 18 mai 1999, 8 décembre 2000, 6 juillet 2001 et 2 avril 2004, les modifications suivantes sont apportées :

1° au deuxième alinéa, les mots « soit des transports réguliers » et le membre de phrase « , soit des transports réguliers spéciaux » sont abrogés ;

2° le troisième alinéa est abrogé.

**Art. 51.** À l'article 10, premier alinéa, du même décret, modifié par le décret du 2 avril 2004, le mot « dotation » est remplacé par le mot « compensation ».

**Art. 52.** À l'article 24 du même décret, modifié par le décret du 18 mai 1999, le paragraphe 1<sup>er</sup> est abrogé.

**Art. 53.** À l'article 26 du même décret, le premier alinéa est abrogé.

**Art. 54.** À l'article 38, troisième alinéa, du même décret, les mots « les conventions de gestion conclues » sont remplacés par les mots « le contrat de service public ».

**Art. 55.** L'article 42 du même décret, modifié par le décret du 2 avril 2004, est remplacé par ce qui suit :

« Art. 42. Les éléments et les modalités des rapports établis par la Société sur ses activités sont définis dans le contrat de service public visé à l'article 44bis. ».

**Art. 56.** Dans le même décret, modifié en dernier lieu par le décret du 22 décembre 2017, dans l'intitulé du chapitre V, le mot « Contrat de gestion » est remplacé par les mots « Contrat de service public et plan d'entreprise ».

**Art. 57.** À l'article 44bis du même décret, modifié par le décret de gouvernance du 7 décembre 2018, il est inséré après le premier alinéa un nouveau deuxième alinéa libellé comme suit :

« Après négociation, un contrat de service public est conclu entre le Gouvernement flamand et la Société. ».

*Section 2. — Modifications du décret du 20 avril 2001  
relatif à l'organisation du transport de personnes par la route*

**Art. 58.** À l'article 2 du décret du 20 avril 2001 relatif à l'organisation du transport de personnes par la route, modifié par le décret du 8 mai 2009, les points 6° à 14° sont abrogés.

**Art. 59.** Au chapitre II du même décret, modifié par le décret du 13 février 2004, la section 1, comprenant les articles 4 à 14, est abrogée.

**Art. 60.** L'article 16 du même décret, modifié par le décret du 13 février 2004, est remplacé par ce qui suit :

« Art. 16. § 1<sup>er</sup>. En cas de désignation d'un opérateur interne, le Gouvernement flamand peut délivrer des autorisations pour l'exécution de transports réguliers qui ne sont pas proposés par l'opérateur interne.

§ 2. Le Gouvernement flamand arrête les modalités de la délivrance d'une autorisation.

Le Gouvernement flamand peut refuser une autorisation s'il constate que les transports peuvent mettre gravement en péril la viabilité de transports comparables sur les liaisons directes en question, pour lesquelles un contrat de service public est déjà conclu. ».

**Art. 61.** Dans le même décret, modifié en dernier lieu par le décret du 4 avril 2014, les articles suivants sont abrogés :

1° l'article 18 ;

2° l'article 18bis à 18sexies, inséré par le décret du 13 février 2004.

**Art. 62.** À l'article 63, § 1<sup>er</sup>, du même décret, remplacé par le décret du 8 mai 2009, un point 1°bis est ajouté, libellé comme suit :

« 1°bis exploitent un service de transport régulier sans autorisation telle que visée à l'article 16 ; ».

*Section 3. — Modifications du décret du 21 décembre 2012 visant à compenser  
l'obligation de service public pour le transport des personnes handicapées ou à mobilité très réduite*

**Art. 63.** À l'article 2, premier alinéa, du décret du 21 décembre 2012 visant à compenser l'obligation de service public pour le transport des personnes handicapées ou à mobilité très réduite, un point 3° est ajouté, libellé comme suit :

« 3° Centrale de mobilité : l'organe visé à l'article 33 du décret du 26 avril 2019 relatif à l'accessibilité de base. ».

**Art. 64.** À l'article 6, quatrième alinéa, du même décret, le point c) est abrogé.

**Art. 65.** À l'article 9, troisième alinéa, du même décret, les mots « ou à la Centrale de mobilité » sont ajoutés.

**Art. 66.** À l'article 11 du même décret, les modifications suivantes sont apportées :

1° il est inséré entre les premier et deuxième alinéas un alinéa, libellé comme suit :

« Le cas échéant, le Gouvernement flamand peut demander directement les données visées au premier alinéa à la Centrale de mobilité. » ;

2° dans le deuxième alinéa existant, qui devient le troisième alinéa, les mots « ou la Centrale de mobilité » sont insérés entre les mots « le transporteur » et le mot « au ».

**Art. 67.** À l'article 12 du même décret, les mots « mentionne lors » sont remplacés par les mots « et la Centrale de mobilité mentionnent lors ».

*CHAPITRE 7. — Dispositions finales*

**Art. 68.** Le décret du 20 mars 2009 relatif à la politique de mobilité, modifié par les décrets des 9 juillet 2010, 10 février 2012, 27 octobre 2017 et 8 décembre 2017, est abrogé.

**Art. 69.** Le Plan de Mobilité de la Flandre qui a été élaboré dans le cadre du règlement du décret du 20 mars 2009 relatif à la politique de mobilité est assimilé au Plan de Mobilité de la Flandre élaboré sur la base du présent décret.

Les plans de mobilité communaux qui ont été élaborés dans le cadre du règlement du décret du 20 mars 2009 relatif à la politique de mobilité sont assimilés aux plans de mobilité locaux élaborés sur la base du présent décret.

Les plans et projets, visés à l'article 26/10, § 1<sup>er</sup>, du décret du 20 mars 2009 relatif à la politique de mobilité, tel qu'applicable la veille de la date d'entrée en vigueur de l'article 68 du présent décret, qui ont débuté avant la date d'entrée en vigueur du présent décret, peuvent être subventionnés aux conditions énoncées dans l'arrêté du Gouvernement flamand du 25 janvier 2013 fixant les modalités relatives à l'encadrement organisationnel, au financement et à la coopération pour la politique de la mobilité, à l'exception de l'application des articles 28 à 35, 38, § 1<sup>er</sup>, 2<sup>o</sup>, et § 2, deuxième alinéa, 39, § 2, 1<sup>o</sup>, 44, § 2, 46, deuxième alinéa, 48, § 2, 50, § 2, modifiés par l'arrêté du 15 décembre 2017.

**Art. 70.** Le Gouvernement flamand arrête la date d'entrée en vigueur des articles 58 et 59 du présent décret.

Promulguons le présent décret, ordonnons qu'il soit publié au *Moniteur belge*.

Bruxelles, le 26 avril 2019.

Le Ministre-Président du Gouvernement flamand,  
G. BOURGEOIS

Le Ministre flamand de la Mobilité, des Travaux publics, de la Périphérie flamande de Bruxelles, du Tourisme et du Bien-être des animaux,

B. WEYTS

—————  
Note

(1) *Session 2018-2019*

Documents:

- Projet de décret : 1805 - N° 1
- Rapport des audiences : 1805 - N° 2
- Amendements : 1805 - N°s 3 à 6
- Rapport : 1805 - N° 7
- Amendements proposés après dépôt du rapport : 1805 - N° 8
- Texte adopté en séance plénière : 1805 - N° 9
- Annales - Discussion et adoption : Séance du 3 avril 2019.

—————  
**VLAAMSE OVERHEID**

[C - 2019/12935]

**3 MEI 2019. — Decreet houdende instemming met het Verdrag van Straatsburg van 2012 inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart (CLNI 2012), ondertekend te Straatsburg op 27 september 2012 (1)**

Het VLAAMS PARLEMENT heeft aangenomen en Wij, REGERING, bekrachtigen hetgeen volgt:

Decreet houdende instemming met het Verdrag van Straatsburg van 2012 inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart (CLNI 2012), ondertekend te Straatsburg op 27 september 2012.

**Artikel 1.** Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

**Art. 2.** Het Verdrag van Straatsburg van 2012 inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart (CLNI 2012), ondertekend te Straatsburg op 27 september 2012, onder voorbehoud van artikel 3, zal volkomen gevolg hebben.

**Art. 3.** Overeenkomstig artikel 18, lid 1, a), van het verdrag is de toepassing van de regels van dat verdrag op de vorderingen voor schade, veroorzaakt door de wijziging van de fysische, chemische of biologische kwaliteit van het water, uitgesloten.

**Art. 4.** De wijzigingen die met toepassing van artikel 20 van het verdrag worden aangenomen zonder dat het Vlaams Parlement zich overeenkomstig het derde lid van dit artikel hiertegen verzet, zullen volkomen gevolg hebben.

De Vlaamse Regering deelt elk ontwerp van gewijzigde bedragen zoals dit door de depositaris overeenkomstig artikel 20, lid 2, van het verdrag ter kennis wordt gebracht, zo spoedig mogelijk mee aan het Vlaams Parlement.

Binnen een termijn van drie maanden na de mededeling, kan het Vlaams Parlement zich ertegen verzetten dat deze wijziging volkomen gevolg zal hebben.

Kondigen dit decreet af, bevelen dat het in het *Belgisch Staatsblad* zal worden bekendgemaakt.

Brussel, 3 mei 2019.

De minister-president van de Vlaamse Regering,  
Vlaams minister van Buitenlands Beleid en Onroerend Erfgoed,  
G. BOURGEOIS

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

—————  
Nota

(1) *Zitting 2018-2019*

Stukken:

- Ontwerp van decreet : 1910 - Nr. 1
- Verslag: 1910 - Nr. 2
- Tekst aangenomen door de plenaire vergadering: 1910 - Nr. 3
- Handelingen - Bespreking en aanneming: Vergadering van 24 april 2019.