

CHAPITRE 2. — *Modification de l'arrêté du Gouvernement flamand du 28 avril 2017 déterminant les critères de qualité de la formation d'intégration de l'ouvrier portuaire*

Art. 27. À l'article 2, alinéa 1^{er}, de l'arrêté du Gouvernement flamand du 28 avril 2017 déterminant les critères de qualité de la formation d'intégration de l'ouvrier portuaire, le point 1° est remplacé par ce qui suit :

« 1° il est enregistré en tant que prestataire de services conformément à l'article 4 du décret du 29 mars 2019 relatif au modèle de qualité et d'enregistrement des prestataires de services dans le domaine politique de l'Emploi et de l'Économie sociale ; ».

CHAPITRE 3. — *Modification de l'arrêté du Gouvernement flamand du 24 mai 2019 portant exécution du décret du 29 mars 2019 relatif au modèle de qualité et d'enregistrement des prestataires de services dans le domaine politique de l'Emploi et de l'Économie sociale*

Art. 28. L'article 2 de l'arrêté du Gouvernement flamand du 24 mai 2019 portant exécution du décret du 29 mars 2019 relatif au modèle de qualité et d'enregistrement des prestataires de services dans le domaine politique de l'Emploi et de l'Économie sociale, modifié par les arrêtés du Gouvernement flamand des 20 novembre 2020, 26 mars 2021 et 9 juillet 2021 est complété par un point 34°, rédigé comme suit :

« 34° la formation d'intégration de l'ouvrier portuaire, visée à l'article 2 de l'arrêté du Gouvernement flamand du 28 avril 2017 déterminant les critères de qualité de la formation d'intégration de l'ouvrier portuaire. ».

CHAPITRE 4. — *Dispositions finales*

Art. 29. Les articles 8 et 9 produisent leurs effets le 1^{er} avril 2022.

Art. 30. Le ministre flamand ayant l'emploi dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté. Bruxelles, le 13 mai 2022.

Le Ministre-Président du Gouvernement flamand,

J. JAMBON

La Ministre flamande de l'Économie,
de l'Innovation, de l'Emploi, de l'Économie sociale et de l'Agriculture,

H. CREVITS

VLAAMSE OVERHEID

[C – 2022/41467]

13 MEI 2022. — **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 zonsopgang en zonsondergang. 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 prijsherzieningen, 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 ordetermijn 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 ordetermijn 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, 13 mei 2022.

De minister-president van de Vlaamse Regering,
J. JAMBON
De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,
L. PEETERS

TRADUCTION

AUTORITE FLAMANDE

[C – 2022/41467]

13 MAI 2022. — Arrêté du Gouvernement flamand relatif aux arrêts et à l'infrastructure des arrêts**Fondements juridiques**

Le présent arrêté est fondé sur :

- la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, les articles 20 et 87 ;
- le décret du 26 avril 2019 relatif à l'accessibilité de base, les articles 28, 29, 43, 44, 45 et 48, § 1.

Formalités

Les formalités suivantes sont remplies :

- Le Ministre flamand compétent pour le budget a donné son accord le 12 juillet 2021 ;
- Le Conseil de la Mobilité a donné son avis le 17 septembre 2021 ;
- Le Conseil d'État a donné l'avis 70.333/3 le 17 novembre 2021, en application de l'article 84, § 1, alinéa 1, 2°, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973.

Initiateur

Le présent arrêté est proposé par la Ministre flamande de la Mobilité et des Travaux publics.

Après délibération,

LE GOUVERNEMENT FLAMAND ARRÊTE :

CHAPITRE 1^{er}. — *Dispositions générales*

Article 1^{er}. Dans le présent arrêté, on entend par :

- 1° décret du 26 avril 2019 : le décret du 26 avril 2019 relatif à l'accessibilité de base ;
- 2° Département de la Mobilité et des Travaux publics : le département visé à l'article 28, § 1, de l'arrêté du Gouvernement flamand du 3 juin 2005 relatif à l'organisation de l'Administration flamande ;
- 3° exploitant interne ; l'exploitant désigné pour le réseau central et le réseau complémentaire en application de l'article 34 du décret du 26 avril 2019 ;
- 4° Ministre : le Ministre flamand compétent pour les transports en commun ;
- 5° Centrale de mobilité : l'organe visé à l'article 33 du décret du 26 avril 2019 ;
- 6° Point Hoppin : un point mobi tel que visé à l'article 42, alinéa 2, 1°, du décret du 26 avril 2019 relatif à l'accessibilité de base, et qui répond aux conditions de l'article 4 de l'arrêté du Gouvernement flamand du 11 février 2022 relatif aux points Hoppin et modifiant l'arrêté du Gouvernement flamand du 25 janvier 2013 fixant les modalités relatives au financement et à la coopération pour la politique de la mobilité.

Art. 2. Le présent arrêté ne s'applique pas au transport public de personnes par voie d'eau et aux arrêts pour le transport personnalisé qui ne sont pas physiquement marqués par un panneau d'arrêt ou qui ne font pas partie d'un point Hoppin.

Art. 3. Chaque arrêt est desservi conjointement ou séparément par une ou plusieurs connexions appartenant au réseau central, au réseau complémentaire ou au transport personnalisé.

Art. 4. Chaque arrêt est reconnaissable grâce à l'application de l'architecture de marque sur l'accessibilité de base.

CHAPITRE 2. — Construction, implantation et équipement des arrêts

Art. 5. Un arrêt du réseau central ou du réseau complémentaire est au moins équipé d'un panneau d'arrêt conformément à l'architecture de marque visée à l'article 4.

Un arrêt du transport personnalisé est équipé au minimum d'un panneau d'arrêt conformément à l'architecture de marque visée à l'article 4, sauf si l'arrêt fait partie d'un point Hoppin.

Le panneau d'arrêt indique au moins le nom et le numéro de l'arrêt.

L'exploitant interne est responsable de l'installation, de l'entretien et du renouvellement du panneau d'arrêt et, le cas échéant, du poteau d'arrêt correspondant.

Un arrêt du réseau central ou complémentaire est équipé d'un support d'information contenant un horaire papier ou d'un support numérique, ou donne accès à une autre alternative numérique. Si l'arrêt est équipé d'un abri, l'horaire est mis à disposition dans l'abri.

Chaque exploitant est responsable des informations sur sa propre offre à l'arrêt et de sa mise à disposition.

Art. 6. Un arrêt doit être installé à un endroit où la circulation est sûre. Les itinéraires sont aussi courts que possible et exempts d'obstacles.

La conception de l'arrêt doit tenir compte de l'ampleur et de la nature de son utilisation, en vue de garantir que tous les voyageurs puissent monter et descendre facilement.

Lorsqu'un arrêt est construit ou réaménagé, il est garanti qu'il est bien accessible à tous les usagers, handicapés ou non, quels que soient leur âge et leur situation, afin que chacun puisse se déplacer de manière autonome et sans assistance.

Les aménagements qui garantissent l'accessibilité sont adaptés à l'utilisation de l'arrêt par le réseau central, le réseau complémentaire ou le transport personnalisé. Les quais du réseau central et du réseau complémentaire seront construits ou réaménagés de manière à être accessibles sans seuil. Ils se raccordent au niveau du sol au trottoir ou sont accessibles au moyen d'une ou plusieurs rampes d'accès ou d'un ascenseur et sont équipés de dispositifs pour guider les personnes atteintes d'un handicap visuel.

Art. 7. L'arrêt sera construit de manière à ce que l'exploitation des différents réseaux n'interfère pas les uns avec les autres.

Lorsqu'un arrêt est desservi conjointement par le réseau central, le réseau complémentaire et le transport personnalisé et que sa construction ne permet pas une utilisation simultanée par tous les exploitants, les exploitants concernés règlent l'utilisation de l'arrêt entre eux de manière à ne pas se gêner mutuellement. Si aucun accord n'est trouvé entre les exploitants, l'exploitant interne prend l'initiative de réunir le comité de pilotage de projet visé à l'article 2, 19°, du décret du 26 avril 2019 et de trouver un accord.

Art. 8. S'il est souhaitable de construire un arrêt sur un terrain privé, la commune en sera responsable. À cette fin, la commune conclut un accord de coopération avec le propriétaire et les éventuels titulaires de droits réels sur le terrain privé, qui comprend au moins les accords sur la construction, l'équipement, la gestion et l'entretien de l'arrêt.

Art. 9. § 1. Si un arrêt est équipé d'un abri, il offre aux voyageurs un confort d'attente suffisant, une sécurité et une protection contre les intempéries. Un banc sera placé dans l'abri et un espace suffisant sera prévu pour les informations aux voyageurs. Une poubelle sera placée à côté de l'abri.

Chaque abri est correctement éclairé pendant les heures de fonctionnement entre le coucher et le lever du soleil. La commune veillera à ce que l'éclairage de l'abri soit installé et positionné de manière à fournir un éclairage maximal pour les informations aux voyageurs.

§ 2. Les voyageurs en attente doivent avoir une vue complète sur les véhicules de transport public de personnes qui arrivent depuis l'abri.

La publicité et les panneaux d'affichage ne peuvent être placés dans et sur l'abri et à l'arrêt qu'avec l'accord de l'exploitant interne et à condition que les informations destinées aux voyageurs restent lisibles et que la vue des véhicules de transport public de personnes qui arrivent ne soit pas diminuée.

Art. 10. Si la commune n'est pas propriétaire du terrain sur lequel l'abri et l'équipement supplémentaire seront placés, la commune demandera les permis ou autorisations nécessaires au gestionnaire du domaine pour placer les abris, y compris les équipements supplémentaires.

Art. 11. L'exploitant interne est responsable de l'achat, de l'installation et de la gestion des panneaux d'information numériques aux arrêts et, si nécessaire, de l'installation des conduites d'utilité publique permettant le fonctionnement de ces panneaux et l'échange de données.

Art. 12. L'exploitant interne est responsable de la dénomination des arrêts et gère la liste des arrêts de tous les arrêts qui contient au moins les données suivantes :

- 1° l'emplacement de l'arrêt ;
- 2° le nom de l'arrêt ;
- 3° le numéro d'arrêt ;
- 4° l'infrastructure existante de l'arrêt ;
- 5° le statut d'accessibilité de l'arrêt.

L'exploitant interne veille à ce qu'au moins la Centrale de Mobilité et le Département de la Mobilité et des Travaux publics aient toujours accès au fichier visé à l'alinéa 1.

La liste et l'emplacement des arrêts pour le transport personnalisé et l'offre de transport disponible sont mis à la disposition de l'exploitant interne par le Département de la Mobilité et des Travaux publics.

Art. 13. Le gestionnaire de la voirie associe l'exploitant interne et la Centrale de Mobilité à la préparation de la déviation en raison de travaux ou d'événements prévus ayant un impact sur l'itinéraire ou l'exploitation du transport.

L'exploitant interne est responsable du déplacement des arrêts pendant la déviation pour le réseau central et supplémentaire et les itinéraires fixes du transport personnalisé.

CHAPITRE 3. — *Subvention pour l'aménagement ou le réaménagement d'un arrêt accessible et l'équipement des arrêts*

Art. 14. Une subvention est accordée aux projets visant à construire ou à réaménager un arrêt accessible et à équiper les arrêts. Cette subvention s'élève à :

1° un maximum de 5 000 euros par arrêt et par sens de circulation pour la construction d'un nouvel arrêt ou le réaménagement d'un arrêt existant afin qu'il soit accessible aux voyageurs souffrant d'un handicap moteur et visuel ou jusqu'à 650 euros par arrêt et par sens de circulation pour l'installation d'équipements pour les personnes atteintes d'un handicap visuel ;

2° 75 % du coût, avec un maximum de 12 000 euros, pour la livraison et le placement d'un abri, y compris un banc et une poubelle ;

3° 75% du prix de revient, avec un maximum de 11 000 euros, pour la livraison et l'installation d'un abri vélo.

Art. 15. Les projets visés à l'article 14 peuvent être subventionnés s'il a été satisfait à toutes les conditions suivantes :

1° s'il s'agit d'une subvention visée à l'article 14, 1°, l'arrêt répondra aux conditions d'accessibilité visées à l'article 6, après l'exécution des travaux ;

2° pour les arrêts appartenant au réseau central ou au réseau complémentaire, l'accord préalable de l'exploitant interne est nécessaire ;

3° la commune est le gestionnaire de l'infrastructure ;

4° s'il s'agit d'une subvention visée à l'article 14, 2° et 3°, la commune n'a pas confié la mission de mise en place de l'équipement à un tiers ;

5° s'il s'agit d'une subvention visée à l'article 14, 2°, l'abri répond aux dispositions visées à l'article 9.

Le coût visé à l'article 14, 2° et 3°, comprend :

1° les coûts pour les travaux selon le prix d'inscription de l'entrepreneur, le cas échéant à majorer des révisions de prix, des comptabilisations, de travaux d'adaptation ou de travaux supplémentaires ;

2° si la commune exécute les travaux en gestion propre : les coûts des matériaux utilisés, à justifier par les factures de leur achat ;

3° les coûts de livraison et d'installation de l'équipement ;

4° les coûts de conception, de production, de livraison et d'installation de l'équipement s'il s'agit d'une conception propre à la commune.

Art. 16. § 1. La demande de subvention visée à l'article 14 est introduite auprès du Département de la Mobilité et des Travaux publics et comprend :

1° des informations sur le demandeur, y compris le numéro de compte sur lequel la subvention doit être versée ;

2° l'identification du projet ;

3° un décompte financier comprenant la créance ;

4° le cas échéant, l'accord de l'exploitant du réseau central et du réseau complémentaire ;

5° le cas échéant, une copie de la décision d'attribution du conseil communal et le contrat avec le preneur d'ordre.

§ 2. Le Département de la Mobilité et des Travaux Publics vérifie si la demande soumise est complète et, si nécessaire, prend contact avec le demandeur pour obtenir d'éventuels compléments. Tant que le demandeur ne fournit pas les compléments, la demande ne sera pas traitée. Le Département de la Mobilité et des Travaux publics demande une attestation d'accessibilité à l'exploitant interne.

Le Département de la Mobilité et des Travaux publics transmet la demande et un avis écrit au Ministre dans un délai d'ordre de nonante jours à compter de la date de réception de la demande ou de la date de réception des compléments visés à l'alinéa 1.

§ 3. Le Ministre statue sur la demande de subvention dans un délai d'ordre de nonante jours à compter de la date de réception de l'avis visé au paragraphe 2, alinéa 2. La décision du Ministre est favorable si l'avis du Département de la Mobilité et des Travaux Publics montre que le demandeur remplit les conditions de subvention du présent arrêté. Le Département de la Mobilité et des Travaux publics informe le demandeur par écrit de la décision du Ministre.

Si la décision du Ministre est favorable, le montant de la subvention est versé au demandeur.

Art. 17. Lorsqu'un projet bénéficiant d'une subvention sur la base du présent arrêté également bénéficie d'une subvention sur une autre base, le montant de la subvention prévu sur la base du présent arrêté, est limité à la différence entre la subvention octroyée sur l'autre base, et la subvention octroyée sur la base du présent arrêté.

CHAPITRE 4. — *Dispositions modificatives*

Art. 18. Les articles 1, 15 et 16 et les articles 19 à 22 de l'arrêté du Gouvernement flamand du 29 novembre 2002 relatif à la Mobilité de base dans la Région flamande sont abrogés.

Art. 19. Dans l'arrêté du Gouvernement flamand du 14 mai 2004 relatif à l'exploitation et aux tarifs de la VVM, les articles suivants sont abrogés :

1° les articles 20 à 27 ;

2° les articles 29 et 30 ;

3° l'article 32 ;

4° l'article 62.

CHAPITRE 5. — *Dispositions finales*

Art. 20. Les articles 4 et 5 entrent en vigueur à une date à fixer par le Ministre flamand compétent pour les transports en commun, et au plus tard le 31 décembre 2025.

Art. 21. Le Ministre flamand compétent pour les transports en commun est chargé d'exécuter le présent arrêté. Bruxelles, le 13 mai 2022.

Le Ministre-Président du Gouvernement flamand,
J. JAMBON
La Ministre flamande de la Mobilité et des Travaux publics,
L. PEETERS

VLAAMSE OVERHEID

[C - 2022/15447]

15 JULI 2022. — Besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van de frequenties vervat in de bijlage bij het besluit van de Vlaamse Regering van 12 oktober 2007 houdende de vaststelling van het digitaal frequentieplan voor aanbieders van radio- en televisieomroepnetwerken

Rechtsgrond

Dit besluit is gebaseerd op:

- het decreet van 27 maart 2009 betreffende radio-omroep en televisie, artikel 201, § 2, gewijzigd bij de decreten van 14 oktober 2016 en 2 juli 2021.

Vormvereisten

De volgende vormvereisten zijn vervuld:

- De Inspectie van Financiën heeft advies gegeven op 12 april 2022.
- De belanghebbenden zijn geraadpleegd tussen 28 april 2022 en 31 mei 2022.
- De sectorraad Media van de Raad voor Cultuur, Jeugd, Sport en Media heeft advies gegeven op 23 mei 2022.
- De Raad van State heeft advies nr. 71.662/3 gegeven op 8 juli 2022.

Motivering

Dit besluit is gebaseerd op het volgende motief:

- De kanalen 49, 53 en 59, vermeld in het besluit van de Vlaamse Regering van 12 oktober 2007 houdende de vaststelling van het digitaal frequentieplan voor aanbieders van radio- en televisieomroepnetwerken, kunnen ten gevolge van Europese regelgeving niet langer gebruikt worden voor omroeptransmissie door de Vlaamse Gemeenschap en zullen gebruikt worden voor mobiele breedbanddiensten waarvoor de federale overheid de frequenties toekent. Ze worden dan ook opgeheven in het voormelde besluit.

Initiatiefnemer

Dit besluit wordt voorgesteld door de Vlaamse minister van Brussel, Jeugd, Media en Armoedebestrijding.

Na beraadslaging,

DE VLAAMSE REGERING BESLUIT:

Artikel 1. In de bijlage bij het besluit van de Vlaamse Regering van 12 oktober 2007 houdende de vaststelling van het digitaal frequentieplan voor aanbieders van radio- en televisieomroepnetwerken, gewijzigd bij het besluit van de Vlaamse Regering van 21 april 2017, worden in de tabel de volgende wijzigingen aangebracht:

1° de volgende rijen worden opgeheven:

“

Provincie Oost-Vlaanderen	53
Provincie Vlaams-Brabant	53
Provincie Antwerpen	59

”;

2° de volgende rij wordt opgeheven

“

Provincie West-Vlaanderen	49
---------------------------	----

”.

Art. 2. De Vlaamse minister, bevoegd voor de media, is belast met de uitvoering van dit besluit.

Brussel, 15 juli 2022.

De minister-president van de Vlaamse Regering,
J. JAMBON
De Vlaamse minister van Brussel, Jeugd, Media en Armoedebestrijding,
B. DALLE