

**GOUVERNEMENTS DE COMMUNAUTE ET DE REGION  
GEMEENSCHAPS- EN GEWESTREGERINGEN  
GEMEINSCHAFTS- UND REGIONALREGIERUNGEN**

**VLAAMSE GEMEENSCHAP — COMMUNAUTE FLAMANDE**

**VLAAMSE OVERHEID**

N. 2009 — 1414

[2009/201673]

**20 MAART 2009. — Decreet betreffende het mobiliteitsbeleid (1)**

Het VLAAMS PARLEMENT heeft aangenomen en Wij, REGERING, bekrachtigen hetgeen volgt : decreet betreffende het mobiliteitsbeleid.

**TITEL I. — Algemene bepalingen**

**Artikel 1.** Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

**Art. 2.** In dit decreet wordt verstaan onder :

1° collectief vervoer : verplaatsingen waarbij verschillende personen gebruikmaken van hetzelfde gemotoriseerd voertuig, waaronder trein, metro, tram, bus, taxi of vervoer op aanvraag;

2° individueel gemotoriseerd vervoer : verplaatsingen waarbij het gemotoriseerde voertuig, ongeacht een hogere vervoerscapaciteit, slechts wordt gebruikt door één persoon;

3° vervoersgebied : een gebied, vermeld in artikel 9 van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg;

4° MORA : de strategische adviesraad MORA, opgericht bij het decreet van 7 juli 2006 houdende de oprichting van de Mobiliteitsraad Vlaanderen;

5° SARO : de strategische adviesraad Ruimtelijke Ordening - Onroerend Erfgoed, opgericht bij het decreet van 10 maart 2006 houdende oprichting van de strategische adviesraad Ruimtelijke Ordening - Onroerend Erfgoed;

6° Minaraad : de strategische adviesraad voor het milieubeleid, Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen genaamd, opgericht bij het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid;

7° het departement : het departement binnen het homogene beleidsdomein waaraan de beleidsondersteunende opdrachten inzake mobiliteit worden toevertrouwd;

8° Vlaamse Vervoermaatschappij - De Lijn : het agentschap, vermeld in artikel 2 van het decreet van 31 juli 1990 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoermaatschappij - De Lijn;

9° Wegen en Verkeer : het agentschap, vermeld in artikel 2 van het besluit van de Vlaamse Regering van 7 oktober 2007 tot oprichting van het intern verzelfstandigd agentschap zonder rechtspersoonlijkheid Agentschap Wegen en Verkeer;

10° De Scheepvaart : het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap De Scheepvaart, vermeld in artikel 3, § 1, van het decreet van 2 april 2004 betreffende de omzetting van de Dienst voor de Scheepvaart in het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap De Scheepvaart;

11° Waterwegen en Zeekanaal : het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Waterwegen en Zeekanaal, naamloze vennootschap van publiek recht, vermeld in artikel 3 van het decreet van 4 mei 1994 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Waterwegen en Zeekanaal, naamloze vennootschap van publiek recht;

12° regionale socio-economische overlegcomités : de instanties, vermeld in artikel 18 van het decreet van 7 mei 2004 betreffende het statuut, de werking, de taken en de bevoegdheden van de erkende regionale samenwerkingsverbanden, de sociaal-economische raden van de regio en de regionale sociaal-economische overlegcomités.

**Titel II. — Missie, doelstellingen en beginselen**

**Art. 3.** Het mobiliteitsbeleid is gericht op een duurzame mobiliteitsontwikkeling waarbij de mobiliteit wordt beheerd voor de huidige generatie zonder de behoeftevoorziening van de toekomstige generaties in het gedrang te brengen. Daarbij wordt aandacht besteed aan de integratie van en de synergie tussen sociale, ecologische en economische aspecten. De realisatie ervan steunt op een maatschappelijk veranderingsproces waarin het gebruik van hulpbronnen, de bestemming van investeringen, de gerichtheid van de technologische ontwikkeling en institutionele veranderingen worden afgestemd op zowel toekomstige als huidige behoeften.

**Art. 4.** Bij het voorbereiden, het vaststellen, het uitvoeren, het volgen en het evalueren van het mobiliteitsbeleid beogen het Vlaamse Gewest, de eronder ressorterende diensten en agentschappen, de provincies, de gemeenten en de publiekrechtelijke en privaatrechtelijke rechtspersonen die in het Vlaamse Gewest belast zijn met taken van openbaar nut, de verwezenlijking van de volgende doelstellingen :

1° de bereikbaarheid van de economische knooppunten en poorten op een selectieve wijze waarborgen;

2° iedereen op een selectieve wijze de mogelijkheid bieden zich te verplaatsen, met het oog op de volwaardige deelname van eenieder aan het maatschappelijk leven;

3° de verkeersonveiligheid terugdringen met het oog op een wezenlijke vermindering van het aantal verkeersslachtoffers;

4° de verkeersleefbaarheid verhogen, onafhankelijk van de ontwikkeling van de mobiliteitsintensiteit;

5° de schade aan milieu en natuur terugdringen onafhankelijk van de ontwikkeling van de mobiliteitsintensiteit.

De overheden, diensten, agentschappen en rechtspersonen, vermeld in het eerste lid, houden bij het voorbereiden, het vaststellen, het uitvoeren, het volgen en het evalueren van het mobiliteitsbeleid ook rekening met de volgende beginselen :

1° het STOP-beginsel, op grond waarvan de volgende rangorde wordt gerespecteerd voor de wenselijke mobiliteitsvormen :

- a) de voetgangers;
- b) de fietsers;
- c) het collectieve vervoer;
- d) het individueel gemotoriseerde vervoer;

2° het participatiebeginsel, op grond waarvan aan de burgers vroeg, tijdig en doeltreffend inspraak wordt verleend bij het voorbereiden, het vaststellen, het uitvoeren, het volgen en het evalueren van het mobiliteitsbeleid.

### Titel III. — Mobiliteitsplanning en participatie

#### HOOFDSTUK I. — Algemene bepalingen

**Art. 5.** Het mobiliteitsplan is een beleidsplan dat in hoofdlijnen de langetermijnvisie aangeeft op de duurzame mobiliteitsontwikkeling.

Het mobiliteitsplan beoogt enerzijds samenhang te brengen in de voorbereiding, de vaststelling en de uitvoering van beslissingen over duurzame mobiliteit, en anderzijds het mobiliteitsbeleid en de aanverwante beleidsdomeinen op elkaar af te stemmen.

**Art. 6. § 1.** Er wordt een mobiliteitsplan op gewestelijk niveau opgemaakt, voor het geheel van het grondgebied van het Vlaamse Gewest.

Er kan ook een mobiliteitsplan op de volgende niveaus worden opgemaakt :

- 1° gemeentelijk, voor het geheel van het grondgebied van de gemeente;
- 2° intergemeentelijk, voor het geheel van de grondgebieden van aangrenzende gemeenten;
- 3° op een tussenliggend niveau, voor een vervoersgebied of voor een specifiek mobiliteitsthema.

§ 2. De mobiliteitsplanning op gewestelijk niveau omvat :

- 1° het opstellen van een mobiliteitsplan, hierna Mobiliteitsplan Vlaanderen te noemen;
- 2° het opstellen van een voortgangsrapport.

§ 3. De Vlaamse Regering bepaalt de voorwaarden waaronder aangrenzende gemeenten voor het geheel van hun grondgebieden een intergemeentelijk mobiliteitsplan kunnen opmaken. Het intergemeentelijk mobiliteitsplan kan bepalingen op bovengemeentelijk en op gemeentelijk niveau bevatten.

Voor de toepassing van dit decreet wordt het intergemeentelijk mobiliteitsplan geacht te bestaan uit afzonderlijke gemeentelijk mobiliteitsplannen per gemeentelijk grondgebied.

**Art. 7. § 1.** Het Mobiliteitsplan Vlaanderen en de gemeentelijk mobiliteitsplannen bevatten een richtinggevend en een informatief deel.

§ 2. Van het richtinggevende deel van het plan kan niet worden afgeweken, tenzij wegens onvoorziene ontwikkelingen van de mobiliteitsbehoeften van de onderscheiden maatschappelijke activiteiten of om dringende sociale, culturele, economische, budgettaire of ecologische redenen. De afwijking mag de realisatie van de doelstellingen, vermeld in artikel 4, eerste lid niet in het gedrang brengen. De beslissing die de overheid neemt over de afwijking, wordt gemotiveerd.

Het richtinggevende deel van het Mobiliteitsplan Vlaanderen is richtinggevend voor het Vlaamse Gewest, de eronder ressorterende diensten en agentschappen, de provincies en gemeenten, alsmede de publiekrechtelijke en privaatrechtelijke rechtspersonen die in het Vlaamse Gewest belast zijn met taken van openbaar nut. Het richtinggevende deel van een gemeentelijk mobiliteitsplan is richtinggevend voor de gemeente en de eronder ressorterende diensten en agentschappen.

§ 3. Het Mobiliteitsplan Vlaanderen en de gemeentelijk mobiliteitsplannen bevatten bepalingen die de afstemming regelen met :

- 1° de relevante bepalingen van ten minste de ruimtelijke structuurplannen, de milieubeleidsplannen en de waterbeheerplannen;
- 2° de relevante beleidsdocumenten.

De bepalingen, vermeld in het eerste lid, zijn informatief.

§ 4. De in § 1 vermelde plannen vormen geen beoordelingsgrond voor vergunningen.

**Art. 8.** De Vlaamse Regering kan de voorwaarden bepalen waaraan fysieke personen, rechtspersonen, de personeelsleden van een onder het Vlaamse Gewest of een gemeente ressorterende dienst of agentschap moeten voldoen om een ontwerp van mobiliteitsplan te kunnen opmaken of een kwaliteitscontrole op dat ontwerp van plan te kunnen uitvoeren. Deze voorwaarden hebben ten minste betrekking op de interdisciplinariteit en kunnen onder meer variëren afhankelijk van het planningsniveau, de grootte en de aard van de gemeente.

Binnen de perken van de begrotingskredieten kan de Vlaamse Regering volgens de door haar bepaalde voorwaarden een subsidie verlenen aan de gemeenten voor de aanwerving en de opleiding van gemeentepersoneel om te kunnen voldoen aan de voorwaarden, vermeld in het eerste lid. De voorwaarden waaronder die subsidie kan worden verleend, kunnen onder meer betrekking kunnen hebben op het diplomaverreiste, de relevante beroepservaring en de te volgen bijscholing van het aan te werven of op te leiden personeel die kunnen variëren naargelang het planningsniveau en de omvang en de aard van de gemeente.

HOOFDSTUK II. — *Mobiliteitsplanning op gewestelijk niveau**Afdeling I. — Het Mobiliteitsplan Vlaanderen*

**Art. 9.** § 1. De Vlaamse Regering stelt het Mobiliteitsplan Vlaanderen vast voor een termijn van tien jaar.

Het plan heeft een tijdshorizon van twintig jaar en bevat een doorkijkperiode. De doorkijkperiode kan dertig jaar bedragen.

§ 2. Het plan kan op elk moment door de Vlaamse Regering geheel of gedeeltelijk worden herzien volgens de procedure die geldt voor de opmaak en de vaststelling ervan.

Het wordt ten minste om de vijf jaar geëvalueerd en zo nodig geheel of gedeeltelijk herzien. Het bestaande plan blijft gelden tot het nieuwe plan is bekendgemaakt.

**Art. 10.** § 1. Het informatieve deel van het Mobiliteitsplan Vlaanderen bevat ten minste :

1° een omschrijving, analyse en evaluatie van de bestaande mobiliteitstoestand;

2° een onderzoek naar de toekomstige mobiliteitsbehoeften van de onderscheiden maatschappelijke activiteiten;

3° een opsomming, analyse en evaluatie van de relevante voorschriften van de gewestelijke beleidsplannen, waaronder minstens het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, het gewestelijk milieubeleidsplan, en de relevante gewestelijke beleidsdocumenten, waarmee in voorkomend geval de afstemming wordt geregeld overeenkomstig artikel 7, § 3, 1°;

4° een beschrijving, analyse en evaluatie van het mobiliteitsbeleid, de relevante beleidsplannen en beleidsdocumenten van de Europese Unie, naburige staten, de federale staat of de gewesten die een invloed hebben op de mobiliteitstoestand in het Vlaamse Gewest, waarmee in voorkomend geval de afstemming wordt geregeld overeenkomstig artikel 7, § 3, 1°;

5° een omstandige omschrijving van de redelijkerwijs in aanmerking te nemen alternatieven om de gewenste mobiliteit te bereiken.

§ 2. Het richtinggevende deel van het Mobiliteitsplan Vlaanderen omvat ten minste :

1° een beschrijving van de gewenste mobiliteitsontwikkeling;

2° de operationele doelstellingen betreffende de mobiliteitsontwikkeling;

3° een actieplan, uitgewerkt in hoofdlijnen, dat bestaat in de maatregelen, middelen, termijnen, en de prioriteiten die daarbij gelden, en, in voorkomend geval, een lijst met punten waarvoor overleg en samenwerking met naburige staten, de federale staat of de gewesten is aangewezen. Het actieplan wordt zonnig geactualiseerd op basis van het voortgangsrappport vermeld in artikel 15.

**Art. 11.** § 1. De Vlaamse Regering besluit tot het opmaken van het Mobiliteitsplan Vlaanderen en treft daartoe de nodige maatregelen.

De Vlaamse Regering stelt in het besluit, vermeld in het eerste lid, een participatietraject vast dat minstens de volgende aspecten van de participatie regelt :

1° de vormgeving van de participatie;

2° een tijdspad met termijnstelling;

3° de aanwijzing binnen het departement van een ambtelijke coördinator of een ambtelijk coördinatieteam, belast met de organisatie van de participatie;

4° de evaluatie van de participatie;

5° de wijze van communicatie over de aspecten, vermeld in punt 1° tot en met 4°.

De Vlaamse Regering kan nadere regels vaststellen voor de inhoud van het participatietraject.

Het besluit betreffende het participatietraject wordt bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad*. De Vlaamse Regering maakt het participatietraject ruim bekend.

§ 2. De Vlaamse Regering wijst een ambtelijke werkgroep aan, hierna de gewestelijke planningscommissie te noemen, die is belast met de voorbereiding, de voortgangscntrole van de uitvoering en de evaluatie van het Mobiliteitsplan Vlaanderen.

De planningscommissie is ten minste samengesteld uit personeel van :

1° het departement Mobiliteit en Openbare Werken;

2° Wegen en Verkeer;

3° Water en Zeewegen;

4° De Scheepvaart;

5° Waterwegen en Zeekanaal;

6° de Vlaamse Vervoersmaatschappij - De Lijn.

De Vlaamse Regering bepaalt de nadere regels voor de samenstelling, werking en opdracht van de commissie.

**Art. 12.** Voorafgaand aan de voorlopige vaststelling van het Mobiliteitsplan Vlaanderen stelt de gewestelijke planningscommissie een niet-technische samenvatting op met een tussentijds overzicht van de belangrijkste mobiliteitsproblemen, de aanpak ervan en de mogelijke alternatieven. Dit document wordt ter kennis gebracht van de bevolking en aan een publieke consultatie onderworpen overeenkomstig de bepalingen van het daartoe vastgestelde participatietraject als vermeld in artikel 11, § 1, tweede lid.

De coördinator of het coördinatieteam, vermeld in artikel 11, § 1, tweede lid, 3°, verzamelt de resultaten van de consultatie en bezorgt ze aan de gewestelijke planningscommissie.

**Art. 13.** § 1. De Vlaamse Regering stelt een ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen voorlopig vast, bezorgt het aan de MORA en onderwerpt het Mobiliteitsplan Vlaanderen aan een openbaar onderzoek. Iedereen kan gedurende een inspraaktermijn van zestig dagen zijn schriftelijke opmerkingen en bezwaren indienen bij de MORA.

Indien het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen een aangelegenheid betreft, vermeld in artikel 6, § 3bis, 2° en 3°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming van de instellingen, waarvoor een procedure tot overleg met de betrokken gewestregeringen en de betrokken federale overheid is voorgeschreven, treft de Vlaamse Regering daartoe de nodige maatregelen. In voorkomend geval houdt de Vlaamse Regering rekening met de resultaten van dit overleg.

§ 2. De Vlaamse Regering legt het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen bij de aanvang van het openbaar onderzoek voor aan de Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen en aan de SARO, die binnen de termijn, vermeld in § 1, eerste lid, hun advies bezorgen aan de MORA. Als het advies niet is verleend binnen die termijn, mag aan het adviesvereiste worden voorbijgegaan.

§ 3. De MORA bundelt en coördineert alle adviezen, opmerkingen en bezwaren en, in voorkomend geval, de resultaten van de publieke consultatie, vermeld in artikel 12, en brengt op basis daarvan een gemotiveerd advies uit.

Binnen een termijn van zestig dagen na de termijn van het openbaar onderzoek, vermeld in § 2, bezorgt de MORA zijn advies aan het Vlaams Parlement en de Vlaamse Regering. Als de MORA geen advies heeft verleend binnen die termijn, mag aan het adviesvereiste worden voorbijgegaan. In dat geval bezorgt de MORA onmiddellijk de gebundelde adviezen, opmerkingen en bezwaren en resultaten van de publieke consultatie, vermeld in artikel 12, aan het Vlaams Parlement en de Vlaamse Regering.

§ 4. Het Vlaams Parlement kan binnen een termijn van zestig dagen na de ontvangst van het advies van de MORA of van de gebundelde adviezen, opmerkingen en bezwaren, en van de resultaten van de publieke consultatie, vermeld in artikel 12, een standpunt uitbrengen over het ontwerp van het Mobiliteitsplan Vlaanderen.

§ 5. De Vlaamse Regering stelt het Mobiliteitsplan Vlaanderen definitief vast binnen de zestig dagen na de ontvangst van het standpunt van het Vlaams Parlement, en in ieder geval binnen een termijn van zestig dagen na verloop van de termijn, vermeld in § 4.

Bij de definitieve vaststelling van het plan kunnen ten opzichte van het voorlopig vastgestelde plan alleen wijzigingen worden aangebracht die zijn gebaseerd op of die voortvloeien uit de opmerkingen en bezwaren van het openbaar onderzoek en, in voorkomend geval, die zijn gebaseerd op of die voortvloeien uit de overige resultaten van de publieke consultatie, vermeld in artikel 12, de uitgebrachte adviezen en het standpunt van het Vlaams Parlement.

Het vaststellingsbesluit wordt bij uittreksel bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad*. Het plan treedt in werking op de datum, bepaald door de Vlaamse Regering, en uiterlijk 24 maanden na de publicatie ervan in het *Belgisch Staatsblad*.

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

§ 6. De richtinggevende bepalingen van de bestaande gemeentelijke mobiliteitsplannen die strijdig zijn met de richtinggevende bepalingen van het Mobiliteitsplan Vlaanderen, worden van rechtswege opgeheven door de definitieve vaststelling van dat laatste plan.

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

**Art. 14.** De Vlaamse Regering kan nadere regels vaststellen voor de inhoud, de methodologie, de procedure voor de opmaak, de evaluatie, de herziening, de bekendmaking van het Mobiliteitsplan Vlaanderen en de kwaliteitscontrole op dat plan.

#### *Afdeling II. — Het voortgangsrapport Mobiliteitsplan Vlaanderen*

**Art. 15.** § 1. Met behoud van de jaarlijkse verslaggeving, vermeld in § 2, wordt er tweejaarlijks een voortgangsrapport opgesteld dat ten minste is samengesteld uit :

- 1° een omschrijving, analyse en evaluatie van de mobiliteitstoestand en de ontwikkeling ervan;
- 2° een omschrijving, analyse en evaluatie van het gevoerde mobiliteitsbeleid, als dat relevant is voor de bedoelde verslaggeving en evaluatie, vermeld in 3° tot en met 5°;
- 3° een verslag van de stand van de uitvoering van het Mobiliteitsplan Vlaanderen;
- 4° een omschrijving, analyse en evaluatie van de redenen voor de vertraging bij de uitvoering en het niet-bereiken van de operationele doelstellingen;
- 5° een opgave van de nog uit te voeren maatregelen en het vermoedelijke tijdschema ervan ter uitvoering van het actieplan van het Mobiliteitsplan Vlaanderen en de eventuele alternatieven om de operationele doelstellingen van het plan alsnog te bereiken;
- 6° een overzicht van de in het ontwerp van de begroting geraamde inkomsten en uitgaven voor de uitvoering van het Mobiliteitsplan Vlaanderen.

§ 2. De gewestelijke planningscommissie, vermeld in artikel 11, § 2, is belast met de opmaak van het voortgangsrapport.

De gewestelijke planningscommissie brengt jaarlijks, voor de opmaak van de begroting, verslag uit aan de Vlaamse Regering over de aspecten, vermeld in § 1, punt 3° tot en met 6°.

§ 3. De Vlaamse Regering kan nadere regels bepalen voor de inhoud, de methodologie en de vorm van het voortgangsrapport. Ze draagt er zorg voor dat aan het voortgangsrapport een ruime bekendheid wordt gegeven.

HOOFDSTUK III. — *Mobiliteitsplanning op gemeentelijk niveau*

**Art. 16.** § 1. De gemeenteraad kan om de vijf jaar een gemeentelijk mobiliteitsplan vaststellen. Het plan heeft een tijdshorizon van tien jaar en kan een doorkijkperiode van dertig jaar omvatten.

Het gemeentelijk mobiliteitsplan richt zich naar het Mobiliteitsplan Vlaanderen, waarvan het de bepalingen aanvult op gemeentelijk niveau.

§ 2. Het gemeentelijk mobiliteitsplan kan op elk moment geheel of gedeeltelijk worden herzien.

Het wordt ten minste om de vijf jaar geëvalueerd en zo nodig geheel of gedeeltelijk herzien volgens de procedure die geldt voor de opmaak en de vaststelling ervan.

Het bestaande plan blijft gelden tot het nieuwe plan is bekendgemaakt.

§ 3. Het gemeentelijk mobiliteitsplan wordt geëvalueerd met het oog op de eventuele herziening ervan, aan de hand van een evaluatietool, hierna sneltoets te noemen.

De resultaten ervan worden voor advies voorgelegd aan de provinciale auditcommissie, vermeld in artikel 19, § 3.

De Vlaamse Regering stelt nadere regels vast voor de inhoud, de vorm en de procedure van de sneltoets.

**Art. 17.** § 1. Het informatieve deel van het gemeentelijk mobiliteitsplan bevat ten minste :

1° een omschrijving, analyse en evaluatie van de bestaande, lokale mobiliteitstoestand;

2° een onderzoek naar de toekomstige mobiliteitsbehoeften van de onderscheiden maatschappelijke activiteiten;

3° een omschrijving, analyse en evaluatie van de relatie met onder meer het Mobiliteitsplan Vlaanderen, de relevante provinciale en gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen, de provinciale en gemeentelijke milieubeleidsplannen, en de relevante provinciale en gemeentelijke beleidsdocumenten, waarmee in voorkomend geval de afstemming wordt geregeld overeenkomstig artikel 7, § 3, 1°;

4° een omstandige omschrijving van de redelijkerwijs in aanmerking te nemen alternatieven om de gewenste mobiliteit op het lokale vlak te bereiken.

§ 2. Het richtinggevende deel van het gemeentelijk mobiliteitsplan omvat ten minste :

1° een beschrijving van de gewenste lokale mobiliteitsontwikkeling;

2° de operationele doelstellingen betreffende de lokale mobiliteitsontwikkeling;

3° een actieplan, uitgewerkt in hoofdlijnen, dat bestaat in de maatregelen, middelen, termijnen, en de prioriteiten die daarbij gelden, en, in voorkomend geval, een lijst met punten waarvoor overleg en samenwerking met naburige gemeenten wenselijk zijn.

§ 3. Het gemeentelijk mobiliteitsplan geeft aan in hoeverre het voorgenomen mobiliteitsbeleid is afgestemd op de beleidsplannen, vermeld in § 1, eerste lid, 3°, of aanleiding geeft tot een wijziging van gemeentelijke beleidsplannen of gemeentelijke beleidsdocumenten.

**Art. 18.** Het college van burgemeester en schepenen besluit tot het opmaken van een gemeentelijk mobiliteitsplan en treft daartoe de nodige maatregelen. Het college van burgemeester en schepenen besluit tevens tot het opmaken van een voorstel van participatietraject.

In voorkomend geval besluiten de colleges van burgemeester en schepenen van aangrenzende gemeenten tot het opmaken van een intergemeentelijk mobiliteitsplan.

**Art. 19.** § 1. De gemeenteraad stelt het ontwerp van gemeentelijk mobiliteitsplan voorlopig vast.

§ 2. De gemeenteraad keurt het voorstel van participatietraject goed.

Als geen regels worden vastgesteld voor de participatie van de bevolking en de informatievoorziening, vermeld in het eerste lid, onderwerpt het college van burgemeester en schepenen het voorlopige ontwerp van gemeentelijk mobiliteitsplan minstens aan een openbaar onderzoek.

§ 3. De Vlaamse Regering richt binnen elke provincie een provinciale auditcommissie op. De provinciale auditcommissie is een ambtelijke werkgroep die multidisciplinair en beleidsdomeinoverschrijdend is samengesteld. De Vlaamse Regering bepaalt de nadere regels voor de samenstelling en de werking van de provinciale auditcommissie en kan nadere regels vaststellen voor haar opdracht.

Na afloop van het openbaar onderzoek wordt het ontwerp van gemeentelijk mobiliteitsplan, samen met de resultaten van het openbaar onderzoek en, in voorkomend geval, van de andere vormen van participatie, voorgelegd aan de provinciale auditcommissie.

De provinciale auditcommissie verleent binnen een termijn van dertig dagen een advies over de conformiteit van het ontwerp met de bepalingen van dit decreet en de uitvoeringsbesluiten ervan, alsmede over de plannen en beleidsdocumenten, vermeld in artikel 17, § 1, tweede lid. Als de provinciale auditcommissie een negatief advies verleent over de conformiteit van het ontwerp van gemeentelijk mobiliteitsplan, vermeldt ze de punten waarop het ontwerp tekortschiet en formuleert zij voorstellen tot wijziging of aanvulling ervan.

Het advies, vermeld in het vorige lid, kan geen betrekking hebben op de opportuniteit.

Als het advies niet is verleend binnen de termijn, vermeld in het derde lid, mag aan het adviesvereiste worden voorbijgegaan.

§ 4. De gemeenteraad stelt het gemeentelijk mobiliteitsplan definitief vast binnen zestig dagen na de ontvangst van het advies, vermeld in § 3, of na het verstrijken van de termijn waarin dat advies moest worden verleend.

Bij de definitieve vaststelling van het plan kunnen ten opzichte van het voorlopig vastgestelde plan alleen wijzigingen worden aangebracht die zijn gebaseerd op of voortvloeien uit de opmerkingen en bezwaren van het openbaar onderzoek en, in voorkomend geval, de wijzigingen die gebaseerd zijn op of voortvloeien uit overige resultaten van de participatie en de uitgebrachte adviezen.

§ 5. Het vaststellingsbesluit wordt bij uittreksel bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad*. Het gemeentelijk mobiliteitsplan treedt in werking veertien dagen na de bekendmaking ervan.

Een intergemeentelijk mobiliteitsplan treedt pas in werking veertien dagen nadat het vaststellingsbesluit van alle betrokken gemeenten bij uittreksel werd bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad*. Zolang niet alle vaststellingsbesluiten zijn bekendgemaakt, treden alleen de bepalingen in werking die uitsluitend betrekking hebben op het grondgebied van de gemeente waarvan het vaststellingsbesluit overeenkomstig het eerste lid werd bekendgemaakt.

Het college van burgemeester en schepenen geeft een ruime bekendheid aan het gemeentelijk mobiliteitsplan.

**Art. 20.** De Vlaamse Regering kan nadere regels vaststellen voor de inhoud, de methodologie, de procedure voor de opmaak, de evaluatie, de herziening en de bekendmaking van het gemeentelijk of intergemeentelijk mobiliteitsplan.

**Art. 21.** Binnen de perken van de begrotingskredieten kan de Vlaamse Regering een subsidie verlenen aan de gemeenten om hun taken voor de mobiliteitsplanning te vervullen. De Vlaamse Regering bepaalt de voorwaarden daarvoor, die onder meer kunnen variëren afhankelijk van de grootte en de aard van de gemeente.

#### HOOFDSTUK IV. — *Mobiliteitsplanning op tussenliggend niveau*

##### *Afdeling I. — Provinciaal mobiliteitscharter*

**Art. 22.** § 1. De Vlaamse Regering en de deputatie kunnen gezamenlijk een provinciaal mobiliteitscharter opmaken.

Dit charter is een beleidsnota die in gezamenlijk overleg wordt opgesteld over een specifiek mobiliteitsthema dat verband kan houden met onder meer :

1° het provinciaal fietsbeleid, meer specifiek de algemene coördinatie van het fietsbeleid binnen de provincie en de opvolging van de realisatie van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk;

2° het woon-werkverkeer, meer specifiek het bedrijfsvervoermanagement;

3° de mobiliteitseducatie, meer specifiek de coördinatie van educatieve initiatieven binnen de provincie en de sensibilisering naar specifieke doelgroepen toe;

4° de trage mobiliteit;

5° de verkeersveiligheid.

§ 2. Het provinciaal mobiliteitscharter legt met betrekking tot één of meer van de in § 1, tweede lid, vermelde mobiliteitsthema's de afspraken vast die in overleg tussen de provincie en het Vlaamse Gewest worden gemaakt over de wijze waarop bepaalde operationele doelstellingen en prioriteiten van het Mobiliteitsplan Vlaanderen op provinciaal niveau worden uitgewerkt via een provinciaal actieplan.

**Art. 23.** De Vlaamse Regering kan nadere regels vaststellen voor de opmaak en de inhoud van het provinciaal mobiliteitscharter.

##### *Afdeling II. — Mobiliteitsplan voor vervoersgebieden*

**Art. 24.** De Vlaamse Regering kan maatregelen nemen om een mobiliteitsplan voor een vervoersgebied op te maken. Ze doet daarbij een beroep op de planningscommissie, vermeld in artikel 11, § 2.

De Vlaamse Regering consulteert daarvoor ten minste :

1° de provincies;

2° de regionale socio-economische overlegcomités.

#### HOOFDSTUK V. — *Mobiliteitsmonitoring*

**Art. 25.** De Vlaamse Regering ontwikkelt en beheert een mobiliteitsmonitoringsysteem.

Dat systeem strekt ertoe de vereiste gegevens over de mobiliteitstoestand te verzamelen, te beheren en te toetsen zodat kan worden nagegaan of de operationele doelstellingen die opgenomen zijn in de mobiliteitsplannen op een kostenefficiënte wijze worden bereikt.

Het mobiliteitsmonitoringsysteem bevat ten minste de ontwikkeling en het beheer van :

1° meetinstrumenten;

2° mobiliteitsindicatoren;

3° een centrale, geïntegreerde gegevensdatabank, in voorkomend geval gekoppeld aan een meldings- of rapportageplicht voor het Vlaamse Gewest, de eronder ressorterende diensten en agentschappen, de besturen, en de publiekrechtelijke en privaatrechtelijke rechtspersonen die in het Vlaamse Gewest belast zijn met taken van openbaar nut;

4° een managementinformatiesysteem.

Bij de vaststelling of herziening van de mobiliteitsplannen en bij het opstellen van de voortgangsrapporten wordt steeds rekening gehouden met de resultaten van de mobiliteitsmonitoring, vermeld in het eerste lid.

**Art. 26.** Voor de uitvoering van die mobiliteitsmonitoring kunnen de noodzakelijke meetinstallaties en nutsleidingen bij wijze van erfdiensbaarheid van openbaar nut worden aangebracht.

#### TITEL IV. — *Wijzigingsbepaling*

**Art. 27.** In artikel 4, eerste lid, van het decreet van 20 april 2001 betreffende de mobiliteitsconvenants worden punt 1° en 2° vervangen door wat volgt :

"1° een verwijzing naar de doelstellingen en beginselen van artikel 4 van het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid;

2° een overzicht van de richtinggevende bepalingen van het Mobiliteitsplan Vlaanderen en het gemeentelijk mobiliteitsplan;"

**TITEL V. — Slotbepalingen**

**Art. 28.** Het Mobiliteitsplan Vlaanderen wordt uiterlijk op 31 december 2010 voor het eerst vastgesteld en bekendgemaakt.

**Art. 29.** De Vlaamse Regering evalueert jaarlijks voor 30 juni de uitvoering van dit decreet en brengt daarover verslag uit bij het Vlaams Parlement en de MORA.

Kondigen dit decreet af, bevelen dat het in het *Belgisch Staatsblad* zal worden bekendgemaakt.

Brussel, 20 maart 2009.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

K. PEETERS

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen,

K. VAN BREMPT

—  
Nota

(1) *Zitting 2008-2009.*

*Stukken.* — Ontwerp van decreet : 2031 - Nr. 1. — Amendementen : 2031 - Nrs. 2 en 3. — Verslag : 2031 - Nr. 4. — Tekst aangenomen door de plenaire vergadering : 2031 - Nr. 5.

*Handelingen.* — Bespreking en aanneming : Vergadering van 11 maart 2009.

—  
TRADUCTION

AUTORITE FLAMANDE

F. 2009 — 1414

[2009/201673]

20 MARS 2009. — Décret relatif à la politique de mobilité (1)

Le PARLEMENT FLAMAND a adopté et Nous, GOUVERNEMENT, sanctionnons ce qui suit : DECRET relatif à la politique de mobilité.

**TITRE 1<sup>er</sup>. — Dispositions générales**

**Article 1<sup>er</sup>.** Le présent décret règle une matière régionale.

**Art. 2.** Dans le présent décret, on entend par :

1° transport collectif : déplacements pendant lesquels différentes personnes font usage du même véhicule motorisé, parmi lesquels le train, le métro, l'autobus, le taxi ou le transport sur demande;

2° transport motorisé individuel : déplacements pendant lesquels le véhicule motorisé, quelle qu'en soit la capacité de transport, n'est utilisé que par une seule personne;

3° zone de transport : une zone, visée à l'article 9 du décret du 20 avril 2001 relatif à l'organisation du transport de personnes par la route;

4° MORA : le conseil consultatif stratégique MORA, créé par le décret du 7 juillet 2006 portant création du "Mobiliteitsraad Vlaanderen" (Conseil de Mobilité de la Flandre);

5° SARO : le Conseil consultatif stratégique pour l'Aménagement du Territoire - Patrimoine immobilier, tel que visé au décret du 10 mars 2006 portant création du Conseil consultatif stratégique pour l'Aménagement du Territoire - Patrimoine immobilier;

6° Minaraad : le conseil consultatif stratégique pour la politique de l'environnement, appelé le « Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen » (Conseil de l'Environnement et de la Nature de la Flandre), créé par le décret du 5 avril 1995 portant disposition générales en matière de politique environnementale;

7° le département : le département au sein du domaine politique homogène auquel sont confiées les missions émanant de la politique en matière de mobilité;

8° Société flamande des Transports - De Lijn : l'agence, visée à l'article 2 du décret du 31 juillet 1990 relatif à l'agence autonomisée externe Vlaamse Vervoermaatschappij - De Lijn;

9° Routes et Circulation : l'agence, visée à l'article 2 du Gouvernement flamand du 7 octobre 2007 portant création de l'agence autonomisée interne sans personnalité juridique "Agentschap Wegen en Verkeer" (Agence des Routes et de la Circulation);

10° "De Scheepvaart" : l'agence autonomisée externe de droit public "De Scheepvaart" (La Navigation), visée à l'article 3, § 1<sup>er</sup>, du décret du 2 avril 2004 portant transformation du "Dienst voor de Scheepvaart" (Office de la Navigation) en agence autonomisée externe de droit public, dénommée "De Scheepvaart";

11° "Waterwegen en Zeekanaal" (Voies navigables et Canal maritime) : l'agence autonomisée externe de droit public "Waterwegen en Zeekanaal", société anonyme de droit public, visée à l'article 3 du décret du 4 mai 1994 relatif à l'agence autonomisée externe de droit public "Waterwegen en Zeekanaal", société anonyme de droit public;

12° comités de concertation socio-économique régionaux : les instances, cités à l'article 18 du décret du 7 mai 2004 relatif au statut, au fonctionnement, aux tâches et aux compétences des partenariats régionaux agréés, des conseils socio-économiques de la région et des comités de concertation socio-économiques régionaux.

**TITRE II. — Mission, objectifs et principes**

**Art. 3.** La politique de la mobilité est axée sur un développement durable de la mobilité qui gère cette dernière pour l'actuelle génération sans pour autant compromettre le respect des besoins des générations futures. L'attention voulue est prêtée à l'intégration de et à la synergie entre les aspects sociaux, écologique et économiques. Sa réalisation se base sur un processus évolutif social lors duquel l'utilisation de sources auxiliaires, l'affectation des investissements, la directivité du développement technique et les changements institutionnels sont mis en harmonie avec les besoins tant actuels que futures.

**Art. 4.** Lors de la préparation, la constatation, l'exécution, le suivi et l'évaluation de la politique de mobilité, la Région flamande, les services et agences en relevant, les provinces, les communes et les personnes morales de droit privé et public qui sont chargées de tâches d'utilité publique dans la Région flamande, envisagent la réalisation des objectifs suivants :

- 1° garantir de façon sélective l'accessibilité aux centres et portes économiques;
- 2° offrir à chacun de façon sélective la possibilité de se déplacer, en vue d'une participation valable de chacun à la vie sociale;
- 3° réduire l'insécurité routière en vue d'une diminution réelle du nombre de victimes de la circulation;
- 4° augmenter la viabilité de la circulation, indépendamment du développement de l'intensité de la mobilité;
- 5° réduire les dégâts à l'environnement et à la nature, indépendamment du développement de l'intensité de la mobilité;

Lors de la préparation, la constatation, l'exécution, le suivi et l'évaluation de la politique de mobilité, les autorités, services, agences et personnes morales, cités à l'alinéa premier, tiennent également compte des principes suivants :

- 1° le principe STOP, sur la base duquel l'ordre suivant des formes de mobilité souhaitables est respecté :
  - a) les piétons;
  - b) les cyclistes;
  - c) le transport collectif;
  - d) le transport motorisé individuel;
- 2° le principe de participation, sur la base duquel il est accordé une participation en temps voulue et de façon efficace aux citoyens lors de la préparation, la constatation, l'exécution, le suivi et l'évaluation de la politique de mobilité.

**TITRE III. — Planification de mobilité et participation****CHAPITRE I<sup>er</sup>. — Dispositions générales**

**Art. 5.** Le plan de mobilité est un plan politique indiquant en grandes lignes la vision à long terme sur le développement durable de la mobilité.

Le plan de mobilité envisage d'une part, d'assurer la cohérence de la préparation, de la fixation et de l'exécution des décisions sur la mobilité durable, et d'autre part, de mutuellement harmoniser les domaines politiques alliés.

**Art. 6. § 1<sup>er</sup>.** Un plan de mobilité est établi au niveau régional pour l'ensemble du territoire de la Région flamande.

Un plan de mobilité peut également être établi aux niveaux suivants :

- 1° communal, pour l'ensemble du territoire de la commune;
- 2° intercommunal, pour l'ensemble des territoires des communes limitrophes;
- 3° à un niveau intermédiaire, pour une zone de transport ou pour un thème de mobilité spécifique.

§ 2. La planification de mobilité au niveau régional comprend :

- 1° l'établissement d'un plan de mobilité, à appeler ci-après le Plan de Mobilité de la Flandre;
- 2° l'établissement d'un plan d'avancement.

§ 3. Le Gouvernement flamand fixe les conditions auxquelles les communes limitrophes peuvent établir un plan de mobilité intercommunal pour l'ensemble de leurs territoires. Le plan de mobilité intercommunal peut contenir des dispositions au niveau supracommunal et au niveau communal.

Pour l'application du présent décret, le plan de mobilité intercommunal est supposé être constitué de plans de mobilité communaux séparés par territoire communal.

**Art. 7. § 1<sup>er</sup>.** Le Plan de Mobilité de la Flandre et les plans de mobilités communaux contiennent une partie indicative et une partie informative.

§ 2. Il ne peut pas être dérogé à la partie indicative du plan, sauf pour cause de développements imprévus des besoins de mobilité des différentes activités sociales ou pour des raisons sociales, culturelles, économiques, budgétaires ou écologiques urgentes. La dérogation ne peut pas compromettre les objectifs, cités à l'article 4, alinéa premier. La décision prise par l'autorité en matière de la dérogation, est motivée.

La partie indicative du Plan de Mobilité de la Flandre est indicative pour la Région flamande, les services et agences en ressortant, les provinces et communes, ainsi que les personnes morales de droit privé et public qui sont chargées de tâches d'utilité publique dans la Région flamande. La partie indicative d'un plan de mobilité communal est indicative pour la commune et les services et agences en relevant.



§ 3. Le plan de Mobilité de la Flandre et les plans de mobilité communaux contiennent des dispositions réglant l'harmonisation avec :

1° les dispositions pertinentes d'au moins les schémas de structure d'aménagement, les plans de politique environnementale et les plans de gestion des eaux;

2° les documents politiques pertinents.

Les dispositions, citées à l'alinéa premier, sont informatives.

§ 4. Les plans cités à l'alinéa premier ne constituent pas de base pour des autorisations ou permis.

**Art. 8.** Le Gouvernement flamand peut fixer les conditions auxquelles doivent répondre les personnes physiques, les personnes morales, les membres du personnel d'un service ou d'une agence relevant de la Région flamande ou d'une commune afin de pouvoir établir un projet de plan de mobilité ou de faire exécuter un contrôle de qualité de ce projet de plan. Ces conditions ont au moins trait à l'interdisciplinarité et peuvent entre autre varier en fonction du niveau de la planification, de la superficie et de la nature de la commune.

Dans les limites des crédits budgétaires, le Gouvernement flamand peut accorder une subvention, aux conditions qu'il décide, aux communes en vue du recrutement et de la formation de personnel communal afin de pouvoir répondre aux conditions, citées à l'alinéa premier. Les conditions auxquelles cette subvention peut être accordée, peuvent entre autres avoir trait à l'exigence de diplôme, l'expérience professionnelle pertinente et au recyclage à suivre du personnel à recruter ou à former qui peuvent varier en fonction du niveau de la planification, de la superficie et de la nature de la commune.

## CHAPITRE II. — *Planification de mobilité au niveau régional*

### *Section 1<sup>re</sup>. — Le Plan de Mobilité de la Flandre*

**Art. 9.** § 1<sup>er</sup>. Le Gouvernement flamand fixe le Plan de Mobilité de la Flandre pour une période de dix ans.

Le plan a un horizon temporel de vingt ans et comprend une période de vision à long terme. Cette période de vision à long terme peut s'étaler sur trente ans.

§ 2. Le plan peut à tout moment être entièrement ou partiellement rajusté par le Gouvernement flamand suivant la procédure qui s'applique à l'établissement et la fixation du plan.

Il est évalué au moins tous les cinq ans et si nécessaire, entièrement ou partiellement rajusté. Le plan existant reste d'application jusqu'au moment que le nouveau plan est publié.

**Art. 10.** § 1<sup>er</sup>. La partie informative du Plan de Mobilité de la Flandre comprend au moins :

1° une description, une analyse et une évaluation de la situation existante en matière de mobilité;

2° un examen des besoins de mobilité futurs des différentes activités sociales;

3° une énumération, une analyse et une évaluation des prescriptions pertinentes des plans politiques régionaux, parmi lesquels au moins le Schéma de Structure d'Aménagement de la Flandre, le plan de politique environnementale, lesquels sont harmonisés, le cas échéant, conformément à l'article 7, § 3, 1°;

4° une description, une analyse et une évaluation de la politique de mobilité, les plans politiques pertinents de l'Union européenne, des états voisins, de l'état fédéral ou des régions qui ont une influence sur la situation de la mobilité dans la Région flamande, lesquels sont harmonisés, le cas échéant, conformément à l'article 7, § 3, 1°;

5° une description détaillée des alternatives qui doivent raisonnablement être prises en considération afin d'atteindre la mobilité souhaitée.

§ 2. La partie indicative du Plan de Mobilité de la Flandre comprend au moins :

1° une description du développement souhaité de la mobilité;

2° les objectifs opérationnels relatifs au développement de la mobilité;

3° un plan d'action, élaboré en lignes principales, constitué des mesures, moyens, délais et des priorités qui s'y appliquent et, le cas échéant, d'une liste comprenant les points pour lesquels une concertation et coopération avec les états voisins, l'état fédéral ou les régions sont indiquées. Le plan d'action est actualisé si nécessaire sur la base du plan d'avancement cité à l'article 15.

**Art. 11.** § 1<sup>er</sup>. Le Gouvernement flamand arrête l'établissement du Plan de Mobilité de la Flandre et prend les mesures nécessaires à cet effet.

Dans l'arrêté cité à l'alinéa premier, le Gouvernement flamand fixe un trajet de participation réglant au moins les aspects suivants de la participation :

1° la forme de la participation;

2° un calendrier avec définition des délais;

3° la définition au sein du département d'un coordonnateur officiel ou d'une équipe coordonnatrice officielle, chargé de l'organisation de la participation;

4° l'évaluation de la participation;

5° le mode de communication sur les aspects, cités aux 1° à 4° compris.

Le Gouvernement flamand peut arrêter des modalités relatives au contenu du trajet de participation.

L'arrêté relatif au trajet de participation est publié au *Moniteur belge*. Le Gouvernement flamand informe un large public du trajet de participation.

§ 2. Le Gouvernement flamand désigne un groupe de travail officiel, à appeler ci-après la commission de planification régionale, qui est chargé de la préparation, du contrôle d'avancement de l'exécution et de l'évaluation du Plan de Mobilité de la Flandre.

La commission de planification est au moins composée de personnel :

1° du département de la Mobilité et des Travaux publics;

2° des Routes et Circulation;

3° des Eaux et Voies maritimes;

4° de "De Scheepvaart";

5° des Voies navigables et Canal maritime;

6° de la Société flamande des Transports "De Lijn".

Le Gouvernement flamand arrête les modalités pour la composition, le fonctionnement et la mission de la commission.

**Art. 12.** Précédant à la fixation provisoire du Plan de Mobilité de la Flandre, la commission régionale de planification rédige un résumé non technique comprenant un aperçu intermédiaire des plus importants problèmes de mobilité, leur approche et les alternatives éventuelles. Ce document est porté à la connaissance de la population et soumis à une consultation publique conformément aux dispositions du trajet de participation fixé à cet effet, tel que cité à l'article 11, § 1<sup>er</sup>, alinéa deux.

Le coordinateur ou l'équipe de coordination, visé à l'article 11, § 1<sup>er</sup>, alinéa deux, 3<sup>o</sup>, collecte les résultats de la consultation et les transmet à la commission de planification régionale.

**Art. 13.** § 1<sup>er</sup>. Le Gouvernement flamand fixe provisoirement un projet de Plan de Mobilité de la Flandre, le transmet au MORA et soumet le Plan de Mobilité de la Flandre à une enquête publique. Chacun peut introduire ses remarques et objections écrites auprès du MORA pendant un délai de participation de soixante jours.

Si le projet de Plan de Mobilité de la Flandre a trait à une affaire, citée à l'article 6, § 3<sup>bis</sup>, 2<sup>o</sup> et 3<sup>o</sup>, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, pour laquelle une procédure de concertation avec les gouvernements régionaux et l'autorité fédérale concernée est prescrite, le Gouvernement flamand prend les mesures nécessaires à cet effet. Le cas échéant, le Gouvernement flamand tient compte des résultats de cette consultation.

§ 2. Au début de l'enquête publique, le Gouvernement flamand soumet le projet du Plan de Mobilité de la Flandre au "Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen" et au SARO, qui transmettent leur avis au MORA dans le délai, cité au § 1<sup>er</sup>, alinéa premier. Lorsque l'avis n'est pas rendu dans ce délai, il peut être passé outre à la condition d'avis.

§ 3. Le MORA regroupe et coordonne tous les avis, remarques et objections et, le cas échéant, les résultats de la consultation publique, citée à l'article 12, et émet un avis motivé sur la base de ces données.

Dans un délai de soixante jours après le délai de l'enquête publique, citée au § 2, le MORA émet son avis au Parlement flamand et au Gouvernement flamand. Lorsque le MORA n'a pas rendu d'avis dans ce délai, il peut être passé outre à la condition d'avis. Dans ce cas, le MORA transmet immédiatement les avis, remarques et objections groupés et les résultats de la consultation publique, citée à l'article 12, au Parlement flamand et au Gouvernement flamand.

§ 4. Dans un délai de soixante jours après la réception de l'avis du MORA ou des avis, remarques et objections groupés et des résultats de la consultation publique, citée à l'article 12, le Parlement flamand peut émettre un point de vue sur le projet du Plan de Mobilité de la Flandre.

§ 5. Le Gouvernement flamand fixe définitivement le Plan de Mobilité de la Flandre dans les soixante jours après réception du point de vue du Parlement flamand, et en tout cas dans un délai de soixante jours après écoulement du délai, cité au § 4.

En cas de fixation définitive du plan, le plan provisoirement fixé peut seulement subir des modifications qui sont basées sur ou qui résultent des remarques et des objections de l'enquête publique et, le cas échéant, qui sont basées sur ou qui résultent des autres résultats de la consultation publique, citée à l'article 12, des avis émis et du point de vue du Parlement flamand.

L'arrêté de fixation est publié par extrait au *Moniteur belge*. Le plan entre en vigueur à la date fixée par le Gouvernement flamand, et au plus tard 24 mois après sa publication au *Moniteur belge*.

Le Gouvernement flamand s'assure que le Plan de Mobilité de la Flandre est largement répandu.

§ 6. Les dispositions indicatives des plans de mobilité communaux qui sont contradictoires aux dispositions indicatives du Plan de Mobilité de la Flandre, sont abrogées de droit par la fixation définitive de ce dernier plan.

La commune en question apporte, dans le délai imposé par le Gouvernement flamand, les modifications au plan de mobilité communal qui sont nécessaires en vue de l'harmonisation mutuelle des dispositions citées à l'alinéa premier et en informe le Gouvernement flamand.

**Art. 14.** Le Gouvernement flamand peut arrêter les modalités relatives au contenu, à la méthodologie, à la procédure d'établissement, à l'évaluation, à la révision, à la publication du Plan de Mobilité de la Flandre et au contrôle de qualité de ce plan.

#### Section II. — Le rapport d'avancement du Plan de Mobilité de la Flandre

**Art. 15.** § 1<sup>er</sup>. Tout en conservant le rapportage annuel, cité au § 2, un rapport d'avancement biennal est rédigé comprenant au moins :

1<sup>o</sup> une description, une analyse et une évaluation de la situation existante en matière de mobilité et de son développement;

2<sup>o</sup> une description, une analyse et une évaluation de la politique menée en matière de mobilité si tels sont pertinents au rapportage et évaluation visés, cités aux points 3<sup>o</sup> à 5<sup>o</sup> compris;

3<sup>o</sup> un rapport de la situation en matière d'exécution du Plan de Mobilité de la Flandre;

4<sup>o</sup> une description, une analyse et une évaluation des raisons du retard lors de l'exécution et de la non réalisation des objectifs opérationnelles;

5<sup>o</sup> une énumération des mesures qui doivent encore être exécutées et le calendrier présumé en exécution du plan d'action du Plan de Mobilité de la Flandre et les alternatives éventuelles afin d'atteindre les objectifs opérationnels;

6<sup>o</sup> un aperçu des revenus et dépenses estimés dans le projet du budget en vue de l'exécution du Plan de Mobilité de la Flandre.

§ 2. La commission de planification régionale, citée à l'article 11, § 2, est chargée de l'établissement du rapport d'avancement.

La commission de planification régionale émet annuellement un rapport au Gouvernement flamand, avant l'établissement du budget, sur les aspects, visés au § 1<sup>er</sup>, point 3<sup>o</sup> au point 6<sup>o</sup> inclus.

§ 3. Le Gouvernement flamand peut arrêter les modalités du contenu, de la méthodologie et de la forme du rapport d'avancement. Il s'assure que le rapport d'avancement est largement répandu.

#### CHAPITRE III. — Planification de mobilité au niveau communal

**Art. 16.** § 1<sup>er</sup>. Tous les cinq ans, le conseil communal peut fixer un plan de mobilité communal. Le plan a un horizon temporel de dix ans et peut comprendre une période de vision à long terme qui s'étale sur trente ans

Le plan de mobilité communal s'oriente vers le Plan de Mobilité de la Flandre, dont il complète les dispositions au niveau communal.

§ 2. Le plan de mobilité communal peut à tout moment être entièrement ou partiellement rajusté.

Il est évalué au moins tous les cinq ans et si nécessaire être entièrement ou partiellement rajusté suivant la procédure qui s'applique à l'établissement et la fixation du plan.

Le plan existant reste d'application jusqu'au moment que le nouveau plan est publié.

§ 3. Le plan de mobilité communal est évalué en vue de sa révision éventuelle, à l'aide d'un outil d'évaluation, à appeler ci-après "évaluation rapide".

Les résultats en sont présentés pour avis à la commission d'audit provinciale, citée à l'article 19, § 3.

Le Gouvernement flamand arrête les modalités du contenu, de la forme et de la procédure du rapport d'avancement.

**Art. 17.** § 1<sup>er</sup>. La partie informative du plan de mobilité communal comprend au moins :

1° une description, une analyse et une évaluation de la situation existante en matière de mobilité;

2° un examen des besoins de mobilité futurs des différentes activités sociales;

3° une description, une analyse et une évaluation de la relation avec en autres le Plan de Mobilité de la Flandre, les schéma de structure d'aménagement provinciaux et communaux pertinents, les plans de politique environnementale provinciaux et communaux pertinents, et les documents politiques provinciaux et communaux pertinents, lesquels sont, le cas échéant, harmonisés conformément à l'article 7, § 3, 1°;

4° une description détaillée des alternatives qui doivent raisonnablement être prises en considération afin d'atteindre la mobilité souhaitée.

§ 2. La partie indicative du plan de mobilité communal comprend au moins :

1° une description du développement souhaité de la mobilité locale;

2° les objectifs opérationnels relatifs au développement de la mobilité locale;

3° un plan d'action, élaboré en lignes principales, constitué des mesures, moyens, délais et des priorités qui s'y appliquent et, le cas échéant, d'une liste comprenant les points pour lesquels une concertation et coopération avec les communes voisines sont indiquées.

§ 3. Le plan de mobilité communal indique en quelle mesure la politique de mobilité envisagée est en harmonie avec les plans politiques, cités au § 1<sup>er</sup>, alinéa premier, 3°, ou si cela mène à une modification des plans ou documents politiques communaux.

**Art. 18.** Le collège des bourgmestre et échevins décide l'établissement d'un plan de mobilité communal et prend les mesures nécessaires à cet effet. Le collège des bourgmestre et échevins décide également d'établir une proposition de participation de trajet.

Le cas échéant, les collèges des bourgmestres et échevins des communes voisines décident l'établissement d'un plan de mobilité intercommunal.

**Art. 19.** § 1<sup>er</sup>. Le conseil communal fixe provisoirement le projet de mobilité communal.

§ 2. Le conseil communal approuve le trajet de participation.

Si aucune règle n'a été établie en vue de la participation de la population et de l'information à fournir, citées à l'alinéa premier, le collège des bourgmestre et échevins soumet le plan de mobilité communal à au moins une enquête publique.

§ 3. Le Gouvernement crée une commission d'audit provinciale dans chaque province. La commission d'audit provinciale est un groupe de travail officiel composé de façon multidisciplinaire et dépassant les différents domaines politiques. Le Gouvernement flamand arrête les modalités de la composition et du fonctionnement de la commission d'audit provinciale et peut arrêter les modalités de sa mission.

À l'issue de l'enquête publique, le projet du plan de mobilité publique, conjointement avec les résultats de l'enquête publique et, le cas échéant, avec d'autres formes de participation, est présenté à la commission d'audit provinciale.

La commission d'audit provinciale rend un avis dans un délai de trente jours sur la conformité du projet aux dispositions du présent décret et de ses arrêtés d'exécution, ainsi que sur les plans et documents politiques, visés à l'article 17, § 1<sup>er</sup>, alinéa deux. Si la commission d'audit provinciale rend un avis négatif sur la conformité du projet du plan de mobilité communal, elle mentionne les points pour lesquels le projet est en défaut et elle formule des propositions de modification ou de complément du projet.

L'avis, cité à l'alinéa précédent, ne pas avoir trait à l'opportunité.

Lorsque l'avis n'est pas rendu dans le délai cité à l'alinéa trois, il peut être passé outre à la condition d'avis.

§ 4. Le conseil communal fixe définitivement le plan de mobilité communal dans les soixante jours après la réception de l'avis, visé au § 3, ou à l'issue du délai pendant lequel l'avis aurait dû être rendu.

Lors de la fixation définitive du plan, le plan provisoirement fixé peut seulement subir des modifications qui sont basées sur ou qui résultent des remarques et des objections de l'enquête publique et, le cas échéant, qui sont basées sur ou qui résultent des autres résultats de la participation et des avis émis.

§ 5. L'arrêté de fixation est publié par extrait au *Moniteur belge*. Le plan de mobilité communal entre en vigueur quinze jours suivant sa publication.

Un plan de mobilité intercommunal n'entre en vigueur que quinze jours après que l'arrêté de fixation de toutes les communes concernées a été publié par extrait au *Moniteur belge*. Tant que tous les arrêtés de fixation n'ont pas été publiés, seules les dispositions ayant exclusivement trait au territoire de la commune dont l'arrêté de fixation a été publié conformément à l'alinéa premier, entrent en vigueur.

Le collège des bourgmestre et échevins s'assure que le plan de mobilité est largement répandu.

**Art. 20.** Le Gouvernement flamand peut arrêter les modalités relatives au contenu, à la méthodologie, à la procédure d'établissement, à l'évaluation, à la révision, à la publication du plan de mobilité communal ou intercommunal.

**Art. 21.** Dans les limites des crédits budgétaires, le Gouvernement flamand peut octroyer une subvention aux communes en vue de l'accomplissement leurs tâches de planification de la mobilité. Le Gouvernement flamand en arrête les conditions qui peuvent entre autres varier suivant la superficie et la nature de la commune.

#### CHAPITRE IV. — Planification de mobilité au niveau intermédiaire

##### Section 1<sup>re</sup>. — Charte de mobilité provinciale

**Art. 22.** § 1<sup>er</sup>. Le Gouvernement flamand et la députation peuvent communément établir une charte de mobilité provinciale.

Cette charte est une note politique établie en concertation commune sur un thème de mobilité spécifique qui peut entre autres avoir trait :

1° à la politique provinciale de l'emploi de la bicyclette, notamment la coordination générale de la politique de l'emploi de la bicyclette à l'intérieur de la province et le suivi de la réalisation du "Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk" (Réseau de pistes cyclables fonctionnel supralocal);

2° à la circulation domicile-emploi, notamment la gestion du transport professionnel;

3° à l'éducation de mobilité, notamment la coordination d'initiatives éducatives à l'intérieur de la province et la sensibilisation vis-à-vis de groupes cibles spécifiques;

4° à la mobilité lente;

5° à la sécurité routière.

§ 2. La charte de mobilité provinciale fixe les accords relatifs à un ou plusieurs thèmes de mobilité cités au § 1<sup>er</sup>, alinéa deux, établis en concertation entre la province et la Région flamande sur la façon dont certains objectifs et priorités opérationnels du Plan de Mobilité de la Flandre sont élaborés au niveau provincial par un plan d'action provincial.

**Art. 23.** Le Gouvernement flamand peut arrêter les modalités de la forme et du contenu de la charte de mobilité provinciale.

#### Section II. — Plan de mobilité pour zones de transport

**Art. 24.** Le Gouvernement flamand peut prendre des mesures afin d'établir un plan de mobilité pour une zone de transport. A cet effet, il fait appel à la commission de planification, citée à l'article 11, § 2.

A cet effet, le Gouvernement flamand consulte au moins :

1° les provinces;

2° les comités de concertation socio-économique régionaux.

#### CHAPITRE V. — *Suivi de la mobilité*

**Art. 25.** Le Gouvernement flamand développe et gère un système de suivi de la mobilité.

Ce système vise à rassembler les données nécessaires sur la situation en matière de mobilité, à les gérer et comparer, de sorte qu'il puisse être vérifié si les objectifs opérationnels qui sont repris dans les plans de mobilité peuvent être atteints de manière efficace du point de vue des frais.

Le système de suivi de mobilité comprend au moins le développement et la gestion :

1° d'instruments de mesure;

2° d'indicateurs de mobilité;

3° d'une banque de données centrale et intégrée, le cas échéant couplée à une obligation de signalement ou de rapportage pour la Région flamande, les services et agences en relevant, les administrations, les personnes morales de droit privé ou public chargées dans la Région flamande de tâches d'utilité publique;

4° d'un système d'information de gestion.

En cas de fixation ou de révision de plans de mobilité et lors de l'établissement des rapports d'avancement, il est toujours tenu compte des résultats du suivi de la mobilité, cité à l'alinéa premier.

**Art. 26.** En vue de l'exécution du suivi de mobilité, les installations de mesurages nécessaires et les canalisations utilitaires peuvent être aménagés au moyen de servitudes.

#### TITRE IV. — Disposition modificative

**Art. 27.** A l'article 4, alinéa premier, du décret du 20 avril 2001 relatif aux conventions de mobilité, les points 1° et 2° sont remplacés par ce qui suit :

"1° une référence aux objectifs et principes de l'article 4 du décret du 20 mars 2009 relatif à la politique de mobilité;

2° un aperçu des dispositions indicatives du Plan de Mobilité de la Flandre et du plan de mobilité communal;"

#### Titre V. — Dispositions finales

**Art. 28.** Le Plan de Mobilité de la Flandre est fixé et publié pour la première fois au plus tard le 31 décembre 2010.

**Art. 29.** Annuellement avant le 30 juin, le Gouvernement flamand évalue l'exécution du présent décret et en transmet un rapport au Parlement flamand et au MORA.

Promulguons le présent décret, ordonnons qu'il soit publié au *Moniteur belge*.

Bruxelles, le 20 mars 2009.

Le Ministre-Président du Gouvernement flamand,

K. PEETERS

La Ministre flamande de la Mobilité, de l'Economie sociale et de l'Egalité des Chances,

K. VAN BREMPT

—  
Note

(1) *Session 2008-2009.*

*Documents.* — Projet de décret : 2031 - N° 1. — Amendements : 2031 - N°s 2 et 3. — Rapport : 2031 - N° 4. — Texte adopté en séance plénière : 2031 - N° 5.

*Annales.* — Discussion et adoption : Séance du 11 mars 2009.