

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

# NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

**Betreft:** Voorontwerp besluit van de Vlaamse Regering over haltes en halte-infrastructuur

**Tweede principiële goedkeuring**

## Samenvatting

Het voorliggende ontwerp van besluit geeft verdere invulling aan de uitrol van de Basisbereikbaarheid, meer specifiek op het vlak van de vereisten en het beheer voor haltes van het openbaar personenvervoer over de weg en over het spoor in het kader van het kernnet, het aanvullend net en het vervoer op maat. Het besluit gaat ook in het bijzonder in op bepalingen inzake toegankelijkheid en voorziet in een subsidieregeling om de uitrol van de infrastructuur en uitrusting op het terrein te ondersteunen.

## 1. SITUERING

### A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

Dit ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering heeft binnen het Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken betrekking op het gemeenschappelijk vervoer.

#### 1. Decreet basisbereikbaarheid

Het decreet Basisbereikbaarheid van 26 april 2019 (hierna: decreet Basisbereikbaarheid) verandert het landschap inzake openbaar vervoer in Vlaanderen. Niet enkel door de nieuwe opdeling in kernnet, aanvullend net en vervoer op maat, maar ook de onderlinge afstemming tussen de lagen. De overstapmogelijkheden naar andere modi vanuit het idee van combimobiliteit, en een vlotte ontsluiting naar oorsprong en bestemmingen zijn dan ook cruciaal. Vanuit het oogpunt van de reiziger verdienen de inplanting en uitrusting van haltes de nodige aandacht inzake comfort en herkenbaarheid die ook niet anders zijn afhankelijk van de beheerder van het domein waarop de halte is aangelegd. Bijkomend wordt bij de uitgangspunten in het decreet basisbereikbaarheid gesteld dat het *'mobiliteitssysteem wordt uitgebouwd en geëxploiteerd met aandacht voor toegankelijkheid'* (Art. 3). De memorie van toelichting specificeert dit uitgangspunt als

volgt: *‘openbaar vervoerknooppunten moeten goed en veilig bereikbaar zijn, met bijzondere aandacht voor de toegankelijkheid voor personen met een mobiliteitsbeperking’.*

Het (her)aanleggen van de halte is in Vlaanderen de bevoegdheid van de wegbeheerder. Voor de gemeentewegen zijn dit de gemeenten, voor de gewestwegen het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV). Een beperkt aantal haltes, de (tram)haltes in eigen bedding en de haltes van de busstations, heeft De Lijn in eigen beheer. Tenslotte bevindt een aantal haltes zich op privaat domein met openbaar karakter, bijvoorbeeld nabij ziekenhuizen of op de terreinen van de nationale luchthaven.

Daarnaast voorzien art. 44 en 45 van het decreet Basisbereikbaarheid dat voortaan de gemeenten instaan voor de halte-infrastructuur, met name schuilhuisjes en eventuele bijkomende voorzieningen zoals fietsstallingen en het onderhoud ervan. Met het voorliggende besluit wordt duidelijkheid gebracht in de toewijzing van de specifieke taken en verantwoordelijkheden aan wegbeheerders, gemeenten en exploitanten van het personenvervoer over de weg en over het spoor. De bepalingen betreffende haltes voor het personenvervoer over water worden opgenomen in het voorontwerp van besluit betreffende de organisatie van het openbaar personenvervoer over water.

## 2. Decreet Vlaamse gelijkekansen- en gelijkebehandelingsbeleid

Het gelijkekansendecreet d.d. 10 juli 2008 geeft invulling aan de implementatie van het VN-verdrag in Vlaanderen. Het verbiedt de discriminatie van personen met een handicap. Artikel 15 en artikel 19 bepalen dat het weigeren van redelijke aanpassingen voor een persoon met een handicap een vorm van discriminatie is.

## 3. Het VN-verdrag inzake de rechten van personen met een handicap

Het VN-verdrag dat in 2009 door België werd geratificeerd gaat uit van een rechtenbenadering: het recht om volwaardig deel uit te maken van de maatschappij. Het heeft een belangrijke impact op het mobiliteitsbeleid:

- personen met een handicap moeten op voet van gelijkheid met anderen toegang hebben tot het openbaar vervoer (Art. 9).
- er zijn faciliterende maatregelen nodig opdat ze zich zo zelfstandig mogelijk kunnen verplaatsen op de wijze en het moment van hun keuze en tegen een betaalbare prijs (Art 20).

## 4. Masterplan Toegankelijkheid

In het Regeerakkoord en de beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2019 – 2024 is de opmaak van een Masterplan Toegankelijkheid, een actieplan voor het toegankelijk maken van de halte-infrastructuur, opgenomen. Het staat in de beleidsnota als volgt omschreven:

Mobiel zijn is essentieel om het eigen leven kwaliteitsvol uit te bouwen en te beleven. Mensen met een beperking, mensen in armoede, ouderen, etc. moeten ook ergens kunnen geraken. **Basisbereikbaarheid geldt voor iedereen.**

We zorgen daarom voor een **Masterplan toegankelijkheid**

- met **ambitieuze maar haalbare doelstellingen** voor het toegankelijk maken van halte-infrastructuur.
- Het aantal **meer mobiele lijnen** wordt gevoelig uitgebreid.
- Hierbij worden de haltes op **gewestwegen versneld** toegankelijk gemaakt voor personen met een motorische of visuele beperking.

- Ook wordt er proactief samengewerkt met **lokale besturen** om de haltes op hun wegen toegankelijk te maken en hiervoor de nodige **incentives** te voorzien.

De opmaak van dit Masterplan Toegankelijkheid werd toegewezen aan een werkgroep die bestaat uit vertegenwoordigers van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (DMOW), het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), De Lijn, VVSG (Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten) en Inter, Agentschap toegankelijk Vlaanderen.

Op 2 april 2021 hechtte de Vlaamse Regering haar goedkeuring aan de projectoproep voor het toegankelijk maken van haltes langs gemeentewegen in 2021 en bedoeld als opstart voor het Masterplan. Met het ontwerp van besluit worden een aantal bepalingen, doelstellingen en instrumenten uit het Masterplan algemeen toepasbaar en juridisch verankerd.

## B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

In het bijgaande ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering werden nog een aantal bijkomende aanpassingen aan het wetgevingstechnisch en taalkundig adviesnr. 2021-295 van 2 juli 2021 opgenomen die in de vorige versie niet volledig waren verwerkt:

- In artikel 6 wordt de ministeriële delegatie om bijkomende regels te kunnen vaststellen voor de inrichting en de toegankelijkheid van de haltes geschrapt omdat deze niet bedoeld zijn als een strikt regelend kader. Bijkomende bepalingen kunnen in de vorm van een vademecum, richtlijnenkaders of ontwerpwijzers worden aangereikt, maar deze moeten ook kunnen evolueren, aangepast aan nieuwe, innovatieve inzichten.
- In artikel 8 wordt het tweede lid geschrapt omdat deze overbodig is. Uit de samenlezing van de artikelen 14 en 15 volgt immers dat alle haltes die in beheer zijn van de gemeente en die behoren tot een project, omschreven in artikel 14, subsidiabel zijn, ongeacht wie eigenaar is van de grond waarop de halte gelegen is.
- Artikel 14 is aangepast om duidelijker te maken welke subsidies combineerbaar zijn of niet.
- In artikel 20 dient de datum te worden ingevuld.

Het gunstig advies van de Inspectie van Financiën werd verleend op 1 juli 2021.

Het advies bevatte volgende opmerkingen:

- Artikel 71, § 3, eerste lid van het BVCO bepaalt dat voor subsidies, die geen toelage uitmaken en die een rechtsgrond hebben buiten het decreet houdende de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap en niet vallen onder de toepassing van paragraaf 2 van hetzelfde artikel, wordt bepaald welke voorafgaande controle bij de toekenning van een subsidie vereist is. De Inspectie van Financiën adviseert dergelijke bepaling op te nemen waarbij de IF akkoord is dat enkel voorzien wordt in een ex post rapportering (per kwartaal, met per begunstigde de naam, bedrag van de subsidie en waarvoor subsidies werden verleend). Op deze wijze kan de IF ex post controles uitvoeren m.b.t. de toegekende subsidies. Indien dergelijke bepaling niet wordt voorzien zullen de dossiers vanaf een bedrag van 7.000 euro individueel aan de IF moeten worden voorgelegd.

Er zal conform het begrotingsakkoord, een Protocol worden opgemaakt met de Inspectie van Financiën over de toepassing van dit artikel van de BVCO.

- De afhandeling van subsidies verschuift van De Lijn naar het Departement Mobiliteit en Openbare Werken dat reeds instond voor de afhandeling van subsidieaanvragen voor schuilhuisjes 'eigen ontwerp'. Gaat dit ook gepaard met verschuivingen van budget?

Voor wat betreft de subsidiëring voor het toegankelijk maken van haltes wordt uitgegaan van de budgettaire impact gedefinieerd bij de goedkeuring van de projectoproep

'Masterplan Toegankelijke haltes' door de Vlaamse Regering op 2 april 2021 (VR 2021 0204 DOC.0367/1BIS - DOC.0367/2 - DOC.03673BIS).

- Had de raming in voormelde nota VR niet enkel betrekking op het forfaitair bedrag van 5.000 euro en niet op het bedrag van 650 euro? Wat is de raming van alle subsidies die voorzien zijn in artikel 14?"

De antwoorden op deze 2 opmerkingen zijn geïntegreerd in punt 3.A. Budgettaire impact.

Het begrotingsakkoord werd verleend op 12 juli 2021.

De Vlaamse Regering keurde het besluit een eerste keer principiële goed op 16 juli 2021 (VR 2021 1607 DOC. 0971/1 en DOC.0971/2).

Het MORA-advies werd verleend op 17 september 2021.

Het advies geeft aanleiding tot volgende aanpassingen:

- Een aanpassing van de definities met betrekking tot Hoppinpunten om deze meer in overeenstemming te brengen met de gehanteerde terminologie in het ontwerpBVR Hoppinpunten dat principiële werd goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 16 juli 2021 (VR 2021 1607 DOC.0972/1).
- In artikel 13 wordt in het tweede lid 'al dan niet bedienen' geschrapt. In een vraag die de MORA voorafgaand aan zijn advies heeft gesteld, bleek dat deze zinssnede wordt verward met het exploiteren van het vervoersaanbod dat voor het vervoer op maat niet door de interne exploitant wordt opgenomen. De rol van de interne exploitant is inderdaad beperkt tot de aanduiding van de haltes, vervanghaltes waaraan informatie over de aangepaste bediening zal worden gekoppeld.
- In artikel 15, 4° wordt 'en onderhouden' geschrapt. De MORA stelt terecht dat het niet de bedoeling mag zijn om van het uitbesteden van het onderhoud op zich een uitsluitingscriterium voor subsidies te maken.

De MORA merkte op dat de heraanleg van haltes aan gewestwegen niet aan bod komt in het besluit. De subsidieregeling is inderdaad gericht op de gemeenten en dient daarom in de regelgeving te worden vastgelegd.

Dit betekent niet dat er geen ambities zijn voor wat de haltes betreft langs gewestwegen. In tegendeel gezien dit mee vervat zit in het Masterplan Toegankelijkheid. Voor de gewestweden zal AWV deze investeringen in zijn eigen programma opnemen, wat niet bijkomend dient geregeld te worden in een uitvoeringsbesluit maar voortvloeit uit de taken en verantwoordelijkheden van AWV. De taakstelling voor het toegankelijk maken van haltes aan gewestwegen is meegenomen in het Masterplan Toegankelijkheid. Bij de opvolging van de uitvoering van dit plan kunnen de nodige bijstellingen en de samenhang met de evolutie van de haltes op gemeentewegen worden bewaakt.

Daarnaast vraagt de MORA om aan te tonen dat het voorziene budget voor 430 haltes/jaar voldoende is om te komen tot 50% toegankelijke haltes tegen 2030. De vervoerregio's zijn nog aan de slag met de vastlegging van de haltes die het nieuwe OV net (KN en AN) zullen bedienen. Pas als de nieuwe haltelijst beschikbaar is, kan er exact worden becijferd hoeveel haltes er tegen 2030 bijkomend toegankelijk moet worden aangelegd. Het kan geenzins de bedoeling zijn dat er tot dan zou gewacht worden om te werken aan het substantieel verhogen van de haltetoegankelijkheid. Daarom ook dat eerdere inschattingen werden gemaakt op basis van het totaal aantal haltes die het huidige netwerk bedienen exclusief de unieke belbushaltes en er zo verder kon gewerkt worden. Ook de toegankelijkheidsaspecten van VOM-haltes worden nog verder uitgeklaard. Het ritme en groeipad van de werkelijke uitrol van dit subsidiesysteem zal worden opgevolgd zodat bij de opmaak van de jaarlijkse begroting een gerichte inschatting van de benodigde budgetten kan gebeuren.

De aanbevelingen die worden gemaakt in relatie tot prioritering, rapportering, toegankelijkheidscheck en participatie worden meegenomen in de verdere operationalisering van basisbereikbaarheid, maar vallen buiten de reikwijdte van dit uitvoeringsbesluit,

## 2. INHOUD

### A. ALGEMENE TOELICHTING

Het voorliggende ontwerp van besluit bundelt de voorwaarden waaraan haltes van het openbaar personenvervoer over de weg en over het spoor bediend door het kernnet, het aanvullend net en/of het vervoer op maat in het kader van het decreet Basisbereikbaarheid moeten voldoen inzake uitrusting en regelt algemeen geldende afspraken inzake beheer.

Het besluit bevat bepalingen over:

- de aanleg, inrichting en uitrusting van haltes;
- de toegankelijkheid;
- de herkenbaarheid en informatie voor reizigers;
- de taken en verantwoordelijkheden toegewezen aan de wegbeheerder, de gemeente, de exploitant van het personenvervoer en het Departement Mobiliteit en Openbare Werken.

Het besluit bevat eveneens een subsidieregeling voor gemeenten voor de aanleg of herinrichting van een toegankelijke halte en voor de uitrusting van haltes.

### B. TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN

#### Artikel 1.

De definities in dit artikel spreken voor zich.

Belangrijk is aan te geven dat de toepassing van dit besluit zich beperkt tot die haltes die op het terrein fysiek aangeduid worden door een haltebord of die onderdeel uitmaken van een hoppinpunt, nl. de merknaam van een mobipunt over basisbereikbaarheid. De definities sluiten aan bij deze van het ontwerpBVR Hoppinpunten dat principieel werd goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 16 juli 2021 (VR 2021 1607 DOC.0972/1).

#### Artikel 2.

Gezien hun specifieke interactie met de waterweg als drager vallen bijgevolg de haltes die enkel bediend worden door het personenvervoer over water uitdrukkelijk niet onder de toepassing van dit besluit.

#### Artikel 3.

Haltes zijn in algemene zin de plaatsen waar reizigers mogen in- en uitstappen. De haltes die onder dit besluit vallen, worden bediend door een of meerdere lijnen van het kernnet, van het aanvullend net of van het vervoer op maat.

Het spreekt voor zich dat waar nuttig en nodig een halte kan dienstdoen voor meerdere types van bediening, meerdere lijnen in functie van een duidelijk georiënteerd aanbod van de reiziger en eventuele overstapfunctie.

#### Artikel 4.

Voor de vlotte herkenbaarheid van de rol van de haltes in het aanbod van openbaar personenvervoer binnen basisbereikbaarheid worden alle haltes uitgerust in de Hoppin-stijl.

#### Artikel 5.

Dit artikel bepaalt de minimale uitrusting van haltes die nodig is om de reiziger te informeren over het openbaar personenvervoer dat op die plaats wordt aangeboden. De minimale uitrusting bestaat uit een haltebord. De Hoppin-zuil kan het haltebord vervangen bij haltes van het vervoer op maat. De interne exploitant staat in voor de plaatsing en het onderhoud van deze palen en borden, want deze is ook de beheerder van het haltebestand (zie artikel 12) dat ook een belangrijk instrument zal zijn in de (up-to-date) informatie-uitwisseling met betrekking tot het openbaar vervoersaanbod en de toegankelijkheid. De Hoppin-zuilen zijn, overeenkomstig artikel 42 van het decreet basisbereikbaarheid, een verantwoordelijkheid van de wegbeheerder.

De informatie over de bediening zelf (lijnen en dienstregelingen) moet worden aangereikt door de betreffende exploitanten en blijft, ook na aanplakking, hun verantwoordelijkheid.

Een halte van het kernnet of aanvullend net is uitgerust met een informatiedrager voorzien van een papieren dienstregeling of met een digitale drager of geeft toegang tot een ander digitaal alternatief (bv. via het scannen van een QR-code). Deze formulering sluit aan bij de huidige manier van werken, maar laat ook toe toekomstige ontwikkelingen te integreren.

#### Artikel 6.

In dit artikel worden nog een aantal basisvereisten opgenomen met betrekking tot de nodige aandacht in het inrichtingsconcept van een halte inzake verkeersveiligheid, de veiligheid van reizigers op looproutes en bij het in- en uitstappen. Dat impliceert dat ook aan de kant van de voertuigen en bestuurders een veilige routing en haltering moet worden voorzien.

In dit artikel wordt ook de doelstelling verankerd om haltes zo veel als mogelijk toegankelijk te maken voor personen met een motorische en visuele beperking. Hiermee vertalen we de doelstellingen die zijn vastgesteld in het Masterplan Toegankelijkheid. Het artikel vormt een algemene vertaling van de doelstelling, aangezien de concrete uitrusting toch steeds moet worden bekeken in functie van de concrete situatie.

Voor wat de inrichting van nieuwe haltes betreft, zijn de bepalingen van dit artikel onverminderd en onmiddellijk van toepassing.

Voor de herinrichting van bestaande haltes wordt een gefaseerde uitrol voorzien: 50% van de haltes van het kernnet en het aanvullend net dienen toegankelijk te zijn tegen 2030. Hieronder verstaan we dat de reeds aangelegde haltes, bij invoering van dit besluit, minimaal toegankelijk moeten zijn, mits assistentie. 100% van de haltes die opgenomen zijn in een Hoppinpunt zijn tegen 2030 autonoom toegankelijk voor personen met een motorische en visuele beperking. Nieuwe haltes in een Hoppinpunt worden meteen toegankelijk aangelegd.

Voor de ondersteuning van de (her-)inrichting van toegankelijke haltes dient ook te worden verwezen naar de subsidieregeling in hoofdstuk 3 en de instrumenten die in het kader van het Masterplan Toegankelijkheid worden ter beschikking gesteld : coaching, Lerend Netwerk, ...

#### Artikel 7.

Dit artikel voorziet in de afspraken die moeten worden gemaakt tussen exploitanten bij haltes die door meerdere lijnen en/of exploitanten worden bediend opdat ze elkaar niet hinderen. Waar dat niet lukt wordt de projectstuurgroep samengebracht om een oplossing te vinden.

#### Artikel 8.

Dit artikel maakt het mogelijk dat ook haltes die worden ingericht op privéterrein deel kunnen uitmaken van het netwerk basisbereikbaarheid. De verantwoordelijkheid voor de aanleg, het beheer en het onderhoud van deze haltes wordt bij de gemeente gelegd. Een samenwerkingsovereenkomst met de gemeente en de eigenaar van het terrein moet ervoor zorgen dat deze haltes zeker ook een blijvend karakter hebben en verder voldoen aan de bepalingen van dit besluit.

#### Artikel 9.

Dit artikel beschrijft de vereisten waaraan de uitrusting en plaatsing van schuilhuisjes moeten voldoen wanneer zij bij haltes worden voorzien. Dit is belangrijk omdat de gemeenten hun ontwerp naar eigen inzichten kunnen sturen, rekening houdend met de Hoppinmerkarchitectuur vermeld in artikel 4.

De gemeente moet ervoor zorgen dat het schuilhuisje verlicht is, wat betekent dat zij ook moet zorgen voor de nutsleidingen die nodig zijn voor deze verlichting.

#### Artikel 10.

Dit artikel wijst op de verantwoordelijkheid voor de gemeenten om de vereiste vergunningen te verwerven bij de plaatsing van schuilhuisjes als ze zelf niet de domeinbeheerder zijn.

#### Artikel 11.

Digitale informatieborden geven een overzicht van de (real-time) dienstregeling aan de betreffende halte. Dit artikel legt de verantwoordelijkheid voor de aankoop, de plaatsing, het beheer en het onderhoud daarvan uitdrukkelijk bij de interne exploitant, met verduidelijking dat deze daartoe ook de nodige nutsvoorzieningen voorziet of aanpast.

#### Artikel 12.

Het haltebestand vormt een belangrijk instrument dat als informatiebron zal dienstdoen voor de taken van de Mobiliteitscentrale, de diverse communicatie-instrumenten naar de reiziger (rechtstreeks en/of via exploitanten).

In de praktijk zal het haltebestand voortbouwen op deze die reeds in gebruik is bij De Lijn, die die taak dan ook als interne exploitant zal verderzetten. De toegang tot het basisbestand wordt na de start van het kernnet en het aanvullend net gedeeld met het Departement Mobiliteit en Openbare Werken. Omgekeerd maakt het departement een lijst met de locaties van de haltes vervoer op maat over aan De Lijn die dan onder meer zorgt voor de naamgeving en nummering van deze haltes en deze integreert in het haltebestand.

De inventarisatie van de haltes, nodig voor de vaststelling van de halte-infrastructuur en de toegankelijkheidsstatus, volgt na de uitrol van de merkarchitectuur. Het zal naar verwachting minstens 3 jaar duren voor het bestand volledig bijgewerkt is.

### Artikel 13.

Wegenwerken en andere tijdelijke omlleidingen hebben een rechtstreekse impact op de bediening van haltes. In dit artikel worden afspraken vastgelegd die ervoor moeten zorgen dat deze situatie tijdig wordt overgemaakt aan de betrokken instanties. Het GIPOD kan worden ingezet om deze informatie-uitwisseling te faciliteren.

Naast de aanpassingen die moeten gebeuren op het terrein: meldingen bij bestaande haltes, inrichten van tijdelijke haltes, dient ook de informatie-uitwisseling te worden verwerkt in de communicatie naar de reizigers via de Mobiliteitscentrale, de exploitanten, enz...

De interne exploitant staat in voor de aanpassingen aan de haltes op het terrein, ook voor wat betreft de vaste haltes voor het vervoer op maat.

### Artikel 14 tot en met 17.

Deze artikelen voorzien in een subsidieregeling voor gemeenten bij de aanleg, herinrichting of uitrusting van haltes. De regeling voorziet in een terugbetaling, naargelang het type van uitrusting forfaitair of a rato van de kostprijs, voor werken in functie van het toegankelijk maken van haltes, de plaatsing van schuilhuisjes en/of fietsenstallingen.

Een project (en subsidieaanvraag) dient niet noodzakelijk alle type van ingrepen te bevatten. Een algemene voorwaarde voor subsidiëring is dat de gemeente beheerder is van de infrastructuur. De subsidie voor de toegankelijkheid kan derhalve toegekend worden voor haltes op gemeentewegen of op privaat eigendom waarop de gemeente een beheersrecht heeft. De subsidie voor de uitrusting van haltes kan ook toegekend worden voor haltes op gewestdomein aangezien de gemeente volgens artikel 44 van het decreet Basisbereikbaarheid steeds beheerder is van deze uitrusting.

### Artikel 18 en 19.

Een aantal bepalingen uit het besluit Basismobiliteit van 29 november 2002 en het Exploitatie- en tarievenbesluit van 14 mei 2004 worden opgeheven omdat zij worden geïntegreerd in het voorliggende besluit aangepast aan de invoering van basisbereikbaarheid.

### Artikel 20.

De invoering van de haltebenaming, -nummering en -informatie gaat samen met de operationalisering van basisbereikbaarheid volgens de vervoerslagen van het kernnet, aanvullend net en vervoer op maat.

### Artikel 21.

Dit artikel spreekt voor zich.

## **3. BESTUURLIJKE IMPACT**

### **A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID**

Voor wat betreft de **subsiëring van de schuilhuisjes en fietsenstalling** voorziet dit besluit in de inkanteling van de bestaande subsidieregeling die thans door De Lijn aangeboden wordt en is er



bijgevolg geen bijkomende budgettaire impact. Het is wel de bedoeling dat de afhandeling van deze subsidieaanvragen niet langer via De Lijn gebeurt, maar opgenomen wordt door het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, zoals dat ook voor de mobipunten en schuilhuisjes 'eigen ontwerp' al het geval is. Dat leidt tot een verschuiving van budget naar het Departement Mobiliteit en Openbare Werken.

De subsidiëring voor de schuilhuisjes (inclusief zitbank en vuilnisbank) en de fietsenstallingen wordt geraamd op 700 000 euro per jaar, gebaseerd op budgetten die De Lijn voorzag voor subsidies voor schuilhuisjes en toebehoren.

Voor wat betreft **de subsidiëring voor het toegankelijk maken van haltes** wordt uitgegaan van de budgettaire impact gedefinieerd bij de goedkeuring van de projectoproep 'Masterplan Toegankelijke haltes' door de Vlaamse Regering op 2 april 2021 (VR 2021 0204 DOC.0367/1BIS - DOC.0367/2 - DOC.03673BIS) waarbij een raming werd ingediend van de benodigde budgetten voor het implementatietraject voor de komende 10 jaar en is geïntegreerd in volgende paragraaf.

Inschatting budgettaire impact subsidie toegekend voor projecten die gericht zijn op de aanleg of herinrichting van een toegankelijke halte en voor de uitrusting van haltes:

- maximaal 5.000 euro per halte en per rijrichting voor het aanleggen van een nieuwe halte of het herinrichten van een bestaande halte zodat die toegankelijk is voor reizigers met een motorische en visuele beperking: 430 haltes/jaar X 5000 euro/halte = 2.150.000 euro/jaar.
- maximaal 650 euro per halte en per rijrichting voor het aanleggen van voorzieningen ten behoeve van personen met een visuele beperking: 440 haltes/jaar x 650 euro/halte = 286.000 euro/jaar.

In de begroting wordt een jaarlijkse enveloppe opgenomen voor bovenstaande subsidies.

Afhankelijk van de instroom van aanvragen, zullen de dossiers die niet binnen het begrotingsjaar kunnen worden afgehandeld, prioritair worden opgenomen in het jaar nadien. In deze enveloppe zijn ook volgende initiatieven van het Masterplan Toegankelijkheid opgenomen.

- Coachingtraject 'Toegankelijke haltes': 296.989 euro/jaar.
- Tweejaarlijkse prijs 'Meer Mobiele gemeente' 2022 en 2024: 150.000 euro/editie. Het bedrag is te besteden aan het concreet projectvoorstel dat bij de indiening van het erkenningsdossier moet worden toegevoegd.

## **B. ESR-TOETS**

De ESR-toets is niet van toepassing.

## **C. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID**

Voor het opstartjaar 2021 van het Masterplan Toegankelijkheid werd voorzien in de invulling van de nodige personeelsinzet voor de behandeling van de subsidiedossiers. Dit wordt nu verdergezet in het actuele personeelsbestand van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken.

De afhandeling van subsidies inzake schuilhuisjes (standaardtypes) verschuift van De Lijn naar het Departement Mobiliteit en Openbare Werken dat reeds instond voor de afhandeling van subsidieaanvragen voor schuilhuisjes 'eigen ontwerp'.

Nu De Lijn is aangesteld als interne exploitant voor het kernnet en aanvullend net krijgt De Lijn een bijkomende taak opgelegd voor het haltebeheer voor het vervoer op maat. De Lijn zal voor deze bijkomende openbare dienstverplichting worden gecompenseerd. In de praktijk gaat het momenteel niet om een uitbreiding van het haltebestand omdat de haltes vervoer op maat tot op vandaag in vele gevallen belbushaltes zijn.

## D. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

De taken en eventuele bijhorende investeringen sluiten aan bij de verantwoordelijkheden van gemeenten als gemeentewegbeheerder. Met het besluit kunnen zij voor specifieke werken en uitgaven in het kader van dit ontwerp van besluit subsidies aanvragen. Door de bestaande regelingen in te kantelen in een reglementair kader, bieden we de lokale besturen een grotere zekerheid ten opzichte van de huidige regelingen.

De overheveling van de subsidie voor halte-uitrusting van De Lijn naar het Departement Mobiliteit en Openbare Werken heeft wel een budgettair effect voor de lokale overheid. Vandaag kan de gemeente bij De Lijn terecht voor “gesubsidieerde halte-uitrusting”. De gemeente betaalt daarbij enkel het niet-subsidiabele gedeelte. In de nieuwe regeling zal zij echter eerst het volledige bedrag moeten prefinancieren alvorens de subsidie op te vragen.

## 4. VERDER TRAJECT

Na het advies van de Raad van State, afdeling Wetgeving, zal het besluit aan de Vlaamse Regering worden voorgelegd voor definitieve goedkeuring.

## 5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

- 1° haar principiële goedkeuring te geven aan het bijgaande voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering over haltes en halte-infrastructuur;
- 2° de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken te gelasten over het voormelde voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering het advies van de Raad van State in te winnen, met het verzoek het advies mee te delen binnen een termijn van dertig dagen, met toepassing van artikel 84, §1, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State.

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare werken,

Lydia PEETERS

Bijlagen:

- het principiële goed te keuren ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering
- het MORA-advies van 17 juli 2021.