

**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 structurerend belang op het niveau van het Vlaamse Gewest.

Afdeling 2. — Niveaus van mobiliteitsplanning

Onderafdeling 1. — Mobiliteitsplanning op gewestelijk niveau

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

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

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

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

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

Het Mobiliteitsplan Vlaanderen omvat de categorisering van de netwerken.

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

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

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

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

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

Onderafdeling 2. — Mobiliteitsplanning op regionaal niveau

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Het regionaal mobiliteitsplan geeft aan hoe het voorgenomen mobiliteitsbeleid bijdraagt tot de realisatie van het Mobiliteitsplan Vlaanderen, de beleidsopties in de relevante ruimtelijke structuur- en beleidsplannen, de beleidsplannen die 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^{er}. — *Dispositions générales*

Article 1^{er}. 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^{er}, 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 ;