

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

[C – 2021/43116]

Samenwerkingsovereenkomst tussen de Belgische Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest, het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, en het Nationaal Geografisch Instituut met betrekking tot het nationaal toegangspunt (NAP) transportdata.be

De partijen

De Belgische Staat, vertegenwoordigd door de vice-eersteminister en minister van Mobiliteit de heer Georges Gilkinet, waarvan de federale opdracht voor het NAP wordt uitgevoerd door mevrouw Emmanuelle Vandamme, voorzitter van het Directiecomité van de FOD Mobiliteit en Vervoer, hierna “de FOD MV” genoemd;

Het Vlaamse Gewest, vertegenwoordigd door de Vlaamse Regering, bij delegatie in persoon van mevrouw Lydia Peeters, Vlaams minister voor Mobiliteit en Openbare Werken, waarvan de Vlaamse opdracht voor het NAP wordt uitgevoerd door de heer Filip Boelaert, secretaris-generaal van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken;

Het Waalse Gewest, vertegenwoordigd door de Waalse Regering, bij delegatie in persoon van de heer Philippe Henry, minister van Klimaat, Energie, Infrastructuur en Mobiliteit, waarvan de Waalse opdracht voor het NAP wordt uitgevoerd door de heer Etienne Willame, directeur-generaal van SPW – Mobiliteit en Infrastructures;

Het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, vertegenwoordigd door de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bij delegatie in persoon van mevrouw Elke Van den Brandt, minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid, waarvan de Brusselse Hoofdstedelijke opdracht voor het NAP wordt uitgevoerd door de heer Christophe Vanoerbeek, directeur-generaal van Brussel Mobiliteit;

en

het Nationaal Geografisch Instituut, vertegenwoordigd door mevrouw Ingrid Vanden Berghe, administrateur-generaal, hierna het “NGI” genoemd;

Gelet op de Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 886/2013 van de Commissie van 15 mei 2013 tot aanvulling van Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad met betrekking tot de gegevens en procedures voor het aanbieden, waar mogelijk, van minimale universele verkeersveiligheidsinformatie die kosteloos is voor de gebruikers;

Gelet op de Gedelegeerde Verordening (EU) Nr. 885/2013 van de Commissie van 15 mei 2013 ter aanvulling van Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad met betrekking tot het verstrekken van informatiediensten voor veilige en beveiligde parkeerplaatsen voor vrachtwagens en bedrijfsvoertuigen;

Gelet op de Gedelegeerde Verordening (EU) 2015/962 van de Commissie van 18 december 2014 ter aanvulling van Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad wat de verlening van EU-wijde realtimeverkeersinformatiediensten betreft;

Gelet op de Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 2017/1926 van de Commissie van 31 mei 2017 tot aanvulling van Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad met betrekking tot het aanbieden van EU-brede multimodale reisinformatiediensten;

Gelet op de wet van 8 juni 1976 tot oprichting van het Nationaal Geografisch Instituut, artikel 3, gewijzigd bij koninklijk besluit nr. 234 van 22 december 1983, en artikel 3bis, gewijzigd bij de wet van 15 december 2011 tot omzetting van de Richtlijn 2007/2/EG van het Europees Parlement en de Raad van 14 maart 2007 tot oprichting van een infrastructuur voor ruimtelijke informatie in de Gemeenschap (INSPIRE);

Gelet op de wet van 17 augustus 2013 tot creatie van het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen en tot wijziging van de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid, de artikelen 4, 5 en 6;

Gelet op het decreet van 29 maart 2013 betreffende het kader voor het invoeren van intelligente transportsystemen op het vlak van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen; en het besluit van de Vlaamse Regering van 5 juli 2013 betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen;

Gelet op de ordonnantie van 28 maart 2013 betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen;

Gelet op het decreet van 18 april 2013 betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen;

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

[C – 2021/43116]

Protocole de collaboration entre l'Etat belge, la Région flamande, la Région wallonne, la Région de Bruxelles-Capitale, et l'Institut géographique national concernant le point d'accès national (NAP) transportdata.be

Les Parties

L'État belge, représenté par le Vice-Premier ministre et ministre de la Mobilité Mr Georges Gilkinet, dont la mission fédérale pour le NAP est exécutée par madame Emmanuelle Vandamme, présidente du Comité de direction du SPF Mobilité et Transports, ci-après dénommé le « SPF MT » ;

La Région flamande, représentée par le Gouvernement flamand, par délégation en personne de Madame Lydia Peeters, ministre flamande de la Mobilité et des Travaux publics, dont la mission flamande pour le NAP est exécutée par Mr Filip Boelaert, secrétaire général du Département Mobilité et Travaux publics ;

La Région wallonne, représentée par le Gouvernement wallon, par délégation en personne de Mr Philippe Henry, ministre du Climat, de l'Énergie, de l'Infrastructure et de la Mobilité, dont la mission wallonne pour le NAP est exécutée par Mr Etienne Willame, directeur général du SPW – Mobilité et Infrastructures ;

La Région de Bruxelles-Capitale, représentée par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, par délégation en personne de Mme Elke Van den Brandt, ministre de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière, dont la mission de Bruxelles-Capitale pour le NAP est exécutée par Mr Christophe Vanoerbeek, directeur général de Bruxelles Mobilité ;

et

l'Institut géographique national, représenté par madame Ingrid Vanden Berghe, administrateur général, ci-après dénommé l' « IGN » ;

Vu le règlement délégué (UE) n° 886/2013 de la Commission du 15 mai 2013 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les données et procédures pour la fourniture, dans la mesure du possible, d'informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière gratuites pour les usagers ;

Vu le règlement délégué (UE) n° 885/2013 de la Commission du 15 mai 2013 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition de services d'informations concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux ;

Vu le règlement délégué (UE) n° 2015/962 de la Commission du 18 décembre 2014 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations en temps réel sur la circulation ;

Vu le règlement délégué (UE) n° 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux ;

Vu la loi du 8 juin 1976 portant création de l'Institut géographique national, l'article 3, modifié par l'arrêté royal n° 234 du 22 décembre 1983, et l'article 3bis, modifié par la loi du 15 décembre 2011 transposant la Directive 2007/2/CE du Parlement européen et du Conseil du 14 mars 2007 établissant une infrastructure d'information géographique dans la Communauté européenne (INSPIRE) ;

Vu la loi du 17 août 2013 portant création du cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents et modifiant la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière, les articles 4, 5 et 6 ;

Vu le décret du 29 mars 2013 concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport ; et l'arrêté du Gouvernement flamand du 5 juillet 2013 relatif au cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport ;

Vu l'ordonnance du 28 mars 2013 concernant le cadre relatif au déploiement des systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport ;

Vu le décret du 18 avril 2013 concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport ;

Gelet op het samenwerkingsakkoord van 15 juli 2014 betreffende de Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad van 7 juli 2010 betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen, hetwelk de oprichting bepaalt van een ITS-stuurgroep, inzonderheid artikel 2;

Gelet op het huishoudelijk reglement betreffende de werking en de vertegenwoordiging van de ITS-stuurgroep;

Gelet op de samenwerkingsovereenkomst van 19 december 2019 tussen de Belgische Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, en het Nationaal Geografisch Instituut voor de ontwikkeling en het beheer van het nationaal toegangspunt (NAP) voor multimodale reisinformatiediensten, hierna "samenwerkingsovereenkomst van 19 december 2019" genoemd, dat door onderhavige samenwerkingsovereenkomst zal vervangen worden;

Gelet op het advies van de Inspecteur van Financiën, geaccrediteerd bij de FOD MV, gegeven op 21 september 2021;

Gelet op het advies van de Inspecteur van Financiën, geaccrediteerd bij de Vlaamse overheid, gegeven op 9 september 2021;

Gelet op het advies van de Inspecteur van Financiën, geaccrediteerd bij de Waalse overheidsdienst, gegeven op 23 september 2021;

Gelet op het advies van de Inspecteur van Financiën, geaccrediteerd bij de Gewestelijke Overheidsdienst Brussel, gegeven op 22 oktober 2021;

Overwegende de goede uitvoering van de samenwerkingsovereenkomst van 19 december 2019;

Overwegende dat realtimeverkeersinformatiediensten, verkeersveiligheidsinformatie en informatie over truck parking belangrijke hulpmiddelen zijn voor een veilig en efficiënt verkeersmanagement en verkeersinformatie;

Overwegende dat multimodale routeplanners belangrijke hulpmiddelen zijn om een meer duurzame mobiliteit door middel van de gewenste modale verschuiving te bevorderen;

Overwegende dat de EU-lidstaten met die doelen de verplichting hebben om een nationaal toegangspunt (NAP) op te richten, in uitvoering van de Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 2017/1926; Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 885/2013; Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 886/2013; Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 962/2015;

Overwegende de visie 2030 waarin het NGI aangeeft hoe het zijn wettelijke opdracht om de federale overheid optimaal gebruik te laten maken van de kracht van geografische gegevens wil realiseren door de uitbouw van de rol van geo-broker;

Overwegende de beslissing van de federale regering van 20 juli 2016 waarin deze zich akkoord verklaart om het NGI om te vormen tot de federale geo-informatiebroker voor het verder ontsluiten van de geodata ten voordele van de federale instellingen en de andere overheden;

Overwegende dat het NGI de Richtlijn 2007/2/EG van het Europees Parlement en de Raad van 14 maart 2007 tot oprichting van een infrastructuur voor ruimtelijke informatie in de Gemeenschap (INSPIRE) reeds met succes heeft geïmplementeerd en daarbij een federaal portaal heeft gecreëerd dat de verbinding kan maken met de gewestelijke gegevens;

Overwegende dat de ITS-stuurgroep de samenwerkingsovereenkomst van 19 december 2019 vroegtijdig wenst te vervangen door de huidige samenwerkingsovereenkomst en de opdracht van het NGI – rekening houdende met zijn expertise, knowhow en middelen, alsook de reeds verrichte werkzaamheden in de ontwikkeling en het onderhoud van het NAP voor multimodale reisinformatiediensten – wenst uit te breiden met gegevens gerelateerd aan verkeersveiligheidsinformatie, realtimeverkeersinformatiediensten en veilige en beveiligde parkeerplaatsen voor vrachtwagens en bedrijfsvoertuigen;

Overwegende dat daartoe de verbintenissen van de respectieve Partijen moeten worden vastgelegd;

De Partijen zijn het volgende overeengekomen:

Artikel 1 - Definities

§ 1. De definities van de volgende gedelegeerde verordeningen zijn van toepassing op deze samenwerkingsovereenkomst:

- De Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 885/2013 van de Commissie van 15 mei 2013 ter aanvulling van Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad met betrekking tot het verstrekken van informatiediensten voor veilige en beveiligde parkeerplaatsen voor vrachtwagens en bedrijfsvoertuigen;

Vu l'accord de coopération du 15 juillet 2014 relatif à la Directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport, qui détermine la création d'un comité de pilotage STI, en particulier l'article 2 ;

Vu le règlement d'ordre intérieur en ce qui concerne le fonctionnement et la représentation du comité de pilotage STI ;

Vu le protocole de collaboration du 19 décembre 2019 entre l'État belge, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale, et l'Institut géographique national en vue du développement et de la gestion du point d'accès national (NAP) de services d'informations sur les déplacements multimodaux, ci-après dénommé le « protocole de collaboration du 19 décembre 2019 », qui sera remplacé par le présent protocole de collaboration ;

Vu l'avis de l'Inspecteur des Finances, accrédité auprès du SPF MT, donné le 21 septembre 2021 ;

Vu l'avis de l'Inspecteur des Finances, accrédité auprès de l'Autorité flamande, donné le 9 septembre 2021 ;

Vu l'avis de l'Inspecteur des Finances, accrédité auprès du Service public de Wallonie, donné le 23 septembre 2021 ;

Vu l'avis de l'Inspecteur des Finances, accrédité auprès du Service Public Régional de Bruxelles, donné le 22 octobre 2021 ;

Considérant la bonne exécution du protocole de collaboration en date du 19 décembre 2019 ;

Considérant que les services d'informations en temps réel sur la circulation, les informations sur la circulation liées à la sécurité routière et les informations concernant les aires de stationnement pour les camions sont des outils importants pour une gestion sûre et efficace de la circulation et des informations sur la circulation ;

Considérant que les planificateurs d'itinéraires multimodaux sont des outils importants pour promouvoir une mobilité plus durable par le biais du transfert modal souhaité ;

Considérant que, à cette fin, les États membres de l'UE sont tenus de créer un point d'accès national (NAP), en exécution du règlement délégué (UE) n° 2017/1926 ; règlement délégué (UE) n° 885/2013 ; règlement délégué (UE) n° 886/2013 ; règlement délégué (UE) n° 962/2015 ;

Considérant la vision 2030 dans laquelle l'IGN indique comment il entend réaliser sa mission légale de permettre au gouvernement fédéral d'exploiter au mieux le pouvoir des données géographiques en développant son rôle de courtier de l'information géographique (geobroker) ;

Considérant la décision du gouvernement fédéral du 20 juillet 2016 dans laquelle il accepte de convertir l'IGN en courtier fédéral en géo-information afin d'étendre la mise à disposition des géodonnées au profit des institutions fédérales et des autres administrations ;

Considérant que l'IGN a déjà mis en œuvre avec succès la directive 2007/2/CE du Parlement européen et du Conseil du 14 mars 2007 établissant une infrastructure d'information géographique dans la Communauté européenne (INSPIRE) et qu'il a créé un portail fédéral susceptible d'établir le lien avec les données régionales ;

Considérant que le comité de pilotage STI souhaite remplacer anticipativement le protocole de collaboration du 19 décembre 2019 par le présent protocole de collaboration et souhaite étendre la mission de l'IGN – en tenant compte de son expertise, de son savoir-faire et de ses ressources, ainsi que des travaux déjà effectués dans le cadre du développement et de la maintenance du NAP pour les services d'informations sur les déplacements multimodaux – en y incluant les données liées aux informations sur la circulation liées à la sécurité routière, aux services d'informations en temps réel sur la circulation et aux aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux ;

Considérant qu'il est nécessaire à cette fin de déterminer les engagements des Parties respectives ;

Les Parties ont convenu ce qui suit :

Article premier - Définitions

§ 1^{er}. Les définitions des règlements délégués suivants s'appliquent à ce protocole de collaboration :

- Le règlement délégué (UE) n° 885/2013 de la Commission du 15 mai 2013 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition de services d'informations concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux ;

- De Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 886/2013 van de Commissie van 15 mei 2013 tot aanvulling van Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad met betrekking tot de gegevens en procedures voor het aanbieden, waar mogelijk, van minimale universele verkeersveiligheidsinformatie die kosteloos is voor de gebruikers;

- De Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 2015/962 van de Commissie van 18 december 2014 ter aanvulling van Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad wat de verlening van EU-wijde realtimeverkeersinformatiediensten betreft;

- De Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 2017/1926 van de Commissie van 31 mei 2017 tot aanvulling van Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad met betrekking tot het aanbieden van EU-brede multimodale reisinformatiediensten.

§ 2. Voor de toepassing van deze overeenkomst wordt verstaan onder "toegangspunt":

een digitaal portaal voor multimodale reisinformatiediensten (MMTIS), verkeersveiligheidsinformatiediensten (SRTI), realtimeverkeersinformatiediensten (RTTI) en informatiediensten voor veilige en beveiligde parkeerplaatsen voor vrachtwagens en bedrijfsvoertuigen (SSTP), dat minstens een van vier volgende doelen kan dienen:

- de voor de aanmaak van minimale universele verkeersveiligheidsinformatie vereiste verkeersveiligheidsgegevens verzamelen en beschikbaar stellen voor uitwisseling en hergebruik;

- de informatie over veilige en beveiligde parkeerplaatsen voor vrachtwagens en bedrijfsvoertuigen verzamelen en ter beschikking stellen voor uitwisseling en hergebruik;

- statische weggegevens, dynamische weggegevens en verkeersgegevens, samen met de overeenkomstige metagegevens, toegankelijk maken voor gebruikers met het oog op hergebruik, of de bronnen en metagegevens van deze gegevens toegankelijk maken voor gebruikers met het oog op hergebruik;

- aan gebruikers met het oog op hergebruik toegang verschaffen tot ten minste statische reisgegevens en historische reisgegevens, samen met de overeenkomstige metagegevens, of tot de bronnen en metagegevens van die gegevens.

Deze toegangspunten bieden de mogelijkheid om de informatie binnen de hele Europese Unie te verspreiden.

Het Belgische toegangspunt is opgezet onder transportdata.be.

Artikel 2 – Voorwerp

§ 1. Deze samenwerkingsovereenkomst bepaalt de voorwaarden van de samenwerking tussen de ITS-stuurgroep en het NGI met betrekking tot het nationaal toegangspunt (NAP – National Access Point) transportdata.be:

- de verdere ontwikkeling en beheer van het huidige NAP voor multimodale reisinformatiediensten;

- diens uitbreiding door middel van de ontwikkeling en het beheer van het NAP voor verkeersveiligheidsinformatiediensten (NAP SRTI), het NAP voor realtimeverkeersinformatiediensten (NAP RTTI) en het NAP voor informatiediensten voor veilige en beveiligde parkeerplaatsen voor vrachtwagens en bedrijfsvoertuigen (NAP SSTP).

Het NAP moet zo worden uitgebouwd opdat België voldoet aan de verplichtingen zoals opgelegd door de artikelen 3 tot en met 8 van de Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 2017/1926, artikelen 3 tot en met 7 van de Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 885/2013, artikelen 3 tot en met 8 van de Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 886/2013 en artikelen 3 tot en met 10 van de Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 2015/962.

§ 2. In navolging van de samenwerkingsovereenkomst van 19 december 2019 zal het NGI het NAP blijven ontwikkelen met minstens volgende kenmerken:

1° het informeren van de beoogde gebruikers van het NAP over de reglementaire en technische aspecten, conform de Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 2017/1926 en de door de ITS-stuurgroep genomen beslissingen (zoals het integreren van de dynamische reis- en verkeersgegevens), via verschillende communicatiekanalen (het toegangspunt zelf, een nieuwsbrief, workshops en dergelijke);

2° het ter beschikking stellen van de reis- en verkeersgegevens zoals bepaald in Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 2017/1926; en de verkeersgegevens zoals bepaald in de Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 885/2013, Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 886/2013, Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 2015/962 en door de ITS-stuurgroep, via het Belgische toegangspunt transportdata.be met een register van koppelingen naar de bestaande openbare en particuliere toegangspunten;

- Le règlement délégué (UE) n° 886/2013 de la Commission du 15 mai 2013 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les données et procédures pour la fourniture, dans la mesure du possible, d'informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière gratuites pour les usagers ;

- Le règlement délégué (UE) n° 2015/962 de la Commission du 18 décembre 2014 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations en temps réel sur la circulation ;

- Le règlement délégué (UE) n° 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux.

§ 2. Aux fins du présent protocole, on entend par « point d'accès » :

un portail numérique pour les services d'informations sur les déplacements multimodaux (MMTIS), les services d'informations sur la circulation liées à la sécurité routière (SRTI), les services d'informations en temps réel sur la circulation (RTTI) et les services d'informations concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux (SSTP), qui peut servir au moins un des quatre objectifs suivants :

- collecter et mettre à disposition les données sur la circulation liées à la sécurité routière nécessaires à l'élaboration des informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière, en vue de leur échange et de leur réutilisation ;

- collecter et mettre à disposition les informations concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux, en vue de leur échange et de leur réutilisation ;

- donner accès aux données statiques concernant la circulation routière, aux données dynamiques concernant l'état des routes et aux données concernant la circulation, avec les métadonnées correspondantes, en vue de leur réutilisation par les utilisateurs, ou aux sources et métadonnées de ces données, en vue de leur réutilisation par les utilisateurs ;

- donner accès au moins aux données statiques sur les déplacements et aux données historiques concernant la circulation, avec les métadonnées correspondantes, en vue de leur réutilisation par les utilisateurs, ou aux sources et métadonnées de ces données.

Ces points d'accès permettent de diffuser l'information dans toute l'Union européenne.

Le point d'accès belge a été créé sous transportdata.be.

Article 2 – Objet

§ 1^{er}. Le présent protocole de collaboration définit les conditions de collaboration entre le comité de pilotage STI et l'IGN concernant le point d'accès national (NAP – National Access Point) transportdata.be :

- la poursuite du développement et de la gestion de l'actuel NAP pour les services d'informations sur les déplacements multimodaux ;

- son extension moyennant le développement et la gestion du NAP pour les services d'informations sur la circulation liées à la sécurité routière (NAP SRTI), du NAP pour les services d'informations en temps réel sur la circulation (NAP RTTI) et du NAP pour les services d'informations concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux (NAP SSTP).

Le NAP doit être développé de façon telle que la Belgique respecte les obligations imposées par les articles 3 à 8 inclus du règlement délégué (UE) n° 2017/1926, les articles 3 à 7 inclus du règlement délégué (UE) n° 885/2013, les articles 3 à 8 inclus du règlement délégué (UE) n° 886/2013 et les articles 3 à 10 inclus du règlement délégué (UE) n° 2015/962.

§ 2. À la suite du protocole de collaboration du 19 décembre 2019, l'IGN continuera à développer le NAP qui présentera au moins les caractéristiques suivantes :

1° la mise au courant des utilisateurs ciblés par le NAP des aspects réglementaires et techniques, conformément au règlement délégué (UE) n° 2017/1926 et aux décisions prises par le comité de pilotage STI (telles que l'intégration des données dynamiques sur les déplacements et la circulation), par le biais de divers canaux de communication (le point d'accès lui-même, une lettre d'information, des ateliers et autres) ;

2° la mise à disposition des données sur les déplacements et la circulation telles que définies dans le règlement délégué (UE) n° 2017/1926 ; et des données sur la circulation telles que définies dans le règlement délégué (UE) n° 885/2013, le règlement délégué (UE) n° 886/2013, le règlement délégué (UE) n° 2015/962 et par le comité de pilotage STI, via le point d'accès belge transportdata.be avec un registre des liens vers les points d'accès existants publics et privés ;

3° gegeveneigenaars (zoals vervoersautoriteiten, vervoerexploitanten, aanbieders van vraagafhankelijk vervoer en infrastructuurbeheerders) de mogelijkheid bieden om zich te registreren en de nodige elementen, zoals metagegevens, mee te delen zodat hun gegevens ter beschikking gesteld worden van het NAP; dit met inbegrip van een verklaring van conformiteit naargelang de toepasselijke voorschriften zoals bepaald in artikel 8.2 van de Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 885/2013, artikel 11.2.b) van de Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 2015/962, artikel 9.2 van de Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 886/2013 en artikel 9.2.b) van de Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 2017/1926;

4° gegeveneigenaars de mogelijkheid bieden om de in 2° van deze paragraaf vermelde gegevens op het NAP op te laden, voor zover hun gegevensbestand binnen een bepaalde grootte blijft;

5° het ter beschikking stellen van zoekdiensten;

6° gegeveneigenaars contacteren in geval van vastgestelde onnauwkeurigheden in de aangeboden informatie zodat zij hun gegevens kunnen corrigeren;

7° een helpdesk ter ondersteuning van de gebruikers van het NAP;

8° analysefuncties om het gebruik van het NAP te monitoren.

§ 3. Het NGI zal deelnemen aan Europese werkgroepen voor technische en organisatorische afstemming van de in de lidstaten ontwikkelde en geïmplementeerde NAP's. In het bijzonder zal het NGI bijdragen aan het EU-project NAPCORE in uitvoering van de 'Programme Support Action (PSA) for the implementation of a Coordination mechanism to federate the National Access Points established under the ITS Directive (2010/40/EU)'.

§ 4. In overeenstemming met de ITS-stuurgroep zal het NGI meewerken aan het uitvoeren van verbeteringen en het ontwikkelen van bijkomende diensten gedurende de looptijd van deze samenwerkingsovereenkomst. De vraag naar deze verbeteringen of bijkomende diensten kan een gevolg zijn van vaststellingen gemaakt in het NAPCORE-project, in workshops of middels andere kanalen van feedback van gegeveneigenaars, gebruikers en potentiële gebruikers overeenkomstig § 2 van dit artikel, als reactie op de bevindingen van het orgaan vermeld in § 6 van dit artikel of een nog andere oorzaak.

§ 5. Het NAP zal beschikbaar zijn in het Nederlands, Frans, Duits en Engels.

§ 6. Zo spoedig mogelijk na de inwerkingtreding van deze samenwerkingsovereenkomst zal het NGI als aanbestedende overheid een orgaan aanstellen ter uitvoering van artikel 9 van de Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 2017/1926, artikel 8 van de Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 885/2013, artikel 9 van de Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 886/2013 en artikel 11 van de Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 2015/962. Het NGI zal de gekijkte procedures naleven, in het bijzonder de wet van 17 juni 2016 inzake overheidsopdrachten, om dit orgaan te selecteren. Minstens ten opzichte van de gebruikers van het NAP SRTI en SSTP moet dit orgaan onpartijdig en onafhankelijk zijn. In overeenstemming met de ITS-stuurgroep kunnen, indien de omstandigheden het vereisen, ook meerdere organen worden aangesteld om de desbetreffende taken uit te voeren.

§ 7. Het NGI verricht alle noodzakelijke en wenselijke activiteiten om het voorwerp van deze overeenkomst te realiseren. Het NGI engageert zich om het NAP te ontwikkelen met aandacht voor kwaliteitscontrole, de interne controle, de beveiliging van de gegevens en duurzame ontwikkeling.

Artikel 3 – Organieke en functionele bepalingen

§ 1. De relatie tussen het NGI en de administraties van de bij deze overeenkomst betrokken overheden verloopt via de ITS-stuurgroep. Het NGI legt voor haar activiteiten in het kader van deze samenwerkingsovereenkomst inhoudelijk en financieel verantwoording af ten aanzien van de ITS-stuurgroep.

§ 2. Het NAP is eigendom van de contracterende partijen in de ITS-stuurgroep, zodat bij beëindiging van de overeenkomst, het op eenvoudig verzoek van de ITS-stuurgroep, kan worden overgedragen aan een door de ITS-stuurgroep aangeduide organisatie.

§ 3. De ITS-stuurgroep stelt verschillende themagroepen van deskundigen in die worden belast met het concretiseren en opvolgen van de activiteiten vermeld in artikel 2. Met die doeleinden maken deze deskundigen de persoonsgegevens van de gegeveneigenaars over aan het NGI. Hiertoe stellen de onderhavige partijen een verwerkersovereenkomst op.

Operationele vragen die zich aandienen in de ontwikkeling en het beheer van het NAP zullen in deze themagroepen worden behandeld en consensueel zal een oplossing worden nagestreefd.

De formele besluitvorming blijft voorbehouden aan de ITS-stuurgroep. De relaties tussen de themagroepen van deskundigen en de ITS-stuurgroep worden verzekerd door de coördinatoren van de themagroepen.

3° la possibilité pour les propriétaires de données (tels que les autorités chargées des transports, opérateurs de transport, fournisseurs de services de transport à la demande et gestionnaires d'infrastructure) de s'enregistrer et de communiquer les éléments nécessaires, par exemple des métadonnées, de sorte que leurs données soient mises à disposition du NAP ; en ce compris une déclaration de conformité aux exigences applicables telles que définies à l'article 8.2 du règlement délégué (UE) n° 885/2013, l'article 11.2b) du règlement délégué (UE) n° 2015/962, l'article 9.2 du règlement délégué (UE) n° 886/2013 et l'article 9.2b) du règlement délégué (UE) n° 2017/1926 ;

4° la possibilité pour les propriétaires de données de télécharger leur fichier de données comprenant les données mentionnées au 2° de ce paragraphe, pour autant que ce fichier ne dépasse pas une certaine taille ;

5° la mise à disposition des services de recherche ;

6° la prise de contact avec les propriétaires de données si des inexactitudes sont détectées dans les informations fournies, de sorte que ceux-ci puissent corriger leurs données ;

7° un service d'assistance pour aider les utilisateurs du NAP ;

8° des fonctions d'analyse permettant de surveiller l'utilisation du NAP.

§ 3. L'IGN participera aux groupes de travail européens pour la coordination technique et organisationnelle des NAP développés et mis en œuvre dans les États membres. En particulier, l'IGN contribuera au projet européen NAPCORE en exécution du « Programme Support Action (PSA) for the implementation of a Coordination mechanism to federate the National Access Points established under the ITS Directive (2010/40/EU) ».

§ 4. En accord avec le comité de pilotage STI, l'IGN coopérera à la mise en œuvre d'améliorations et au développement de services supplémentaires pendant la durée du présent protocole de collaboration. La demande de ces améliorations ou services supplémentaires peut être une conséquence des observations faites dans le cadre du projet NAPCORE, dans des ateliers ou par d'autres canaux de feedback de la part des propriétaires de données, des utilisateurs et des utilisateurs potentiels conformément au § 2 de cet article, en réponse aux conclusions de l'organisme mentionné au § 6 de cet article ou pour un autre motif.

§ 5. Le NAP sera disponible en néerlandais, français, allemand et anglais.

§ 6. Dès que possible après l'entrée en vigueur du présent protocole de collaboration, l'IGN, en tant que pouvoir adjudicateur, désignera un organisme chargé de mettre en œuvre l'article 9 du règlement délégué (UE) n° 2017/1926, l'article 8 du règlement délégué (UE) n° 885/2013, l'article 9 du règlement délégué (UE) n° 886/2013 et l'article 11 du règlement délégué (UE) n° 2015/962. L'IGN suivra les procédures établies, notamment la loi du 17 juin 2016 relative aux marchés publics, pour sélectionner cet organisme. Cet organisme doit être impartial et indépendant vis-à-vis au moins les utilisateurs du NAP SRTI et SSTP. En accord avec le comité de pilotage STI et lorsque les circonstances l'exigent, plusieurs organismes peuvent également être désignés pour accomplir les tâches concernées.

§ 7. L'IGN exerce toutes les activités nécessaires et souhaitables pour réaliser l'objet du présent protocole. L'IGN s'engage à développer le NAP en prêtant attention au contrôle de qualité, au contrôle interne, à la protection des données et au développement durable.

Article 3 – Dispositions organiques et fonctionnelles

§ 1^{er}. Les relations entre l'IGN et les administrations des autorités associées au présent protocole s'établissent par l'intermédiaire du comité de pilotage STI. L'IGN rend compte de ses activités dans le cadre de ce protocole de collaboration au comité de pilotage STI sur le fond et sur le plan financier.

§ 2. Le NAP étant la propriété des parties contractantes du comité de pilotage STI, il peut, en cas de résiliation du protocole, être cédé à une organisation désignée par le comité de pilotage STI sur simple demande de ce dernier.

§ 3. Le comité de pilotage STI instaure différents groupes thématiques d'experts chargés de la mise en œuvre et du suivi des activités visées à l'article 2. À ces fins, ces experts transfèrent les données personnelles des propriétaires de données à l'IGN. À cet effet, les parties concernées établissent un contrat de sous-traitance.

Les questions opérationnelles qui se posent lors du développement et de la gestion du NAP seront traitées par ces groupes thématiques afin de dégager une solution d'une manière consensuelle.

Le processus décisionnel officiel reste réservé au comité de pilotage STI. Les relations entre les groupes thématiques d'experts et le comité de pilotage STI sont assurées par les coordinateurs des groupes thématiques.

Naast stuurgroepleden en deskundigen die door de ITS-stuurgroep zijn geselecteerd, zal het NGI deelnemen aan deze themagroepen. Ook de externe partners waarmee het NGI werkt voor de doelstellingen zoals vastgelegd in deze overeenkomst, kunnen ad hoc uitgenodigd worden in deze themagroepen.

§ 4. De FOD MV, de Gewesten en hun partnerorganisaties nemen initiatieven om de beoogde gebruikers van het NAP te engageren en zo de realisatie van de Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 2017/1926 te faciliteren.

De Gewesten en hun partnerorganisaties nemen initiatieven om de beoogde gebruikers van het NAP te engageren en zo de realisatie van Gedelegeerde Verordeningen (EU) nr. 885/2013, nr. 2015/962 en nr. 886/2013 te faciliteren.

Het NGI zal daaraan in de mate van het mogelijke zijn medewerking verlenen.

§ 5. Indien het NGI wil afwijken van de activiteiten zoals bedoeld in artikel 2 of in artikel 3, § 3 heeft het de goedkeuring nodig van de ITS-stuurgroep.

§ 6. Het NGI staat de ITS-stuurgroep bij in de communicatie over het NAP, zowel naar de beoogde gebruikers van het NAP, experts, politieke verantwoordelijken als het brede publiek. Elk voorstel tot communicatie moet eerst door de ITS-stuurgroep worden goedgekeurd. Op het internetportaal van het NAP, zal het NGI duidelijk vermelden dat zij het NAP uitvoert in opdracht en voor rekening van de ITS-stuurgroep, gepaard gaand met het logo van de ITS-stuurgroep.

Artikel 4 – De periodieke verslaggeving

§ 1. Het NGI levert minstens tweemaal per jaar een omstandig verslag af aan de ITS-stuurgroep. Dit verslag behandelt de verrichte werkzaamheden en de bereikte resultaten in het kader van deze samenwerkingsovereenkomst, zowel van het NGI als van het orgaan beschreven in artikel 2, § 6. Het verslag bevat de gepresteerde werkuren, de kostprijs ervan op basis van de analytische (of een gelijkwaardige) boekhouding van het NGI en het aandeel ervan dat ten laste van deze samenwerkingsovereenkomst zal worden gelegd. De uitgaven voor leveringen en diensten van derden en eventuele andere uitgaven worden eveneens in dit verslag opgenomen. Het verslag wordt opgesteld in het Nederlands en het Frans.

Er moet bij deze verslaggeving een onderscheid gemaakt worden tussen de kosten en het werk gerelateerd aan het NAP MMTIS enerzijds, en het NAP SRTI, RTTI en SSTP anderzijds.

§ 2. Het NGI levert maandelijks een bordtabel af voor het NAP MMTIS en een bordtabel voor het NAP SRTI, RTTI en SSTP. De bordtabel geeft inzicht in het totaal aantal geregistreerde organisaties, het aantal datasets per type NAP en een samenvatting van de bezoekersactiviteiten op de website.

Deze rapportering wordt opgesteld in het Nederlands en het Frans.

§ 3. De door het NGI opgemaakte verslagen worden goedgekeurd door de ITS-stuurgroep.

§ 4. Het NGI zal de ITS-stuurgroep ook de nodige gegevens aanreiken om de verslaggeving te kunnen uitvoeren die de Belgische Staat verplicht is ten aanzien van de Europese Commissie.

Artikel 5 – Financiële bepalingen

§ 1. Het ontwikkelen en het beheren van het NAP wordt financieel gedragen door de FOD MV en de Gewesten, volgens een verdeelsleutel die zij onderling afspreken en die wordt opgenomen in de bijlage bij deze samenwerkingsovereenkomst.

§ 2. Nadat de voorzitter van de ITS-stuurgroep meedeelt dat het in artikel 4, § 1 omschreven verslag werd goedgekeurd, zal het NGI de bewuste kosten factureren.

§ 3. In de financiering is een bepaalde som voorbehouden ter uitvoering van de activiteit beschreven in artikel 2, § 6.

§ 4. Door zijn medewerking aan het NAPCORE-project heeft het NGI recht op Europese subsidies. Het NGI zal deze uitsluitend gebruiken ter cofinanciering van zijn activiteiten in het kader van dit project en hiervan melding maken in het financieel verslag zoals vermeld in artikel 4, § 1.

§ 5. De kostenraming wordt hernomen in de bijlage aan deze overeenkomst.

Artikel 6 – Aansprakelijkheid

§ 1. Elke partij is aansprakelijk voor de schade die door haar of in haar opdracht is veroorzaakt. Schade die aan geen enkele partij kan worden toegewezen, wordt evenredig verdeeld onder alle partijen.

§ 2. Wanneer een verhaal door derden wordt uitgeoefend, vrijwaart elke aansprakelijke partij de andere partijen.

§ 3. Elke partij komt, op eenvoudig verzoek van één van de andere partijen, vrijwillig tussen in elke procedure die zou worden gevoerd.

En plus des membres du comité de pilotage et des experts désignés par le comité de pilotage STI, l'IGN participera également à ces groupes thématiques. Les partenaires externes avec lesquels l'IGN travaille pour les objectifs définis dans le présent protocole peuvent également être invités, sur une base ad hoc, à participer à ces groupes thématiques.

§ 4. Le SPF MT, les Régions et leurs organisations partenaires prennent des initiatives pour engager les utilisateurs visés par le NAP et faciliter ainsi la mise en œuvre du règlement délégué (UE) n° 2017/1926.

Les Régions et leurs organisations partenaires prennent des initiatives pour engager les utilisateurs visés du NAP afin de faciliter la réalisation des règlements délégués (UE) n° 885/2013, n° 2015/962 et n° 886/2013.

L'IGN y coopérera dans la mesure de ses moyens.

§ 5. Si l'IGN souhaite déroger aux activités telles que visées à l'article 2 ou à l'article 3, § 3, il a besoin de l'approbation du comité de pilotage STI.

§ 6. L'IGN assiste le comité de pilotage STI dans la communication sur le NAP, tant avec les utilisateurs visés par le NAP, experts, responsables politiques que le grand public. Toute proposition de communication doit d'abord être approuvée par le comité de pilotage STI. Sur le portail web du NAP, l'IGN indiquera clairement qu'il met en œuvre le NAP à la demande et pour le compte du comité de pilotage STI, de pair avec le logo du comité de pilotage STI.

Article 4 – Les rapports périodiques

§ 1^{er}. L'IGN remet au moins deux fois par an un rapport circonstancié au comité de pilotage STI. Ce rapport porte sur les travaux réalisés et les résultats atteints dans le cadre de ce protocole de collaboration, tant de l'IGN que de l'organe mentionné dans l'article 2, § 6. Le rapport mentionne les heures de travail prestées, leur coût calculé sur la base de la comptabilité analytique (ou d'une comptabilité équivalente) de l'IGN et leur part qui sera imputée au présent protocole. Les dépenses pour les fournitures et les services de tiers et les autres dépenses éventuelles figurent également dans ce rapport. Le rapport est rédigé en néerlandais et en français.

Il convient d'établir une distinction dans ce rapport entre d'une part les coûts et les travaux liés au NAP MMTIS et d'autre part ceux liés aux NAP SRTI, RTTI et SSTP.

§ 2. L'IGN fournit mensuellement un tableau de bord concernant le NAP MMTIS et un tableau de bord concernant le NAP SRTI, RTTI et SSTP. Le tableau de bord donne un aperçu du nombre d'organisations enregistrées, du nombre de jeux de données par catégorie NAP et un résumé des activités des visiteurs sur le site web du NAP.

Ce rapportage est rédigé en néerlandais et en français.

§ 3. Les rapports établis par l'IGN sont approuvés par le comité de pilotage STI.

§ 4. L'IGN fournira également au comité de pilotage STI les informations nécessaires à la réalisation des rapports que l'État belge est tenu de remettre à la Commission européenne.

Article 5 – Dispositions financières

§ 1^{er}. Le développement et la gestion du NAP sont financés par le SPF MT et les Régions, selon une clé de répartition convenue entre eux et figurant dans l'annexe au présent protocole de collaboration.

§ 2. Après que le président du comité de pilotage a fait savoir que le rapport visé à l'article 4, § 1^{er} a été approuvé, l'IGN facturera les frais en question.

§ 3. Au niveau du financement, une certaine somme est réservée pour l'exécution de l'activité décrite à l'article 2, § 6.

§ 4. Grâce à sa participation au projet NAPCORE, l'IGN a droit à des subventions européennes. L'IGN les utilisera exclusivement pour cofinancer ses activités dans le cadre de ce projet et les mentionnera dans le rapport financier visé à l'article 4, § 1^{er}.

§ 5. L'estimation des coûts figure dans l'annexe au présent protocole.

Article 6 – Responsabilité

§ 1^{er}. Chaque partie est responsable de tout dommage causé par elle ou en son nom. Les dommages qui ne peuvent être imputés à aucune des parties sont répartis également entre toutes les parties.

§ 2. Si un recours est exercé par un tiers, chaque partie responsable décharge de responsabilité les autres parties.

§ 3. Chaque partie intervient, à la simple demande de l'une des autres parties, volontairement dans toute procédure qui serait menée.

Artikel 7 – Geschillen en opzegging van de overeenkomst

§ 1. Ingeval van een geschil tussen de Partijen bij deze overeenkomst over een aangelegenheid die onder de toepassing van deze samenwerkingsovereenkomst valt of een gevolg is van deze samenwerking, zullen de leden van de themagroepen van deskundigen vermeld in artikel 3, § 3 en hun bevoegde diensten via overleg een oplossing trachten te vinden die voor elk van hen aanvaardbaar is.

§ 2. Indien de leden van de themagroepen van deskundigen er niet in slagen om binnen een termijn van zes maanden een oplossing te bereiken, zal het geschillendossier voor bemiddeling worden bezorgd aan de voorzitter van het Comité van Beheer van het NGI en de federale en de gewestelijke ministers bevoegd voor mobiliteit.

§ 3. Indien voor het geschil geen aanvaardbare oplossing kan worden gevonden, kan elk van de Partijen deze overeenkomst bij aangetekende brief opzeggen, mits inachtneming van een opzegtermijn van zes maanden.

De Partijen zullen desgevallend in onderling overleg alle passende maatregelen nemen om de uitvoering van de verplichtingen die het NAP met zich meebrengt voor de Belgische overheden, niet in het gedrang te brengen. Zonder voorafgaand akkoord over deze maatregelen kan de opzegging geen uitwerking krijgen.

Artikel 8 – Duur en wijziging van de overeenkomst

§ 1. Deze samenwerkingsovereenkomst treedt in werking op de datum van publicatie in het *Belgisch Staatsblad*.

Vanaf zijn inwerkingtreding vervangt de onderhavige samenwerkingsovereenkomst de samenwerkingsovereenkomst van 19 december 2019.

De uitgaven van 2021 kunnen worden behouden zoals overeengekomen in de samenwerkingsovereenkomst van 19 december 2019 en enkel bijkomende uitgaven voor 2021 worden in deze samenwerkingsovereenkomst opgenomen.

§ 2. De samenwerkingsovereenkomst neemt een einde op 31 december 2024. De betrokken partijen kunnen besluiten de samenwerkingsovereenkomst te verlengen, voor een bepaalde duur. Partijen geven blijk van dergelijke wil tot verlengen van onderhavige overeenkomst binnen een redelijke termijn en minstens zes maanden voorafgaand aan 31 december 2024.

§ 3. Elke Partij kan de andere Partijen verzoeken om de samenwerkingsovereenkomst te evalueren en, indien nodig, te wijzigen. De wijzigingen gebeuren steeds schriftelijk en met wederzijds akkoord.

Gedaan te Brussel, op 3 december 2021, in vijf originele exemplaren.

Voor de Belgische Staat :

FOD Mobiliteit en Vervoer,

E. VANDAMME,

Voorzitster van het Directiecomité

G. GILKINET,

Vice-eersteminister van de federale Regering,
belast met Mobiliteit

Voor het Vlaamse Gewest :

Departement Mobiliteit en Openbare Werken,

F. BOELAERT,

Secretaris-generaal

L. PEETERS,

Vlaams Minister voor Mobiliteit en Openbare Werken

Voor het Waalse Gewest :

SPW – Mobiliteit en Infrastructuren,

E. WILLAME,

Directeur-generaal

Ph. HENRY,

Minister van de Waalse Gewestregering,
belast met Klimaat, Energie en Mobiliteit

Voor het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest :

Brussel Mobiliteit,

Ch. VANOERBEEK,

Directeur-generaal

E. VAN DEN BRANDT,

Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,
belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid

Voor het Nationaal Geografisch Instituut,

I. VANDEN BERGHE,

Administrateur-generaal

Article 7 – Litiges et résiliation du protocole

§ 1^{er}. En cas de litige entre les Parties au présent protocole sur toute question relevant du champ d'application du présent protocole de collaboration ou résultant de cette collaboration, les membres des groupes thématiques d'experts mentionné à l'article 3, § 3 et leurs services compétents s'efforceront, par voie de concertation, de trouver une solution acceptable pour chacun d'eux.

§ 2. Si les membres des groupes thématiques d'experts ne parviennent pas à trouver une solution dans les six mois, le dossier du litige sera transmis pour arbitrage au président du Comité de Gestion de l'IGN et au ministre fédéral et aux ministres régionaux ayant la mobilité dans ses/leurs attributions.

§ 3. Si aucune solution acceptable ne peut être trouvée pour le litige, chacune des Parties peut résilier le présent protocole par lettre recommandée, moyennant un préavis de six mois.

Le cas échéant, les Parties prendront d'un commun accord toutes les mesures appropriées afin de ne pas compromettre l'exécution des engagements que le NAP entraîne pour les autorités belges. La résiliation ne peut pas prendre effet sans accord préalable sur ces mesures.

Article 8 – Durée et modification du protocole

§ 1^{er}. Le présent protocole de collaboration entre en vigueur à la date de sa publication au *Moniteur belge*.

Dès son entrée en vigueur, le présent protocole de collaboration remplace le protocole de collaboration du 19 décembre 2019.

Les dépenses de 2021 peuvent être conservées comme convenu dans le protocole de collaboration du 19 décembre 2019 et seules les dépenses supplémentaires pour 2021 sont incluses dans ce protocole de collaboration.

§ 2. Le protocole de collaboration prend fin le 31 décembre 2024. Les Parties concernées peuvent décider de prolonger le protocole de collaboration pour une durée déterminée. Les parties démontrent leur intention de prolonger ce protocole dans un délai raisonnable et au moins six mois avant le 31 décembre 2024.

§ 3. Chacune des Parties peut demander aux autres Parties d'évaluer et, le cas échéant, de modifier le protocole de collaboration. Les modifications se font toujours par écrit et par accord mutuel.

Fait à Bruxelles, le 3 décembre 2021, en cinq exemplaires originaux.

Pour l'Etat belge :

Le SPF Mobilité et Transports,

E. VANDAMME,

Présidente du Comité de Direction

G. GILKINET,

Vice-Premier Ministre du Gouvernement fédéral,
chargé de la Mobilité

Pour la Région flamande :

Le Département Mobilité et Travaux publics,

F. BOELAERT,

Secrétaire général

L. PEETERS,

Ministre flamande de la Mobilité et des Travaux publics

Pour la Région wallonne :

Le SPW – Mobilité et Infrastructures,

E. WILLAME,

Directeur Général

Ph. HENRY,

Ministre du Gouvernement de la Région wallonne, chargé du Climat,
de l'Énergie et de la Mobilité

Pour la Région de Bruxelles-Capitale :

Bruxelles Mobilité,

Ch. VANOERBEEK,

Directeur général

E. VAN DEN BRANDT,

Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,
chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière

Pour l'Institut géographique national :

I. VANDEN BERGHE,

Administrateur général

BIJLAGEN BIJ ARTIKEL 5**Financiële bepalingen****BIJLAGE 1****Verdeling van de kosten over de vier opdrachtgevende partijen**

Er werden verschillende verdeelsleutels afgesproken tussen de betrokken entiteiten, namelijk de FOD MV, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Er wordt een onderscheid gemaakt in ontwikkelingskosten enerzijds en productie- of beheerskosten anderzijds. De voorziene uitgaven worden toegewezen aan het NAP MMTIS of aan het NAP SRTI, RTTI en SSTP, dan wel als gezamenlijk beschouwd. De gedetailleerde kostenraming is opgenomen in Bijlage 2.

1° Wat betreft de kosten voor de verdere ontwikkeling en het beheer van het NAP MMTIS, neemt elke entiteit eenzelfde deel op zich van de verdere ontwikkelingskosten (25%). Voor de productiekosten wordt de federale bijdrage op een kwart vastgelegd, terwijl voor de Gewesten een verdeelsleutel op basis van inwonersaantallen op 1 januari 2020 wordt toegepast. Dit geeft volgende verdeling:

- Vlaamse Gewest: 43,2%
- FOD MV: 25%
- Waalse Gewest: 23,9%
- Brussels Hoofdstedelijke Gewest: 7,9%

2° De kosten voor de verdere ontwikkeling van het NAP SRTI, RTTI en SSTP, en dus de uitbreiding van het NAP MMTIS worden gelijk verdeeld tussen de drie Gewesten (33,33%).

De kosten van het beheer van het NAP SRTI, RTTI en SSTP worden verdeeld volgens een verdeelsleutel op basis van inwonersaantallen op 1 januari 2020 tussen de drie Gewesten.

- Vlaamse Gewest: 57,7%
- Waalse Gewest: 31,7%
- Brussels Hoofdstedelijke Gewest: 10,6%

3° Gezamenlijke kosten zijn kosten die niet exclusief kunnen worden toegewezen aan het ontwikkelen of het beheer van het NAP MMTIS dan wel het NAP SRTI, RTTI en SSTP. Zij worden voor de helft toegewezen aan de kosten gerelateerd aan de verdere ontwikkeling en het beheer van het NAP MMTIS en voor de helft aan de kosten gerelateerd aan de verdere ontwikkeling en het beheer van het NAP SRTI, RTTI en SSTP. Hierop is vervolgens de verdeelsleutel van toepassing zoals vermeld in 1° en 2° van deze Bijlage.

ANNEXES A L'ARTICLE 5**Dispositions financières****ANNEXE 1****Répartition des coûts aux quatre parties commanditaires**

Différentes clés de répartition ont été convenues entre les entités concernées, à savoir le SPF MT, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale.

Une distinction est faite entre les coûts de développement d'une part et les coûts de production ou de gestion d'autre part. Les dépenses prévues sont soit affectées au NAP MMTIS, soit aux NAP SRTI, RTTI et SSTP, soit considérées conjointement. L'estimation détaillée des coûts est incluse dans l'Annexe 2.

1° Concernant les coûts pour le développement ultérieur et la gestion du NAP MMTIS, il y aura une répartition à parts égales entre les entités en ce qui concerne les coûts de développement ultérieur (25%). En ce qui concerne les coûts de production, la part du niveau fédéral est fixée à 25%, alors que pour les Régions, une clé de répartition basée sur les nombres d'habitants au 1^{er} janvier 2020 est appliquée. Cela donne la répartition suivante :

- Région flamande : 43,2%
- SPF MT : 25%
- Région wallonne : 23,9%
- Région de Bruxelles-Capitale : 7,9%

2° Les coûts pour le développement ultérieur des NAP SRTI, RTTI et SSTP, et donc l'extension du NAP MMTIS sont répartis à parts égales entre les trois Régions (33,33%).

Les coûts pour la gestion des NAP SRTI, RTTI et SSTP sont répartis entre les trois Régions selon une clé de répartition basée sur les nombres d'habitants au 1^{er} janvier 2020.

- Région flamande : 57,7%
- Région wallonne : 31,7%
- Région de Bruxelles-Capitale : 10,6%

3° Les coûts communs sont les coûts qui ne peuvent pas être attribués exclusivement au développement ou à la gestion du NAP MMTIS, soit des NAP SRTI, RTTI et SSTP. Ils sont affectés pour moitié aux coûts liés au développement ultérieur et à la gestion du NAP MMTIS et pour moitié aux coûts liés au développement ultérieur et à la gestion des NAP SRTI, RTTI et SSTP. Ces coûts sont ensuite soumis à la clé de répartition comme mentionnée aux 1° et 2° de cette Annexe.

BIJLAGE 2 Kostenraming	ANNEXE 2 Estimation des coûts
<p>1° Zie kostenraming op de volgende zes pagina's.</p> <p>Respectievelijk in het Nederlands en het Frans worden de details gegeven voor de gezamenlijke kosten, de kosten voor het NAP MMITs en de kosten voor het NAP SRTI, RTTI en SSTP.</p>	<p>1° Voir estimation aux six pages suivantes.</p> <p>En néerlandais et en français respectivement sont donnés les détails des coûts communs, les coûts pour le NAP MMITs et les coûts pour le NAP SRTI, RTTI et SSTP.</p>
<p>2° Toepassing van de principes uiteengezet in artikel 5 van deze samenwerkingsovereenkomst en van de verdeelsleutels in Bijlage 1 levert de maximaal te voorziene uitgaven op voor de periode 2021-2024 zoals weergegeven in onderstaande tabel.</p> <p>De totale maximale kosten worden geraamd op 1.300.980 EUR. Deze bestaan voor 58% uit productiekosten en voor 42% uit ontwikkelingskosten.</p>	<p>2° L'application des principes énoncés à l'article 5 de ce protocole de collaboration et des clés de répartition de l'Annexe 1 résulte aux dépenses maximales prévisibles pour la période 2021-2024 comme indiquées dans le tableau ci-dessous.</p> <p>Le coût maximum total est estimé à 1.300.980 EUR. Ils se composent de 58% de coûts de production et de 42% de coûts de développement.</p>

Tabel: Verdeling van de kosten (raming) over de vier opdrachtgevende partijen, 2021-2024 (in EUR)
 Tableau: Répartition des coûts (estimation) aux quatre parties commanditaires, 2021-2024 (en EUR)

MMITs		clé de répartition élaboration- verdeelsleutel ontwikkeling	clé de répartition production- verdeelsleutel productie				2021	2022	2023	2024
				élaboration - ontwikkeling	production - productie	total - totaal				
Région flamande	Vlaamse Gewest	25%	43,30%	72.957,50 €	189.023,99 €	261.981,49 €	2.695,88 €	82.707,12 €	90.243,50 €	86.335,00 €
SPF MT	FOD MV	25%	25,00%	72.957,50 €	109.136,25 €	182.093,75 €	1.803,75 €	58.088,13 €	62.198,75 €	60.003,13 €
Région wallonne	Waalse Gewest	25%	23,80%	72.957,50 €	103.897,71 €	176.855,21 €	1.745,25 €	56.473,77 €	60.359,75 €	58.276,45 €
Région de Bruxelles-C.	Brussels H. Gewest	25%	7,90%	72.957,50 €	34.487,06 €	107.444,56 €	970,13 €	35.083,50 €	35.993,00 €	35.397,94 €
TOTAL	TOTAAL	100%	100%	291.830,00 €	436.545,00 €	728.375,00 €	7.215,00 €	232.352,50 €	248.795,00 €	240.012,50 €

SRTI, RTTI, SSTP		clé de répartition élaboration- verdeelsleutel ontwikkeling	clé de répartition production- verdeelsleutel productie				2021	2022	2023	2024
				élaboration - ontwikkeling	production - productie	total - totaal				
Région flamande	Vlaamse Gewest	33,33%	57,70%	84.726,67 €	183.731,23 €	268.457,89 €	8.423,42 €	95.109,52 €	82.366,23 €	82.558,73 €
Région wallonne	Waalse Gewest	33,33%	31,70%	84.726,67 €	100.940,73 €	185.667,39 €	5.330,72 €	67.926,52 €	56.108,83 €	56.301,33 €
Région de Bruxelles-C.	Brussels H. Gewest	33,33%	10,60%	84.726,67 €	33.753,05 €	118.479,72 €	2.820,87 €	45.866,47 €	34.799,94 €	34.992,44 €
TOTAL	TOTAAL	100%	100%	254.180,00 €	318.425,00 €	572.605,00 €	16.575,00 €	208.902,50 €	173.275,00 €	173.852,50 €

NAP SSTP-SRTI-RTTI-MMTIS: Gezamenlijke kosten

Rollen/Taken	Mandagen			Mandagen			Mandagen			Externe kosten			TOTAAL		
	2021	2022	2023	2024	2021	2022	2023	2024	2022	2023	2024	2021	2022	2023	2024
Activiteiten in het kader van de ontwikkeling															
Update van het coderingshandboek (EN)		2	2	2								0 €	1.560 €	1.560 €	1.560 €
NAPCORE															
WG 2.4 Interoperability : Demonstrator - (88 MD/4jaar)	7	27	27	27											
WG 3.1 en 3.2 Content and access. - (133 MD/4 jaar)	10	41	41	41											
WG 4.3 en 4.4 Data exchange standards (45 MD/4 jaar)	4	14	13	14											
WG 5 NB and compliance assessment (72 MD/4jaar)	6	22	22	22											
Algemene opvolging WG via ITS-Stuurgroep	3	12	12	12					1.500 €	1.600 €	1.500 €				
Reis- en verblijfskosten & overige kosten									-1.275 €	-1.360 €	-1.275 €				
EU-bijdrage NAPCORE	-27	-34	-33,5	-33					225 €	240 €	225 €				
Totale kosten NAPCORE na aftrek EU-bijdrage	3	82	82	83								2.340 €	64.185 €	63.810 €	64.965 €
Onderhoud van het NAP															
Kosten voor cloud infrastructuur									4.500 €	5.000 €	5.000 €	0 €	4.500 €	5.000 €	5.000 €
IT-onderhoud van het NAP	3								13.000 €	13.000 €	13.000 €	2.340 €	13.000 €	13.000 €	13.000 €
Subtotaal NAPOntwikkeling	4.680 €	65.520 €	65.130 €	66.300 €					17.725 €	18.240 €	18.225 €	4.680 €	83.245 €	83.370 €	84.525 €
Productie															
Werking van NAP (artikel 2)															
Prestaties in het kader van een kwaliteitssysteem	0,5	10	10	10								390 €	7.800 €	7.800 €	7.800 €
Bestuur van de samenwerking (artikel 3)															
Deelname aan de ITS-stuurgroep		1	1	1								0 €	780 €	780 €	780 €
Periodieke verslaggeving (artikel 4)															
Opstellen van maandelijks boardtabel		4	4	4								0 €	3.120 €	3.120 €	3.120 €
Subtotaal NAPProductie	390 €	11.700 €	11.700 €	11.700 €					0 €	0 €	0 €	390 €	11.700 €	11.700 €	11.700 €
	6,50	99,00	98,50	100,00											
Totaal project	5.070 €	77.220 €	76.830 €	78.000 €					17.950 €	18.480 €	18.450 €	5.070 €	94.945 €	95.070 €	96.225 €
Totaal kost mandagen				237.120 €											
Totaal externe kosten				54.880 €											
Totaal budget															291.310 €

Tarief/dag (6u) (incl. belastingen):
780,00 €

NAP SSTP-SRTI-RTTI-MMTIS: Coûts totaux

Rôles/Tâches	Jours de travail 2021	Jours de travail 2022	Jours de travail 2023	Jours de travail 2024	Coûts externes 2022	Coûts externes 2023	Coûts externes 2024	TOTAL 2021	TOTAL 2022	TOTAL 2023	TOTAL 2024	
Activités dans le cadre du développement												
Mise à jour du manuel de codage (EN)		2	2	2				0 €	1.560 €	1.560 €	1.560 €	
NAPCORE												
WG 2.4 Interoperability : Demonstrator - (88 MD/4 ans)	7	27	27	27								
WG 3.1 en 3.2 Content and access. - (133 MD/4 ans)	10	41	41	41								
WG 4.3 en 4.4 Data exchange standards (45 MD/4 ans)	4	14	13	14								
WG 5 NB and compliance assessment (72 MD/4 ans)	6	22	22	22								
Suivi général GT via groupe de pilotage ITS	3	12	12	12	1.500 €	1.600 €	1.500 €					
Frais de déplacement et de séjour et autres coûts					-1.275 €	-1.360 €	-1.275 €					
Intervention européenne NAPCORE	-27	-34	-33,5	-33	225 €	240 €	225 €	-21.060 €	-27.795 €	-27.490 €	-27.015 €	
Coûts totaux NAPCORE après déduction de l'intervention	3	82	82	83				2.340 €	64.185 €	63.810 €	64.965 €	
Maintenance du NAP												
Coûts pour infrastructure en nuage					4.500 €	5.000 €	5.000 €	0 €	4.500 €	5.000 €	5.000 €	
Maintenance informatique du NAP	3				13.000 €	13.000 €	13.000 €	2.340 €	13.000 €	13.000 €	13.000 €	
Sous-total Développement NAP	4.680 €	65.520 €	65.130 €	66.300 €	17.725 €	18.240 €	18.225 €	4.680 €	83.245 €	83.370 €	84.525 €	
Fonctionnement du NAP (article 2)												
Prestations dans le cadre d'un système de qualité	0,5	10	10	10				390 €	7.800 €	7.800 €	7.800 €	
Administration de la coopération (article 3)												
Participation au groupe de pilotage ITS		1	1	1				0 €	780 €	780 €	780 €	
Rapportage périodique (article 4)												
Etablissement de tableau de bord mensuel		4	4	4				0 €	3.120 €	3.120 €	3.120 €	
Sous-total production du NAP	390 €	11.700 €	11.700 €	11.700 €	0 €	0 €	0 €	390 €	11.700 €	11.700 €	11.700 €	
Total projet	5.070 €	77.220 €	76.830 €	78.000 €	17.950 €	18.480 €	18.450 €	5.070 €	94.945 €	95.070 €	96.225 €	
Total coût jours de travail	237.120 €				Total coûts externes 54.880 €			Total budget 291.310 €				

Tarif/jour (6h) (impôts inclus) :
780,00 €

NAP MMTIS

Rollen/Taken	Mandagen			Mandagen			Mandagen			TOTAAL		
	2021	2022	2023	2024	2022	2023	2024	2021	2022	2023	2024	
Ontwikkeling												
Verwerven van competenties												
Studie van de wetgeving en van de standaarden		5	2	2				0 €	3.900 €	1.560 €	1.560 €	
Ontwikkeling van NAP												
Studies en IT-ontwikkeling van het NAP		35	35	35	25.000 €	25.000 €	25.000 €	0 €	52.300 €	52.300 €	52.300 €	
Subtotaal NAP-ontwikkeling	0 €	31.200 €	28.860 €	28.860 €	25.000 €	25.000 €	25.000 €	0 €	56.200 €	53.860 €	53.860 €	
Productie												
Vertalingen												
Vertaling website content	1	1	1	1	0 €	0 €	0 €	0 €	780 €	780 €	780 €	
Vertaling van de verslagen	4	4	4	4	1.000 €	1.000 €	1.000 €	0 €	4.120 €	4.120 €	4.120 €	
Vertaling helpdesk content	3	3	3	3	0 €	0 €	0 €	0 €	2.340 €	2.340 €	2.340 €	
Werking van NAP (artikel 2)												
Periodieke update stakeholderslijst	12	12	12	12				0 €	9.360 €	9.360 €	9.360 €	
Informeren van de gebruikers	15	15	15	15				0 €	11.700 €	11.700 €	11.700 €	
Ter beschikking stellen van relevante gegevens	15	23	15	15				0 €	11.700 €	17.940 €	11.700 €	
Gegevensignaux contacteren in geval van vastgestelde onnauwkeurigheden	8	8	8	8				0 €	6.240 €	6.240 €	6.240 €	
De NAP-gebruikers ondersteunen	24	40	36	36				0 €	18.720 €	31.200 €	28.080 €	
Aanstellen van een controle orgaan	6							4.680 €	0 €	0 €	0 €	
Functioneringskosten van het controle orgaan					45.000 €	45.000 €	45.000 €	0 €	45.000 €	45.000 €	45.000 €	
Opvolging werking controleorgaan	4	4	4	4				0 €	3.120 €	3.120 €	3.120 €	
Bestuur van de samenwerking (artikel 3)								0 €	7.800 €	7.800 €	7.800 €	
Deelname aan de WG NAP MMTIS		10	10	10				0 €	7.800 €	7.800 €	7.800 €	
Periodieke verslaggeving (artikel 4)								0 €	7.800 €	7.800 €	7.800 €	
Opstellen omstandig activiteitenverslag (2x/jaar)		10	10	10				0 €	7.800 €	7.800 €	7.800 €	
Subtotaal NAP-Productie	4.680 €	82.680 €	101.400 €	92.040 €	46.000 €	46.000 €	46.000 €	4.680 €	128.680 €	147.400 €	138.040 €	
Totaal Project	6	146	167	155	71.000 €	71.000 €	71.000 €	4.680 €	184.880 €	201.260 €	191.900 €	
					Totaal kost mandagen							
					369.720 €							
					Totaal externe kosten							
					213.000 €							
					Totaal budget							
					582.720 €							

Tarief/dag (6u) (incl. belastingen)
780,00 €

NAP MMTIS

Rôles/Tâches	Jours de travail 2021	Jours de travail 2022	Jours de travail 2023	Jours de travail 2024	Coûts externes 2022	Coûts externes 2023	Coûts externes 2024	TOTAL 2021	TOTAL 2022	TOTAL 2023	TOTAL 2024
Développement											
Acquisition de compétences											
Etude de la législation et des normes								0 €	3.900 €	1.560 €	1.560 €
Développement de NAP											
Développement continu (informatique)	35	35	35	35	25.000 €	25.000 €	25.000 €	0 €	52.300 €	52.300 €	52.300 €
Sous-total développement NAP	0 €	31.200 €	28.860 €	28.860 €	25.000 €	25.000 €	25.000 €	0 €	56.200 €	53.860 €	53.860 €
Production											
Traductions											
Traduction contenu site web	1	1	1	1	0 €	0 €	0 €	0 €	780 €	780 €	780 €
Traduction des rapports	4	4	4	4	1.000 €	1.000 €	1.000 €	0 €	4.120 €	4.120 €	4.120 €
Traduction contenu helpdesk	3	3	3	3	0 €	0 €	0 €	0 €	2.340 €	2.340 €	2.340 €
Fonctionnement du NAP (article 2)											
Mise à jour périodique liste de parties prenantes	12	12	12	12				0 €	9.360 €	9.360 €	9.360 €
Information des utilisateurs	15	15	15	15				0 €	11.700 €	11.700 €	11.700 €
Mise à disposition de données pertinentes	15	23	15	15				0 €	11.700 €	17.940 €	11.700 €
Contacts avec des propriétaires de données en cas d'imprécisions constatées	8	8	8	8				0 €	6.240 €	6.240 €	6.240 €
Assistance des utilisateurs du NAP											
Désignation d'un organe de contrôle	24	40	36	36				0 €	18.720 €	31.200 €	28.080 €
Coûts de fonctionnement de l'organe de contrôle	6				45.000 €	45.000 €	45.000 €	4.680 €	0 €	0 €	0 €
Suivi fonctionnement de l'organe de contrôle	4	4	4	4				0 €	45.000 €	45.000 €	45.000 €
Administration de la coopération (article 3)											
Participation au GT NAP MMTIS	10	10	10	10				0 €	7.800 €	7.800 €	7.800 €
Rapportage périodique (article 4)											
Rédaction rapport d'activité circonstancié (2x/an)	10	10	10	10				0 €	7.800 €	7.800 €	7.800 €
Sous-total production NAP	4.680 €	82.680 €	101.400 €	92.040 €	46.000 €	46.000 €	46.000 €	4.680 €	128.680 €	147.400 €	138.040 €
Total projet	4.680 €	113.880 €	130.260 €	120.900 €	71.000 €	71.000 €	71.000 €	4.680 €	184.880 €	201.260 €	191.900 €
					Total coûts externes			Total budget			
					369.720 €			582.720 €			

Tarif/jour (6h) (impôts inclus)
780,00 €

NAP SSTP-SRTI-RTTI

Rôles/Tâches	Jours de travail 2021	Jours de travail 2022	Jours de travail 2023	Jours de travail 2024	Coûts externes 2021	Coûts externes 2022	Coûts externes 2023	Coûts externes 2024	TOTAL 2021	TOTAL 2022	TOTAL 2023	TOTAL 2024
Développement												
Extension du NAP MIMTIS existant												
Etude des tags	3								2.340 €	0 €	0 €	0 €
Création et intégration des profils de métadonnées		2	0	0					0 €	9.060 €	0 €	0 €
Test de la plateforme NAP		3	0	0		7.500 €			0 €	2.340 €	0 €	0 €
Adaptations site web UI		1				6.000 €			0 €	6.780 €	0 €	0 €
Acquisition de compétences									0 €	7.800 €	0 €	0 €
Etude de la législation et des normes		10	0	0					0 €	2.000 €	0 €	0 €
Production de l'ign dans le cadre du développement		0	0	0		2.000 €			0 €	3.120 €	0 €	0 €
Rédaction du manuel de codage (EN)		4	0	0					0 €		0 €	0 €
Mise à jour de la section "A propos" du NAP									0 €			
Développement du NAP									0 €	30.600 €	30.600 €	30.600 €
Développement continu (informatique)		20	20	20		15.000 €	15.000 €	15.000 €	0 €	30.600 €	30.600 €	30.600 €
Traduction		1							0 €	1.030 €	0 €	0 €
Traduction unique de la section A propos						250 €			2.340 €	62.730 €	30.600 €	30.600 €
Sous-total Développement du NAP	2.340 €	31.980 €	15.600 €	15.600 €	0 €	30.750 €	15.000 €	15.000 €	2.340 €	1.030 €	0 €	0 €
Production												
Traduction												
Traduction du contenu du site web		1	1	1					0 €	780 €	780 €	780 €
Traduction des rapports		4	4	4		1.000 €	1.000 €	1.000 €	0 €	4.120 €	4.120 €	4.120 €
Traduction du contenu du helpdesk		1	1	1		0 €	0 €	0 €	0 €	780 €	780 €	780 €
Fonctionnement du NAP (article 2)									0 €	3.120 €	3.120 €	3.120 €
Mise à jour périodique de la liste des parties prenantes		4	4	4					0 €	11.700 €	11.700 €	11.700 €
Mise à disposition de données pertinentes		15	15	15					0 €	3.120 €	3.120 €	3.120 €
Contacts avec des propriétaires de données en cas d'imprécisions constatées		4	4	4					0 €	7.800 €	7.800 €	7.800 €
Assistance des utilisateurs du NAP		10	10	10					0 €	2.000 €	0 €	0 €
Technische aanpassingen om het gebruik van het NAP te monitoren		0	0	0		2.000 €	0 €	0 €	11.700 €	0 €	0 €	0 €
Désignation d'un organe de contrôle	15	0	0	0		45.000 €	45.000 €	45.000 €	0 €	45.000 €	45.000 €	45.000 €
Coûts de fonctionnement de l'organe de contrôle		0	0	0					0 €	4.680 €	3.120 €	3.120 €
Suivi fonctionnement de l'organe de contrôle		6	4	4					0 €	7.800 €	7.800 €	7.800 €
Administration de la coopération (article 3)									0 €			
Participation au GT NAP MIMTIS		10	10	10					0 €	7.800 €	7.800 €	7.800 €
Rapportage périodique (article 4)									0 €	7.800 €	7.800 €	7.800 €
Rédaction rapport d'activité circonstancié (2x/an)		10	10	10					11.700 €	98.700 €	95.140 €	95.140 €
Sous-total production NAP	11.700 €	50.700 €	49.140 €	49.140 €	0 €	48.000 €	46.000 €	46.000 €	11.700 €	98.700 €	95.140 €	95.140 €
	18	106	83	83					14.040 €	82.680 €	64.740 €	64.740 €
Total projet	14.040 €	82.680 €	64.740 €	64.740 €	0 €	78.750 €	61.000 €	61.000 €	14.040 €	161.430 €	125.740 €	125.740 €

Voor de Belgische Staat :
 FOD Mobiliteit en Vervoer,
 E. VANDAMME,
 Voorzitster van het Directiecomité
 G. GILKINET,
 Vice-eersteminister van de federale Regering,
 belast met Mobiliteit

Voor het Vlaamse Gewest :
 Departement Mobiliteit en Openbare Werken,
 F. BOELAERT,
 Secretaris-generaal
 L. PEETERS,
 Vlaams Minister voor Mobiliteit en Openbare Werken

Voor het Waalse Gewest :
 SPW – Mobiliteit en Infrastructuren,
 E. WILLAME,
 Directeur-generaal
 Ph. HENRY,
 Minister van de Waalse Gewestregering,
 belast met Klimaat, Energie en Mobiliteit

Voor het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest :
 Brussel Mobiliteit,
 Ch. VANOERBEEK,
 Directeur-generaal
 E. VAN DEN BRANDT,
 Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,
 belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid

Voor het Nationaal Geografisch Instituut,
 I. VANDEN BERGHE,
 Administrateur-generaal

Pour l'Etat belge :
 Le SPF Mobilité et Transports,
 E. VANDAMME,
 Présidente du Comité de Direction
 G. GILKINET,
 Vice-Premier ministre du Gouvernement fédéral,
 chargé de la Mobilité

Pour la Région flamande :
 Le Département Mobilité et Travaux publics,
 F. BOELAERT,
 Secrétaire général
 L. PEETERS,
 Ministre flamande de la Mobilité et des Travaux publics

Pour la Région wallonne :
 Le SPW – Mobilité et Infrastructures,
 E. WILLAME,
 Directeur Général
 Ph. HENRY,
 Ministre du Gouvernement de la Région wallonne,
 chargé du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité

Pour la Région de Bruxelles-Capitale :
 Bruxelles Mobilité,
 Ch. VANOERBEEK,
 Directeur général
 E. VAN DEN BRANDT,
 Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière

Pour l'Institut géographique national :
 I. VANDEN BERGHE,
 Administrateur général

**FEDERALE OVERHEIDSDIENST WERKGELEGENHEID,
 ARBEID EN SOCIAAL OVERLEG**

[2021/205823]

10 JANUARI 2022. — Koninklijk besluit waarbij algemeen verbindend wordt verklaard de collectieve arbeidsovereenkomst van 16 september 2021, gesloten in het Paritair Comité voor het vervoer en de logistiek, betreffende de vastlegging van het sociaal begeleidingsplan voor het rijdend personeel dat vraagafhankelijk vervoer verricht voor rekening van de Vlaamse Vervoermaatschappij (VVM-De Lijn) (1)

FILIP, Koning der Belgen,
 Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op de wet van 5 december 1968 betreffende de collectieve arbeidsovereenkomsten en de paritaire comités, inzonderheid op artikel 28;

Gelet op het verzoek van het Paritair Comité voor het vervoer en de logistiek;

Op de voordracht van de Minister van Werk,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. Algemeen verbindend wordt verklaard de als bijlage overgenomen collectieve arbeidsovereenkomst van 16 september 2021, gesloten in het Paritair Comité voor het vervoer en de logistiek, betreffende de vastlegging van het sociaal begeleidingsplan voor het rijdend personeel dat vraagafhankelijk vervoer verricht voor rekening van de Vlaamse Vervoermaatschappij (VVM-De Lijn).

**SERVICE PUBLIC FEDERAL EMPLOI,
 TRAVAIL ET CONCERTATION SOCIALE**

[2021/205823]

10 JANVIER 2022. — Arrêté royal rendant obligatoire la convention collective de travail du 16 septembre 2021, conclue au sein de la Commission paritaire du transport et de la logistique relative au plan d'accompagnement social pour le personnel roulant qui effectue du transport à la demande pour le compte de la Vlaamse Vervoermaatschappij (VVM-De Lijn) (1)

PHILIPPE, Roi des Belges,
 A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 5 décembre 1968 sur les conventions collectives de travail et les commissions paritaires, notamment l'article 28;

Vu la demande de la Commission paritaire du transport et de la logistique;

Sur la proposition du Ministre du Travail,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1^{er}. Est rendue obligatoire la convention collective de travail du 16 septembre 2021, reprise en annexe, conclue au sein de la Commission paritaire du transport et de la logistique, relative au plan d'accompagnement social pour le personnel roulant qui effectue du transport à la demande pour le compte de la Vlaamse Vervoermaatschappij (VVM-De Lijn).