



## **Besluit van de Vlaamse Regering over haltes en halte-infrastructuur**

### **Rechtsgronden**

Dit besluit is gebaseerd op:

- de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, artikel 20 en artikel 87;
- het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid, artikel 28, artikel 29, artikel 43, 44,45 en 48, §1.

### **Vormvereisten**

De volgende vormvereisten zijn vervuld:

- De Vlaamse minister, bevoegd voor de begroting, heeft zijn akkoord gegeven op 12 juli 2021;
- De Mobiliteitsraad heeft advies gegeven op 17 september 2021;
- De Raad van State heeft advies 70.333/3 gegeven op 17 november 2021, met toepassing van artikel 84, §1, eerste lid, 2°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973.

### **Initiatiefnemer**

Dit besluit wordt voorgesteld door de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken.

Na beraadslaging,

DE VLAAMSE REGERING BESLUIT:

### Hoofdstuk 1. Algemene bepalingen

**Artikel 1.** In dit besluit wordt verstaan onder:

- 1° decreet van 26 april 2019: het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid;
- 2° Departement Mobiliteit en Openbare Werken: het departement, 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;
- 3° interne exploitant: de exploitant die met toepassing van artikel 34 van het decreet van 26 april 2019 is aangeduid voor het kernnet en aanvullend net;

- 4° minister: de Vlaamse minister, bevoegd voor het gemeenschappelijk vervoer;
- 5° Mobiliteitscentrale: het orgaan, vermeld in artikel 33 van het decreet van 26 april 2019;
- 6° Hoppinpunt: een mobipunt als vermeld in artikel 42, tweede lid, 1°, van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid, en dat voldoet aan de voorwaarden van artikel 4 van het besluit van de Vlaamse Regering van 11 februari 2022 over de Hoppinpunten en tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2013 tot bepaling van de nadere regels betreffende de financiering en de samenwerking voor het mobiliteitsbeleid.

**Art. 2.** Dit besluit is niet van toepassing op openbaar personenvervoer over water en op stopplaatsen van het vervoer op maat die niet fysiek zijn aangeduid met een haltebord of die geen deel uitmaken van een Hoppinpunt.

**Art. 3.** Elke halte wordt gezamenlijk of apart bediend door een of meer verbindingen behorend tot het kernnet, het aanvullend net of het vervoer op maat.

**Art. 4.** Elke halte is herkenbaar door de toepassing van de merkarchitectuur over basisbereikbaarheid.

## Hoofdstuk 2. Halteaanleg, inplanting en uitrusting

**Art. 5.** Een halte van het kernnet of aanvullend net is minimaal uitgerust met een haltebord conform de merkarchitectuur, vermeld in artikel 4.

Een halte van het vervoer op maat is minimaal uitgerust met een haltebord conform de merkarchitectuur, vermeld in artikel 4, tenzij de halte deel uitmaakt van een Hoppinpunt.

Het haltebord vermeldt minstens de haltenaam en het haltenummer.

De interne exploitant staat in voor de plaatsing, het onderhoud en de vernieuwing van het haltebord en, in voorkomend geval, de bijbehorende haltepaal.

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. Als de halte voorzien is van een schuilhuisje, wordt de dienstregeling in het schuilhuisje ter beschikking gesteld.

Elke exploitant is verantwoordelijk voor de informatie over het eigen aanbod aan de halte en staat in voor het aanbieden ervan.

**Art. 6.** Een halte wordt op een verkeersveilige plaats ingeplant. De looproutes zijn zo kort mogelijk en zijn vrij van obstakels.

Bij het inrichten van de halte wordt rekening gehouden met de omvang en aard van het gebruik met het oog op het vlot op- en afstappen van alle reizigers.

Als een halte wordt aangelegd of heringericht, wordt gegarandeerd dat die goed toegankelijk is voor alle gebruikers, met of zonder beperking, ongeacht leeftijd en omstandigheden, zodat iedereen zich zelfstandig en zonder assistentie kan verplaatsen.

De inrichtingen die de toegankelijkheid garanderen, worden afgestemd op het gebruik van de halte door het kernnet, het aanvullend net of het vervoer op maat. De perrons voor het kernnet en het aanvullend net worden aangelegd of heringericht zodat ze bereikbaar zijn zonder drempels. Ze sluiten gelijkgronds aan op het voetpad of zijn toegankelijk door middel van een of meer toegangshellingen of door middel van een lift en zijn uitgerust met voorzieningen ten behoeve van de geleiding van personen met een visuele beperking.

**Art. 7.** De halte wordt zo aangelegd dat de exploitatie van de verschillende netten elkaar niet hindert.

Als een halte gezamenlijk bediend wordt door het kernnet, het aanvullend net en het vervoer op maat, en de aanleg een gelijktijdig gebruik door alle exploitanten niet mogelijk maakt, regelen de betrokken exploitanten onderling het gebruik van de halte op zo'n wijze dat ze elkaar niet hinderen. Als er tussen de exploitanten geen akkoord tot stand komt, neemt de interne exploitant het initiatief om de projectstuurgroep, vermeld in artikel 2, 19°, van het decreet van 26 april 2019 bijeen te roepen en tot een overeenkomst te komen.

**Art. 8.** Als het wenselijk is om een halte aan te leggen op privéterrein, staat de gemeente daarvoor in. De gemeente sluit daarvoor met de eigenaar en eventuele houders van zakelijke rechten van het privéterrein een samenwerkingsovereenkomst die minstens de afspraken bevat over de aanleg, de uitrusting, het beheer en het onderhoud van de halte.

**Art. 9.** §1. Als een halte wordt uitgerust met een schuilhuisje, biedt dat aan de reizigers voldoende wachtcomfort, veiligheid en bescherming tegen weersinvloeden. In het schuilhuisje wordt een zitbank geplaatst en er wordt voldoende ruimte voor reizigersinformatie voorzien. Naast het schuilhuisje wordt een vuilnisbak geplaatst.

Elk schuilhuisje is voldoende verlicht tijdens de bedieningstijden tussen zonsondergang en zonsopgang. De gemeente zorgt ervoor dat de verlichting in het schuilhuisje wordt ingebouwd en zo wordt geplaatst dat de reizigersinformatie maximaal wordt verlicht.

§2. De wachtende reizigers moeten vanuit het schuilhuisje een volledig zicht hebben op de aankomende voertuigen van het openbaar personenvervoer.

In en op het schuilhuisje en aan de halte mogen reclame en aanplakkingen alleen worden aangebracht met goedkeuring van de interne exploitant en op voorwaarde dat de reizigersinformatie leesbaar blijft en het zicht op de aankomende voertuigen van het openbaar personenvervoer niet wordt verminderd.

**Art. 10.** Als de gemeente geen eigenaar is van de grond waarop het schuilhuisje en de extra uitrusting zal komen, vraagt de gemeente de nodige vergunningen of toelatingen aan de domeinbeheerder voor het plaatsen van de schuilhuisjes, inclusief de extra uitrusting.

**Art. 11.** De interne exploitant staat in voor de aankoop, de plaatsing en het beheer van de digitale informatieborden van haltes en, als dat nodig is, voor de aanleg van nutsleidingen om de werking van die borden en de data-uitwisseling mogelijk te maken.

**Art. 12.** De interne exploitant staat in voor de naamgeving van de haltes en beheert het haltebestand van alle haltes waarin minstens de volgende gegevens worden bijgehouden:

- 1° de locatie van de halte;
- 2° de haltenaam;
- 3° het haltenummer;
- 4° de aanwezige halte-infrastructuur;
- 5° de toegankelijkheidsstatus van de halte.

De interne exploitant zorgt ervoor dat minstens de Mobiliteitscentrale en het Departement Mobiliteit en Openbare Werken altijd toegang hebben tot het bestand, vermeld in het eerste lid.

De lijst en locatie van de haltes voor vervoer op maat en het aanwezige vervoersaanbod wordt door het Departement Mobiliteit en Openbare Werken ter beschikking gesteld van de interne exploitant.

**Art. 13.** De wegbeheerder betreft de interne exploitant en de Mobiliteitscentrale bij het voorbereiden van de omleiding wegens geplande werken of evenementen met een impact op de reisweg of exploitatie van het vervoer.

De interne exploitant staat in voor het herlokalisieren van de haltes tijdens de omleiding voor het kernnet en het aanvullend net en de vaste routes van het vervoer op maat.

Hoofdstuk 3. Subsidie voor de aanleg of herinrichting van een toegankelijke halte en de uitrusting van haltes

**Art. 14.** Er wordt een subsidie toegekend aan projecten die gericht zijn op de aanleg of herinrichting van een toegankelijke halte en voor de uitrusting van haltes. Die subsidie bedraagt:

- 1° 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 of maximaal 650 euro per halte en per rijrichting voor het aanleggen van voorzieningen ten behoeve van personen met een visuele beperking;
- 2° 75% van de kostprijs, met een maximum van 12.000 euro, voor de levering en plaatsing van een schuilhuisje, met inbegrip van een zitbank en vuilnisbak;
- 3° 75% van de kostprijs, met een maximum van 11.000 euro, voor de levering en plaatsing van een fietsenstalling.

**Art. 15.** De projecten, vermeld in artikel 14, kunnen worden gesubsidieerd als voldaan is aan al de volgende voorwaarden:

- 1° als het een subsidie betreft als vermeld in artikel 14, 1°, voldoet de halte na de uitvoering van de werken aan de voorwaarden inzake toegankelijkheid, vermeld in artikel 6;
- 2° voor haltes die behoren tot het kernnet of aanvullend net is de voorafgaande goedkeuring van de interne exploitant noodzakelijk;
- 3° de gemeente is beheerder van de infrastructuur;
- 4° als het een subsidie betreft als vermeld in artikel 14, 2° en 3°, heeft de gemeente de opdracht voor het oprichten van de uitrusting niet toevertrouwd aan een derde;
- 5° als het een subsidie betreft als vermeld in artikel 14, 2°, voldoet het schuilhuisje aan de bepalingen, vermeld in artikel 9.

De kostprijs, vermeld in artikel 14, 2° en 3°, omvat:

- 1° de kosten voor de werken volgens de inschrijvingsprijs van de aannemer, in voorkomend geval te vermeerderen met de prijsherzelingen, verrekeningen, meer- of bijwerken;
- 2° als de gemeente de werken in eigen beheer uitvoert: de kosten van de gebruikte materialen, te staven met de facturen van de aankoop ervan;
- 3° de kosten voor de levering en plaatsing van de uitrusting;
- 4° de kosten voor het ontwerp, de productie, levering en plaatsing van de uitrusting als het een eigen ontwerp van de gemeente betreft.

**Art. 16.** §1. De aanvraag voor de subsidie, vermeld in artikel 14, wordt ingediend bij het Departement Mobiliteit en Openbare Werken en bevat:

- 1° informatie over de aanvrager, met inbegrip van het rekeningnummer waarop de subsidie moet worden gestort;
- 2° de identificatie van het project;
- 3° een financiële afrekening die de schuldvordering omvat;
- 4° in voorkomend geval, het akkoord van de exploitant van het kernnet en aanvullend net;
- 5° in voorkomend geval, een kopie van de gunningsbeslissing van de gemeenteraad en de overeenkomst met de opdrachtnemer.

§2. Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken gaat na of de ingediende aanvraag volledig is en neemt als dat nodig is contact op met de aanvrager om eventuele aanvullingen te verkrijgen. Zolang de aanvrager de aanvullingen niet verstrekt, wordt de aanvraag niet in behandeling genomen. Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken vraagt bij de interne exploitant een attest over de toegankelijkheid op.

Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken bezorgt binnen een ordetermin van negentig dagen vanaf de datum van ontvangst van de aanvraag of van de datum van de ontvangst van de aanvullingen, vermeld in het eerste lid, de aanvraag en een schriftelijk advies aan de minister.

§3. De minister neemt binnen een ordetermin van negentig dagen na de ontvangst van het advies, vermeld in paragraaf 2, tweede lid, een beslissing over de subsidieaanvraag. De beslissing van de minister is gunstig als uit het advies van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken blijkt dat de aanvrager voldoet aan de subsidievoorwaarden van dit besluit. Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken brengt de aanvrager schriftelijk op de hoogte van de beslissing van de minister.

Als de beslissing van de minister gunstig is, wordt het subsidiebedrag betaald aan de aanvrager.

**Art. 17.** Als voor een project dat op basis van dit besluit een subsidie verkrijgt, ook op basis van een andere grondslag een subsidie wordt toegekend, wordt het subsidiebedrag waarin op basis van dit besluit is voorzien, beperkt tot het verschil tussen de subsidie die is toegekend op de andere grondslag, en de subsidie die toegekend is op basis van dit besluit.

Hoofdstuk 4. Wijzigingsbepalingen

**Art. 18.** Artikel 1, artikel 15 en 16, artikel 19 tot en met 22 van het besluit van de Vlaamse Regering van 29 november 2002 betreffende de Basismobiliteit in het Vlaamse Gewest worden opgeheven.

**Art. 19.** In het besluit van de Vlaamse Regering van 14 mei 2004 betreffende de exploitatie en de tarieven van de VVM worden de volgende artikelen opgeheven:

1° artikel 20 tot en met 27;

2° artikel 29 en 30;

3° artikel 32;

4° artikel 62.

Hoofdstuk 5. Slotbepalingen

**Art. 20.** Artikel 4 en 5 treden in werking op een datum die de Vlaamse minister, bevoegd voor het gemeenschappelijk vervoer, vaststelt en uiterlijk op 31 december 2025.

**Art. 21.** De Vlaamse minister, bevoegd voor het gemeenschappelijk vervoer, is belast met de uitvoering van dit besluit.

Brussel, [DATUM].

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Jan JAMBON

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS