

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

VLAAMSE GEMEENSCHAP — COMMUNAUTE FLAMANDE

VLAAMSE OVERHEID

[C – 2022/33609]

2 SEPTEMBER 2022. — Besluit van de Vlaamse Regering tot bepaling van de modaliteiten voor het organiseren van het openbaar personenvervoer over water

Rechtsgronden

Dit besluit is gebaseerd op:

- de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, artikel 20, artikel 87, het laatst gewijzigd bij de bijzondere wet van 6 januari 2014;
- het decreet van 2 april 2004 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap De Vlaamse Waterweg nv, naamloze vennootschap van publiek recht, artikel 5, §7;
- het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid, artikel 2, 18°/1, ingevoegd bij het decreet van 9 oktober 2020, artikel 7, §2, artikel 19, vierde lid, artikel 25, artikel 28, artikel 29, tweede lid en derde lid, artikel 32, §2, §3 en §5, artikel 32/1, ingevoegd bij het decreet van 9 oktober 2020, artikel 33, vierde lid, artikel 34, artikel 34/1, ingevoegd bij het decreet van 9 oktober 2020, artikel 39, gewijzigd bij het decreet van 9 oktober 2020, artikel 41, artikel 44, artikel 45, §1, tweede lid, en artikel 47, §2, tweede lid.

Vormvereisten

De volgende vormvereisten zijn vervuld:

- De Inspectie van Financiën heeft advies gegeven op 19 januari 2022.
- De Mobiliteitsraad heeft advies gegeven op 8 april 2022.
- De Raad van State heeft advies nr. 71.686/3 gegeven op 13 juli 2022, met toepassing van artikel 84, §1, eerste lid, 2°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973.

Juridisch kader

Dit besluit sluit aan bij de volgende regelgeving:

- het besluit van de Vlaamse Regering van 7 oktober 2005 tot oprichting van het intern verzelfstandigd agentschap zonder rechtspersoonlijkheid Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust.

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° aanlegsteiger: de halte voor het openbaar personenvervoer over water waar vaartuigen kunnen aanleggen om reizigers te laten in- en ontschepen;
- 2° decreet van 26 april 2019: het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid;
- 3° dienstverlening: de diensten die de exploitant verleent die verbonden zijn aan het exploiteren van een verbinding met openbaar personenvervoer over water;
- 4° minister: de Vlaamse minister, bevoegd voor het gemeenschappelijk vervoer, de Vlaamse minister, bevoegd voor het algemeen mobiliteitsbeleid, en de Vlaamse minister, bevoegd voor de waterinfrastructuur en het waterbeleid;
- 5° Mobiliteitscentrale: de Mobiliteitscentrale, vermeld in artikel 33 van het decreet van 26 april 2019;
- 6° tarieven: de tarieven die de Vlaamse Regering bepaalt ter uitvoering van artikel 36, §1, tweede lid, van het decreet van 26 april 2019;
- 7° verbinding: de verbinding via de waterweg tussen twee aanlegsteigers die verzekerd wordt door openbaar personenvervoer over water;
- 8° vervoerregioraad: een vervoerregioraad als vermeld in artikel 7 van het decreet van 26 april 2019;
- 9° waterwegbeheerder: de overheid die een of meer waterwegen, of de kustwateren aan de landzijde van de basislijn van waar de breedte van de territoriale zee wordt gemeten, beheert.

Art. 2. De dwarsverbindingen over de gemeenschappelijke Maas, vermeld in punt 4°, van de bijlage bij het besluit van de Vlaamse Regering van 7 oktober 2005 tot oprichting van het intern verzelfstandigd agentschap zonder rechtspersoonlijkheid Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust, vallen niet onder het toepassingsgebied van dit besluit.

HOOFDSTUK 2. — *Besluitvormingsproces voor openbaar personenvervoer over water*

Art. 3. §1. Als het regionaal mobiliteitsplan wordt voorbereid, opgemaakt, opgevolgd, geëvalueerd en, in voorkomend geval, herzien, stelt de exploitant een voorstel op voor de inhoudelijke bepalingen die betrekking hebben op het openbaar personenvervoer over water. De exploitant stemt bij de uitwerking van het voorstel af met de waterwegbeheerder.

De uitwerking van het voorstel, vermeld in het eerste lid, gebeurt op de volgende wijze:

- 1° de exploitant voert een analyse uit van de haalbaarheid, rekening houdend met onder meer de feitelijkheden, de vervoersvraag, de infrastructurele, financiële en juridische context en de eventuele oplossingsvarianten voor een mobiliteitsprobleem, met aanwijzing van de voorkeursoplossing, de aangebrachte cofinanciering en de daaraan verbonden budgettaire consequenties;
- 2° de exploitant formuleert een voorstel, met inbegrip van een verklarende nota, die de nadere uitwerking van de gekozen oplossing bevat. Het voorstel omvat de reisweg, de plaats van de aanlegsteigers en de voorgenomen kwaliteit.

§2. De exploitant legt het uitgewerkte voorstel, vermeld in paragraaf 1, ter beslissing voor aan de vervoerregioraad.

HOOFDSTUK 3. — *Minimale principes inzake het openbaar personenvervoer over water*

Art. 4. Het openbaar personenvervoer over water wordt georganiseerd rekening houdend met de volgende minimale principes:

- 1° de specifieke omstandigheden die gepaard gaan met de scheepvaart, de beschikbaarheid en de afmetingen van het waterwegennetwerk, en het integraal waterbeheer;
- 2° de kwalitatieve mogelijkheden van de scheepvaart;
- 3° de bijzondere veiligheidsmaatregelen die in acht moeten worden genomen die verbonden zijn aan de directe aanwezigheid van een bevaarbare waterweg;
- 4° de reglementeringen die in acht moeten worden genomen die van toepassing zijn op de bevaarbare waterwegen;
- 5° in voorkomend geval de zeer korte te overbruggen afstanden tussen twee oevers en de daaraan verbonden specifieke modaliteiten.

HOOFDSTUK 4. — *Dienstverlening*

Art. 5. De exploitant streeft ernaar vaartuigen in te zetten met voldoende capaciteit opdat reizigers niet op een structurele wijze zouden worden geweigerd op die vaartuigen door een gebrek aan capaciteit.

Als een structureel verhoogde vervoersvraag wordt vastgesteld, streeft de exploitant ernaar, in samenspraak met de vervoerregioraad, om binnen de beschikbare budgetten de frequentie van de vaartuigen aan te passen of na te gaan in welke mate vaartuigen met een verhoogde capaciteit kunnen worden ingezet.

Art. 6. De exploitant maakt een periodieke evaluatie op die minstens een inzicht geeft in de aangeboden diensten en het gebruik ervan. De evaluatie moet op zijn minst jaarlijks gebeuren. De minister kan de periodiciteit van de evaluatie nader bepalen.

De exploitant legt de evaluatie, vermeld in het eerste lid, voor aan de vervoerregioraad en kan daarbij de volgende voorstellen aan de vervoerregioraad formuleren, op voorwaarde dat die passen binnen het door hem gekende budgettaire kader:

- 1° voorstellen tot aanpassing van de dienstverlening;
- 2° voorstellen om het aanbod op economisch verantwoorde wijze af te stemmen op de reële vervoersvraag;
- 3° voorstellen om het openbaar personenvervoer over water te verbeteren.

De voorstellen worden door de vervoerregioraad in consensus met de exploitant aangenomen.

Als een consensus als vermeld in het derde lid, tussen de exploitant en de vervoerregioraad in eerste instantie uitblijft, doet de vervoerregioraad een alternatief voorstel voor het openbaar personenvervoer over het water dat de exploitant op equivalente wijze in staat stelt om de dienstverlening af te stemmen op de reële vervoersvraag.

De mogelijke aanpassing van de dienstverlening wordt minstens drie maanden voorafgaand aan de inwerking-treding ervan bekendgemaakt aan de Mobiliteitscentrale en de reizigers.

HOOFDSTUK 5. — *Exploitatie*

Art. 7. De exploitant kan onderdelen van de door hem geëxploiteerde dienstverlening uitbesteden aan derden. De exploitant blijft de verantwoordelijkheid dragen voor die exploitatie ten aanzien van de vervoerregioraad, de Mobiliteitscentrale en de minister.

Als de exploitant de uitvoering van diensten van openbaar personenvervoer over water via een overheidsopdracht uitbesteedt aan een derde, past hij het bestek aan zodat de bepalingen van het decreet van 26 april 2019 en dit besluit ten volle kunnen worden gerealiseerd.

Art. 8. §1. De exploitant treedt op als uniek aanspreekpunt van de Mobiliteitscentrale voor het openbaar personenvervoer over water. In dat verband verstrekt de exploitant de nodige actuele informatie over het vervoersaanbod, vervoerbewijzen en tarieven en de eventuele wijzigingen, aan de Mobiliteitscentrale.

§2. De waterwegbeheerder informeert de exploitant tijdig van voorgenomen onderhouds- en/of infrastructuurwerken die een hinder kunnen betekenen voor de vlotte afwikkeling van de dienstverlening door de exploitant.

Op het ogenblik dat ze kennis hebben genomen van onverwachte gebeurtenissen die een effect kunnen hebben op de afwikkeling van de dienstverlening, informeren de waterwegbeheerder en de exploitant elkaar.

De exploitant deelt de impact van de werken en gebeurtenissen, vermeld in het eerste en het tweede lid, op het vervoersaanbod mee aan de Mobiliteitscentrale, de reizigers en het publiek.

Art. 9. §1. De ingezette vaartuigen, de aanlegsteigers en de afstemming tussen beide voldoen aan de vereisten om een vlot en veilig in- en ontschepen te verzekeren met bijzondere aandacht voor de toegankelijkheid voor personen met mobiliteitsbeperkingen.

De plaatsen die voor reizigers met beperkte mobiliteit zijn bestemd, worden in de vaartuigen als dusdanig aangeduid.

§2. Hulpdiensten kunnen altijd prioritair gebruik maken van de verbinding.

§3. De exploitant verbindt er zich toe bij de aankoop van nieuwe vaartuigen rekening te houden met de nieuwste ontwikkelingen inzake veiligheid, milieu en comfort.

Art. 10. Aan de aanlegsteigers die door de exploitant worden bediend en waar de geregelde vervoerdiensten van de exploitanten van vervoerslagen samenkomen, worden de aangeboden diensten tussen de verschillende exploitanten maximaal afgestemd.

In het eerste lid wordt verstaan onder vervoerslaag: het kernnet, het aanvullend net en het vervoer op maat, vermeld in artikel 32, §2 tot en met §4 van het decreet van 26 april 2019.

De exploitant kan afspraken maken met de vervoermaatschappijen van andere gewesten over de onderlinge aansluiting tussen de geregelde vervoerdiensten aan de aanlegsteigers buiten het Vlaamse Gewest die door de exploitant worden bediend.

Art. 11. Als de volgende voorwaarden zijn vervuld, kan de exploitant in of op het vaartuig visuele reclame en publiciteitsmiddelen aanbrengen:

- 1° de visuele reclame en publiciteitsmiddelen hinderen de dienstverlening of het andere verkeer op de waterweg niet;
- 2° de visuele reclame en publiciteitsmiddelen brengen de veiligheid van de passagiers niet in het gedrang;
- 3° de visuele reclame en publiciteitsmiddelen zijn inhoudelijk verenigbaar met de openbare functie van het vaartuig.

Art. 12. §1. De exploitant zorgt ervoor dat op het vaartuig de nodige informatie voor de reizigers beschikbaar is over al de volgende aspecten:

- 1° de dienstregeling;
- 2° de aangeboden vervoersmodi aan elke bediende aanlegsteiger;
- 3° de gebruiksvoorwaarden;
- 4° de tarieven.

De dienstregeling en de contactgegevens om klachten te melden, wordt ook ter beschikking gesteld aan de aanlegsteigers.

De exploitant zorgt voor het onderhoud van de borden waarop de gegevens, vermeld in het eerste en het tweede lid, worden vermeld.

§2. De vaartuigen van de exploitant dragen op plaatsen die voor het publiek voldoende zichtbaar zijn, een aanduiding van de bediende verbinding.

§3. Op de website van de exploitant is een gedetailleerd overzicht beschikbaar van al de volgende elementen:

- 1° alle vervoerbewijzen;
- 2° alle tarieven;
- 3° de dienstregelingen;
- 4° de real-time doorkomsten;
- 5° de netplannen.

§4. Het netplan dat de exploitant publiceert, bevat al de volgende gegevens:

- 1° de verbindingen verzekerd door de exploitant;
- 2° de aanlegsteigers met de openbare vervoersaansluitingen.

De exploitant werkt het netplan bij als de verbinding van een of meer lijnen substantieel wordt gewijzigd.

§5. In de nieuw te bestellen vaartuigen voor een verbinding met meer dan twee bediende aanlegsteigers wordt een systeem voor audiovisuele halteaanmelding voorzien.

Art. 13. Het vaartuig van de exploitant draagt de herkenningstekens van het openbaar vervoer en de merkarchitectuur over basisbereikbaarheid.

De bemanning die in contact komt met het publiek, draagt de herkenningstekens van het openbaar vervoer.

De minister bepaalt de nadere regels over de herkenningstekens van het openbaar vervoer, vermeld in het tweede lid.

HOOFDSTUK 6. — *Reisvoorwaarden*

Art. 14. §1. In dit artikel wordt verstaan onder maximaal toegelaten bezetting: het aantal reizigers dat wordt vermeld op het uniebinnenvaartcertificaat, vermeld in artikel 2, 16° van het besluit van de Vlaamse Regering van 5 oktober 2018 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen, of het maximale aantal personen zoals de constructeur heeft bepaald als er geen uniebinnenvaartcertificaat is.

§2. Reizigers mogen, behalve in geval van overmacht, alleen in- of ontschepen aan de aanlegsteigers.

Het vaartuig bedient elke aanlegsteiger die opgenomen is in het netplan van de verbinding.

De toegang tot het vaartuig wordt geweigerd als de maximaal toegelaten bezetting van het vaartuig bereikt is. De maximaal toegelaten bezetting van het vaartuig wordt op een duidelijk zichtbare plaats gecommuniceerd op de plaats waar de passagiers aan boord gaan.

De reizigers nemen plaats in het vaartuig op een zodanige wijze dat een maximale bezetting van het vaartuig mogelijk is.

De reizigers zijn verplicht hun zitplaatsen af te staan aan de volgende personen:

- 1° personen met een beperkte mobiliteit;
- 2° ouderlingen;
- 3° zwangere vrouwen;
- 4° personen die kinderen dragen.

§3. Vee en paarden zijn niet toegelaten op het vaartuig. Andere dieren kunnen in de volgende gevallen worden geweigerd:

- 1° ze kunnen klaarblijkelijk een gevaar opleveren voor de andere reizigers;
- 2° ze kunnen de andere reizigers bevuilen, hinderen of ongemak bezorgen;
- 3° de maximaal toegelaten bezetting is bereikt;
- 4° ze kunnen niet zonder hinder op de schoot worden gehouden of worden niet aan de leiband gehouden.

In afwijking van het eerste lid, zijn geattesteerde assistentiehonden en politiedieren steeds toegelaten op het vaartuig.

§4. Alleen pakjes die wegens hun omvang, aard of geur, de andere reizigers niet kunnen kwetsen, bevuilen, hinderen of ongemak bezorgen, worden toegelaten.

§5. De bemanning kan de reizigers die de bepalingen van dit besluit overtreden, de toegang tot het vaartuig ontzeggen of verplichten om het vaartuig te verlaten.

Art. 15. Zodra reizigers het vaartuig betreden, zijn ze, als dat is vereist, in het bezit van een vervoerbewijs dat geldig is of geldig gemaakt is voor de afvaart.

Reizigers kunnen het geldige vervoerbewijs tijdens de vaart op elk moment tonen aan de personen die met de controle zijn belast. Reizigers kunnen altijd hun identiteit bewijzen.

Art. 16. §1. Het is niet toegestaan:

- 1° de installaties, de apparatuur, de vaartuigen of de aanlegsteiger en hun aanhorigheden, te bevuilen of er oneigenlijk gebruik van te maken;
- 2° de installaties, de apparatuur, de vaartuigen of de aanlegsteiger en hun aanhorigheden te beschadigen of te ontregelen;
- 3° de seinen of de communicatie-infrastructuur op de aanlegsteiger en hun aanhorigheden aan te raken of de zichtbaarheid van de seinen te belemmeren;
- 4° de vaartuigen te hinderen of te doen vertragen;
- 5° in de vaartuigen, op de aanlegsteigers of in de bijbehorende openbare ruimtes of op de waterweg de dienst van de exploitant te belemmeren;
- 6° in de vaartuigen, op de aanlegsteigers en hun aanhorigheden of in de bijbehorende openbare ruimtes een voorwerp of een stof te werpen of achter te laten, of uit het vaartuig een voorwerp of een stof te werpen;
- 7° in de vaartuigen, op de aanlegsteigers of in de bijbehorende openbare ruimtes in het bezit te zijn van een voorwerp of een stof die, klaarblijkelijk en onmiddellijk, personen kan bevuilen, hinderen of ongemak berokkenen;
- 8° in de vaartuigen, op de aanlegsteigers of in de bijbehorende openbare ruimtes in het bezit te zijn van een voorwerp of een stof die, klaarblijkelijk en onmiddellijk, personen kan kwetsen of hen aan een ander gevaar voor hun fysieke integriteit kan blootstellen;
- 9° in de vaartuigen, op de aanlegsteigers of in de bijbehorende openbare ruimtes de openbare orde te verstoren, dan wel de rust van de personen die daar aanwezig zijn, ernstig te verstoren door:
 - a) klaarblijkelijke staat van openbare dronkenschap of beneveling door verdovende middelen of psychotrope stoffen;
 - b) klaarblijkelijke staat van onzindelijkheid;
 - c) ongewenste fysieke contacten;
 - d) beledigende, onzedelijke, intimiderende of bedreigende uitlatingen of handelingen;
- 10° in de vaartuigen plaatsen die voor personen met beperkte mobiliteit bestemd zijn, bezet te houden;
- 11° in de vaartuigen, in de schuilhuisjes, vermeld in artikel 45 van het decreet van 26 april 2019, en in andere overdekte openbare ruimtes te roken;
- 12° zich zonder toestemming toegang te verschaffen tot de dienstruimtes en doorgangen die voor het publiek verboden en als dusdanig aangegeven zijn;
- 13° zich over de veiligheidsafsluitingen of -markeringen van de aanlegsteiger te begeven of over de beweegbare afsluitingen te buigen;
- 14° te weigeren om gevolg te geven aan de aanwijzingen van de bemanning van de vaartuigen of van de personen die belast zijn met het toezicht tot nakoming van de bepalingen van het decreet van 26 april 2019 en dit besluit;
- 15° tijdens de vaart de bemanning te misleiden door loos alarm te slaan, of op enige andere wijze;
- 16° de slagbomen, poorten of deuren te blokkeren of ertegen te leunen;
- 17° in voorkomend geval, de aan boord van het vaartuig van de exploitant aangegeven regels voor het exclusieve gebruik van deuren en poorten niet na te leven;
- 18° in te schepen of te ontschepen voordat het vaartuig volledig aangemeerd is en de bemanning toelating tot in- of ontschepen gegeven heeft;
- 19° gebruik te maken van de noodbediening van de deuren, poorten of slagbomen of die op een andere wijze te openen, behalve in geval van nood;
- 20° misbruik te maken van het noodsein;

- 21° gebruik te maken van een vervalst vervoerbewijs, van een vervalst bewijsstuk voor gratis vervoer of een tariefvermindering, of van een vervalste verminderingskaart;
- 22° gebruik te maken van een gepersonaliseerd vervoerbewijs, van een bewijsstuk dat recht geeft op gratis vervoer of een tariefvermindering, of van een verminderingskaart, telkens op naam van een andere persoon;
- 23° misbruik te maken van de reservatiemogelijkheden of -verplichtingen, als dat is vereist, met inbegrip van de daaraan verbonden voorwaarden.

§2. De exploitant staat in voor de communicatie van de veiligheidsvoorschriften en reisvoorwaarden, vermeld in artikel 14, artikel 15 en artikel 16, §1, die de reizigers moeten respecteren.

De bemanning van de vaartuigen van openbaar personenvervoer over water waakt erover dat de reizigers en het publiek in het algemeen, de bepalingen van paragraaf 1 naleven.

Art. 17. Elke gebruiker van het openbaar personenvervoer over water kan kosteloos klacht indienen bij de Mobiliteitscentrale of bij een instantie die op basis van andere regelgeving bevoegd is om uitspraak te doen over een klacht over een vermoedelijke schending van de bepalingen van het decreet van 26 april 2019 of dit besluit.

HOOFDSTUK 7. — *Infrastructuur*

Art. 18. De infrastructuur die voor het openbaar personenvervoer over water wordt gebruikt, is in beheer van een waterwegbeheerder, of die waterwegbeheerder beschikt over een overeenkomst die het ongehinderd gebruik van de voormelde infrastructuur over een lange termijn toelaat. Die overeenkomst laat minstens toe dat de voormelde infrastructuur door de voormelde instantie naar eigen inzichten kan worden aangepast om het gebruik ervan volgens de bepalingen van dit besluit toe te laten.

Art. 19. Een samenwerkingsovereenkomst wordt gesloten tussen de exploitant en de betrokken waterwegbeheerder waarin minimaal de volgende zaken worden geregeld:

- 1° minimale vereisten van de aanlegsteigers onder meer in het kader van veiligheid, vlotte doorstroming en toegankelijkheid;
- 2° afstemming tussen de aanlegsteigers en het vaartuig om het vlot aan- en afmeren te garanderen op een wijze die verenigbaar is met de te leveren dienstverlening;
- 3° verantwoordelijkheden en aansprakelijkheden;
- 4° informatiedeling en communicatie;
- 5° afstemming bij het ontwerpen van nieuwe aanlegsteigers of het grondig renoveren ervan.

Per aanlegsteiger kan een bijzondere overeenkomst opgesteld worden die nadere invulling geeft aan de specifieke lokale of technische omstandigheden.

Art. 20. Aan elke aanlegsteiger brengt de exploitant een bord aan waarop de gegevens vermeld in artikel 12, §1, tweede lid, worden vermeld.

De waterwegbeheerder staat in voor de aanleg en het structureel onderhoud van de aanlegsteigers.

Art. 21. De waterwegbeheerders realiseren projecten ter verbetering van de doorstroming van de vaartuigen van de exploitant, rekening houdend met de prioriteiten in het regionaal mobiliteitsplan, het andere scheepvaartverkeer en de andere functies van de waterweg.

Art. 22. §1. Als een aanlegsteiger wordt uitgerust met een schuilhuisje, biedt dat schuilhuisje aan de reizigers voldoende wachtcomfort, veiligheid en bescherming tegen weersinvloeden. In het schuilhuisje wordt een zitbank geplaatst en er wordt voldoende ruimte voor reizigersinformatie voorzien. Naast het schuilhuisje wordt een vuilnisbak geplaatst.

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

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

In en op het schuilhuisje en aan de halte mogen reclame en aanplakkingen alleen worden aangebracht na goedkeuring van de exploitant en als de reizigersinformatie leesbaar blijft en het zicht op de aankomende vaartuigen van het openbaar personenvervoer niet wordt verminderd.

Art. 23. De gemeente vraagt de nodige vergunningen of toelatingen aan de domeinbeheerder om de schuilhuisjes te plaatsen, inclusief de extra uitrusting.

HOOFDSTUK 8. — *Subsidie voor de halte-uitrusting bij aanlegsteigers*

Art. 24. Er wordt een subsidie toegekend aan gemeenten voor projecten die gericht zijn op de halte-uitrusting bij aanlegsteigers.

De subsidie bedraagt:

- 1° 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;
- 2° 75% van de kostprijs, met een maximum van 11.000 euro, voor de levering en plaatsing van een fietsenstalling.

Art. 25. Een project als vermeld in artikel 24, komt in aanmerking voor een subsidie als vermeld in artikel 24, als al de volgende voorwaarden zijn vervuld:

- 1° de gemeente is beheerder van de halte-uitrusting;
- 2° de gemeente heeft de opdracht voor het oprichten van de uitrusting niet toevertrouwd aan een derde;
- 3° het schuilhuisje voldoet aan de bepalingen, vermeld in artikel 22.

De kostprijs, vermeld in artikel 24, tweede lid, 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. 26. §1. De aanvraag voor de subsidie, vermeld in artikel 24, wordt ingediend bij het departement Mobiliteit en Openbare Werken en bevat al de volgende gegevens:

- 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 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 bezorgt de aanvraag en een schriftelijk advies aan de minister binnen een ordetermin van negentig dagen vanaf de datum waarop het de aanvraag heeft ontvangen of binnen een ordetermin van negentig dagen vanaf de datum waarop het de aanvullingen, vermeld in het eerste lid, heeft ontvangen.

§3. De minister beslist over de subsidieaanvraag binnen een ordetermin van negentig dagen na de dag waarop de minister het advies, vermeld in paragraaf 2, tweede lid, heeft ontvangen. 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, vermeld in 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. 27. 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 9. — *Wijzigingsbepalingen*

Art. 28. In het besluit van de Vlaamse Regering van 6 september 2019 tot bepaling van de nadere regels over de projectmethodologie en de projectstuurgroep in het kader van de basisbereikbaarheid, gewijzigd bij het besluit van de Vlaamse Regering van 8 januari 2021, wordt een artikel 5/1 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 5/1. De projectmethodologie, vermeld in artikel 2, §1, van dit besluit, is van toepassing op de projecten voor de wijziging, namelijk een vermindering, een aanpassing of een verhoging van het aanbod van het openbaar personenvervoer over water, vermeld in artikel 32/1 van het decreet Basisbereikbaarheid, inclusief de verplaatsing of bouw van de aanlegsteigers of bediening van de Hoppinpunten die daarmee verband houden, als voldaan is aan een van de volgende voorwaarden:

- 1° het aanbod op een traject met meer dan twee haltes wordt met meer dan 10% van de plaatskilometers aangepast. Onder plaatskilometers wordt het aantal gevaren kilometers vermenigvuldigd met de reizigerscapaciteit verstaan;
- 2° het project betreft geen tijdelijke maatregel ten gevolge van een toevallige of een geplande verhoging van de vervoersvraag of van werken of calamiteiten aan de vaste route van een traject;
- 3° er is een gemotiveerd verzoek van een of meer leden van de vervoerregioraad.

In het eerste lid wordt verstaan onder Hoppinpunt: een Hoppinpunt vermeld in artikel 1 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.

Voor de projecten, vermeld in het eerste lid, wordt een unieke verantwoordingsnota opgesteld. De unieke verantwoordingsnota wordt opgemaakt conform artikel 2, §2, zevende lid.”.

Art. 29. Aan artikel 8, §1, van hetzelfde besluit wordt een tweede lid toegevoegd, dat luidt als volgt:

“Voor projecten voor het openbaar personenvervoer over water, met uitzondering van infrastructuurprojecten op of langs waterwegen en watergebonden gronden, is de exploitant de initiatiefnemer.”.

HOOFDSTUK 10. — *Slotbepalingen*

Art. 30. Voor de verbindingen waarvoor de uitvoering van de diensten van openbaar personenvervoer over water gebeurt via een overheidsopdracht die op de datum van de inwerkingtreding van dit besluit lopende is, zijn de bepalingen van dit besluit die de lopende overheidsopdracht rechtstreeks impacteren enkel van toepassing als die bepalingen geen financiële impact hebben.

Art. 31. De exploitant past de vaartuigen die hij op de datum van de inwerkingtreding van dit besluit inzet op de bestaande verbindingen, uiterlijk binnen vier jaar vanaf de datum van de inwerkingtreding aan aan de bepalingen van dit besluit.

Art. 32. De Vlaamse minister, bevoegd voor het gemeenschappelijk vervoer, de Vlaamse minister, bevoegd voor het algemeen mobiliteitsbeleid, en de Vlaamse minister, bevoegd voor de waterinfrastructuur en waterbeleid, zijn, ieder wat hem of haar betreft, belast met de uitvoering van dit besluit.

Brussel, 2 september 2022.

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

TRADUCTION

AUTORITE FLAMANDE

[C – 2022/33609]

2 SEPTEMBRE 2022. — Arrêté du Gouvernement flamand déterminant les modalités relatives à l'organisation du transport public de personnes par eau

Fondement juridique

Le présent arrêté est fondé sur :

- la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, article 20, article 87, modifié en dernier lieu par la loi spéciale du 6 janvier 2014 ;
- le décret du 2 avril 2004 relatif à l'agence autonomisée externe de droit public « De Vlaamse Waterweg nv », société anonyme de droit public, article 5, § 7 ;
- le décret du 26 avril 2019 relatif à l'accessibilité de base, article 2, 18°/1, inséré par le décret du 9 octobre 2020, article 7, § 2, article 19, alinéa 4, article 25, article 28, article 29, alinéas 2 et 3, article 32, § 2, § 3 et § 5, article 32/1, inséré par le décret du 9 octobre 2020, article 33, alinéa 4, article 34, article 34/1, inséré par le décret du 9 octobre 2020, article 39, modifié par le décret du 9 octobre 2020, article 41, article 44, article 45, § 1^{er}, alinéa 2, et article 47, § 2, alinéa 2.

Formalités

Les formalités suivantes ont été remplies :

- L'Inspection des Finances a rendu un avis le 19 janvier 2022.
- Le Conseil de Mobilité (« Mobiliteitsraad ») a donné son avis le 8 avril 2022.
- Le Conseil d'État a donné son avis n° 71.686/3 le 13 juillet 2022, en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973.

Cadre juridique

Le présent arrêté fait suite à la réglementation suivante :

- l'arrêté du Gouvernement flamand du 7 octobre 2005 portant création de l'agence autonomisée interne sans personnalité juridique « Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust » (Agence des Services maritimes et de la Côte).

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° embarcadère : l'arrêt de transport public de personnes par eau où les navires peuvent accoster pour que les voyageurs puissent embarquer et débarquer ;
- 2° décret du 26 avril 2019 : le décret du 26 avril 2019 relatif à l'accessibilité de base ;
- 3° services : les services fournis par l'exploitant associés à l'exploitation d'une liaison de transport public de personnes par eau ;
- 4° ministre : le ministre flamand compétent pour les transports en commun, le ministre flamand compétent pour la politique générale de mobilité, et le ministre flamand compétent pour l'infrastructure hydraulique et la politique de l'eau ;
- 5° Centrale de Mobilité : la Centrale de Mobilité, visée à l'article 33 du décret du 26 avril 2019 ;
- 6° tarifs : les tarifs fixés par le Gouvernement flamand en application de l'article 36, § 1^{er}, alinéa 2, du décret du 26 avril 2019 ;
- 7° liaison : la liaison par la voie d'eau entre deux embarcadères assurée par le transport public de personnes par eau ;
- 8° conseil de la région de transport : un conseil de la région de transport tel que visé à l'article 7 du décret du 26 avril 2019 ;
- 9° gestionnaire des voies navigables : l'autorité qui gère une ou plusieurs voies navigables, ou les eaux côtières du côté terre de la ligne de base à partir de laquelle la largeur de la mer territoriale est mesurée.

Art. 2. Les liaisons transversales à travers la Meuse mitoyenne, mentionnées au point 4° de l'annexe de l'arrêté du Gouvernement flamand du 7 octobre 2005 portant création de l'agence autonomisée interne sans personnalité juridique « Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust » (Agence des Services maritimes et de la Côte) ne relèvent pas du champ d'application du présent arrêté.

CHAPITRE 2. — *Processus décisionnel pour le transport public de personnes par eau*

Art. 3. § 1^{er}. Lors de la préparation, de l'élaboration, du suivi, de l'évaluation et, le cas échéant, de la révision du plan régional de mobilité, l'exploitant élabore une proposition de dispositions de fond relatives au transport public de personnes par eau. L'exploitant se concerte avec le gestionnaire des voies navigables lors de l'élaboration de la proposition.

L'élaboration de la proposition visée à l'alinéa 1^{er} se fait de la manière suivante :

- 1° l'exploitant effectue une analyse de faisabilité en tenant compte, entre autres, des faits, de la demande de transport, du contexte infrastructurel, financier et juridique et des variantes de solutions possibles pour un problème de mobilité, en indiquant la solution préférentielle, le cofinancement prévu et les conséquences budgétaires correspondantes ;
- 2° l'exploitant formule une proposition, y compris une note explicative, qui contient les détails de la solution choisie. La proposition comprend l'itinéraire, l'emplacement des embarcadères et la qualité prévue.

§ 2. L'exploitant soumet la proposition élaborée, visée au paragraphe 1^{er}, au conseil de la région de transport pour décision.

CHAPITRE 3. — *Principes minimaux relatifs au transport public de personnes par eau*

Art. 4. Le transport public de personnes par eau est organisé en tenant compte des principes minimaux suivants :

- 1° les conditions spécifiques liées à la navigation, la disponibilité et les dimensions du réseau de voies navigables, et la gestion intégrée de l'eau ;
- 2° le potentiel qualitatif de la navigation ;
- 3° les mesures de sécurité particulières à respecter, liées à la présence directe d'une voie navigable ;
- 4° les règles à respecter applicables aux voies navigables ;
- 5° le cas échéant, les très courtes distances à franchir entre deux rives et les modalités spécifiques y afférentes.

CHAPITRE 4. — *Services*

Art. 5. L'exploitant vise à déployer des navires d'une capacité suffisante pour que les voyageurs ne soient pas structurellement privés d'embarquement sur ces navires en raison d'un manque de capacité.

Si une demande de transport structurellement accrue est identifiée, l'exploitant, en consultation avec le conseil de la région de transport, s'efforce d'ajuster la fréquence des navires dans les limites des budgets disponibles ou d'étudier dans quelle mesure des navires de capacité accrue peuvent être utilisés.

Art. 6. L'exploitant prépare une évaluation périodique qui donne au moins un aperçu des services offerts et de leur utilisation. L'évaluation doit être effectuée au moins une fois par an. Le ministre peut spécifier la périodicité de l'évaluation.

L'exploitant soumet l'évaluation, visée à l'alinéa 1^{er}, au conseil de la région de transport et peut formuler les propositions suivantes au conseil de la région de transport, à condition que celles-ci s'inscrivent dans le cadre budgétaire dont il a connaissance :

- 1° des propositions d'adaptation des services ;
- 2° des propositions visant à aligner l'offre sur la demande réelle de transport d'une manière économiquement justifiée ;
- 3° des propositions visant à améliorer le transport public de personnes par eau.

Les propositions seront adoptées par le conseil de la région de transport en consensus avec l'exploitant.

Si l'exploitant et le conseil de la région de transport ne parviennent pas à un consensus tel que visé à l'alinéa 3 dans un premier temps, le conseil de la région de transport fait une proposition alternative pour le transport public de personnes par eau qui permet de manière équivalente à l'exploitant d'adapter les services à la demande réelle de transport.

L'adaptation éventuelle des services est communiquée à la Centrale de Mobilité et aux voyageurs au moins trois mois avant son entrée en vigueur.

CHAPITRE 5. — *Exploitation*

Art. 7. L'exploitant peut sous-traiter à des tiers une partie des services qu'il exploite. L'exploitant reste responsable de cette exploitation devant le conseil de la région de transport, la Centrale de Mobilité et le ministre.

Si l'exploitant sous-traite la fourniture de services de transport public de personnes par eau à un tiers par le biais d'un marché public, il adapte le cahier des charges afin que les dispositions du décret du 26 avril 2019 et du présent arrêté puissent être pleinement réalisées.

Art. 8. § 1^{er}. L'exploitant agit comme point de contact unique de la Centrale de Mobilité pour le transport public de personnes par eau. À cet égard, l'exploitant fournit à la Centrale de Mobilité les informations actualisées nécessaires sur l'offre de transport, les titres de transport et les tarifs, ainsi que sur les modifications éventuelles.

§ 2. Le gestionnaire des voies navigables informe en temps utile l'exploitant des travaux d'entretien et/ou d'infrastructure prévus qui peuvent entraver la bonne prestation des services par l'exploitant.

Dès qu'ils ont connaissance d'événements imprévus susceptibles d'affecter la prestation de services, le gestionnaire des voies navigables et l'exploitant s'informent mutuellement.

L'exploitant communique à la Centrale de Mobilité, aux voyageurs et au public l'impact des travaux et événements mentionnés aux alinéas 1^{er} et 2 sur l'offre de transport.

Art. 9. § 1^{er}. Les navires déployés, les embarcadères et l'alignement entre eux répondent aux exigences pour assurer un embarquement et un débarquement fluides et sûrs, avec une attention particulière à l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

Les places destinées aux voyageurs à mobilité réduite sont identifiées en tant que telles dans les navires.

§ 2. Les services d'urgence peuvent toujours utiliser la liaison en priorité.

§ 3. L'exploitant s'engage à prendre en compte les dernières évolutions en matière de sécurité, d'environnement et de confort lors de l'achat de nouveaux navires.

Art. 10. Aux embarcadères desservis par l'exploitant, où convergent les services de transport réguliers des exploitants de couches de transport, les services offerts sont coordonnés autant que possible entre les différents exploitants.

Dans l'alinéa 1^{er}, on entend par couche de transport : le réseau central, le réseau complémentaire et le transport sur mesure, visés à l'article 32, § 2 à § 4 du décret du 26 avril 2019.

L'exploitant peut conclure des accords avec les sociétés de transport d'autres régions sur l'interconnexion entre les services de transport réguliers aux embarcadères situés en dehors de la Région flamande qui sont desservis par l'exploitant.

Art. 11. Si les conditions suivantes sont remplies, l'exploitant peut apposer de la publicité visuelle et des dispositifs publicitaires dans ou sur le navire :

- 1° la publicité visuelle et les dispositifs publicitaires n'entravent pas les services ou le reste du trafic sur la voie navigable ;
- 2° la publicité visuelle et les dispositifs publicitaires ne compromettent pas la sécurité des passagers ;
- 3° le contenu de la publicité visuelle et des dispositifs publicitaires est compatible avec la fonction publique du navire.

Art. 12. § 1^{er}. L'exploitant veille à ce que, sur le navire, les informations nécessaires sont disponibles pour les voyageurs concernant tous les aspects suivants :

- 1° l'horaire ;
- 2° les modes de transport proposés à chaque embarcadère desservi ;
- 3° les conditions d'utilisation ;
- 4° les tarifs.

L'horaire et les coordonnées pour signaler des plaintes seront également disponibles aux embarcadères.

L'exploitant assure l'entretien des panneaux affichant les informations mentionnées aux alinéas 1^{er} et 2.

§ 2. Les navires de l'exploitant doivent porter l'indication de la liaison desservie, à des endroits suffisamment visibles pour le public.

§ 3. Un aperçu détaillé de tous les éléments suivants est disponible sur le site web de l'exploitant :

- 1° tous les titres de transport ;
- 2° tous les tarifs ;
- 3° les horaires ;
- 4° les passages en temps réel ;
- 5° les plans de réseau.

§ 4. Le plan de réseau publié par l'exploitant contient toutes les données suivantes :

- 1° les liaisons assurées par l'exploitant ;
- 2° les embarcadères avec les correspondances de transport public.

L'exploitant met à jour le plan de réseau si le trajet d'une ou plusieurs lignes est substantiellement modifié.

§ 5. Un système audiovisuel d'annonce d'arrêt sera prévu dans les navires nouvellement commandés pour une liaison avec plus de deux embarcadères desservis.

Art. 13. Le navire de l'exploitant porte les signes de reconnaissance des transports publics et l'architecture de marque sur l'accessibilité de base.

L'équipage en contact avec le public porte les signes de reconnaissance des transports publics.

Le ministre arrête les modalités relatives aux signes de reconnaissance des transports publics, visés à l'alinéa 2.

CHAPITRE 6. — Conditions de voyage

Art. 14. § 1^{er}. Dans le présent article, on entend par occupation maximale autorisée : le nombre de voyageurs mentionné sur le certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure mentionné à l'article 2, 16° de l'arrêté du Gouvernement flamand du 5 octobre 2018 établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, ou le nombre maximal de personnes tel que déterminé par le constructeur à défaut d'un tel certificat.

§ 2. Les voyageurs ne peuvent, sauf en cas de force majeure, embarquer ou débarquer qu'aux embarcadères.

Le navire dessert chaque embarcadère inclus dans le plan de réseau de la liaison.

L'accès au navire sera refusé si l'occupation maximale autorisée du navire est atteinte. L'occupation maximale autorisée du navire doit être communiquée à un endroit bien visible au lieu d'embarquement des passagers.

Les voyageurs doivent prendre place dans le navire de manière à permettre une occupation maximale du navire.

Les voyageurs sont tenus de céder leur place aux personnes suivantes :

- 1° les personnes à mobilité réduite ;
- 2° les personnes âgées ;
- 3° les femmes enceintes ;
- 4° les personnes portant des enfants.

§ 3. Le bétail et les chevaux ne sont pas autorisés sur le navire. D'autres animaux peuvent être refusés dans les cas suivants :

- 1° ils peuvent manifestement représenter un danger pour les autres voyageurs ;
- 2° ils risquent de salir, de gêner ou d'incommoder les autres voyageurs ;

- 3° l'occupation maximale autorisée a été atteinte ;
- 4° ils ne peuvent pas être tenus sur les genoux ou tenus en laisse sans entrave.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, les chiens d'assistance attestés et les animaux de police sont toujours autorisés à bord du navire.

§ 4. Seuls sont admis les colis qui, par leur taille, leur nature ou leur odeur, ne peuvent blesser, salir, gêner ou incommoder les autres voyageurs.

§ 5. L'équipage peut refuser l'accès au navire aux voyageurs qui enfreignent les dispositions du présent arrêté, ou les obliger à quitter le navire.

Art. 15. Dès que les voyageurs montent à bord du navire, ils sont, le cas échéant, en possession d'un titre de transport valable ou validé avant le départ.

Les voyageurs doivent pouvoir montrer le titre de transport valable à tout moment pendant le voyage aux personnes chargées du contrôle. Les voyageurs peuvent toujours prouver leur identité.

Art. 16. § 1^{er}. Il n'est pas autorisé :

- 1° de salir ou faire un usage impropre des installations, des équipements, des navires ou de l'embarcadère et de leurs dépendances ;
- 2° d'endommager ou perturber les installations, les équipements, les navires ou l'embarcadère et leurs dépendances ;
- 3° de toucher les signaux ou l'infrastructure de communication de l'embarcadère et leurs dépendances ou d'entraver leur visibilité ;
- 4° d'entraver ou retarder les navires ;
- 5° d'entraver le service de l'exploitant dans les navires, sur les embarcadères ou dans les espaces publics associés ou sur la voie navigable ;
- 6° de jeter ou laisser tout objet ou substance dans les navires, sur les embarcadères et leurs dépendances ou dans les espaces publics associés, ou de jeter depuis le navire tout objet ou substance ;
- 7° d'être en possession dans les navires, aux embarcadères ou dans les espaces publics associés, d'un objet ou d'une substance qui peut manifestement et immédiatement salir, gêner ou incommoder des personnes ;
- 8° d'être en possession dans les navires, aux embarcadères ou dans les espaces publics associés, d'un objet ou d'une substance qui peut manifestement et immédiatement, blesser des personnes ou les exposer à un autre danger pour leur intégrité physique ;
- 9° de perturber l'ordre public dans les navires, aux embarcadères ou dans les espaces publics associés, ou de troubler gravement la tranquillité des personnes qui y sont présentes :
 - a) en se trouvant en état évident d'ébriété publique ou d'intoxication de stupéfiants ou de substances psychotropes ;
 - b) en se trouvant en état malpropre évident ;
 - c) par des contacts physiques indésirables ;
 - d) par des propos ou actes offensants, immoraux ou menaçants ;
- 10° d'occuper des places sur les navires qui sont destinés aux personnes à mobilité réduite ;
- 11° de fumer dans les navires, dans les abris mentionnés à l'article 45 du décret du 26 avril 2019, et dans les autres espaces publics couverts ;
- 12° d'accéder sans autorisation aux locaux de service et passages interdits au publics et indiqués en tant que tels ;
- 13° de passer par-dessus les clôtures ou marquages de sécurité de l'embarcadère ou de se pencher sur les clôtures mobiles ;
- 14° de refuser de donner suite aux instructions de l'équipage des navires ou des personnes chargées de la surveillance pour respecter les dispositions du décret du 26 avril 2019 et du présent arrêté ;
- 15° de tromper l'équipage au cours du voyage par une fausse alerte ou par tout autre moyen ;
- 16° de bloquer les barrières, portails ou portes ou de s'appuyer contre ceux-ci ;
- 17° le cas échéant, de ne pas respecter les règles spécifiées à bord du navire de l'exploitant pour l'utilisation exclusive des portes et portails ;
- 18° d'embarquer ou de débarquer avant que le navire soit complètement amarré et que l'équipage ait donné la permission d'embarquer ou de débarquer ;
- 19° d'utiliser la commande de secours des portes, portails ou barrières ou de les ouvrir de toute autre manière, sauf en cas d'urgence ;
- 20° de faire un usage abusif du signal d'alarme ;
- 21° de faire usage d'un titre de transport falsifié, d'un justificatif falsifié pour le transport gratuit ou une réduction de tarif, ou d'une carte de réduction falsifiée ;
- 22° de faire usage d'un titre de transport personnalisé, d'un justificatif donnant droit au transport gratuit ou à une réduction tarifaire, ou d'une carte de réduction, chaque fois au nom d'une autre personne ;
- 23° de faire un usage abusif des possibilités ou des obligations de réservation, le cas échéant, y compris les conditions y afférentes.

§ 2. L'exploitant est chargé de communiquer les règles de sécurité et les conditions de voyage, visées à l'article 14, à l'article 15 et à l'article 16, § 1^{er}, que les voyageurs doivent respecter.

L'équipage des navires de transport public de personnes par eau veille à ce que les voyageurs et le public en général respectent les dispositions du paragraphe 1^{er}.

Art. 17. Tout usager du transport public de personnes par eau peut déposer gratuitement une plainte auprès de la Centrale de Mobilité ou de toute instance habilitée par d'autres réglementations à statuer sur une plainte relative à une violation présumée des dispositions du décret du 26 avril 2019 ou du présent arrêté.

CHAPITRE 7. — *Infrastructure*

Art. 18. L'infrastructure utilisée pour le transport public de personnes par eau est gérée par un gestionnaire des voies navigables, ou ce dernier dispose d'une convention permettant l'utilisation sans entrave de ladite infrastructure sur une longue période. Cette convention permet au moins à l'instance précitée d'adapter l'infrastructure susmentionnée à sa discrétion pour permettre son utilisation conformément aux dispositions du présent arrêté.

Art. 19. Un accord de coopération est conclu entre l'exploitant et le gestionnaire des voies navigables concerné, réglementant au moins les éléments suivants :

- 1° les exigences minimales des embarcadères, entre autres dans le contexte de la sécurité, de la circulation fluide et de l'accessibilité ;
- 2° la coordination entre les embarcadères et le navire pour assurer un amarrage et un désamarrage aisés et compatibles avec le service à fournir ;
- 3° les responsabilités ;
- 4° le partage d'information et la communication ;
- 5° la coordination lors de la conception de nouveaux embarcadères ou de leur rénovation complète.

Pour chaque embarcadère, une convention particulière peut être rédigée qui concrétise les conditions locales ou techniques spécifiques.

Art. 20. Sur chaque embarcadère, l'exploitant appose un panneau indiquant les informations visées à l'article 12, § 1^{er}, alinéa 2.

Le gestionnaire des voies navigables est responsable de la construction et de l'entretien structurel des embarcadères.

Art. 21. Les gestionnaires des voies navigables mettent en œuvre des projets visant à améliorer la fluidité des navires de l'exploitant, en tenant compte des priorités du plan de mobilité régional, de l'autre navigation et des autres fonctions de la voie navigable.

Art. 22. § 1^{er}. Si un embarcadère est équipé d'un abri, il offre aux voyageurs un confort d'attente, une sécurité et une protection contre les conditions météorologiques suffisants. 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 suffisamment éclairé pendant les heures de desserte 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 des informations aux voyageurs.

§ 2. Depuis l'abri, les voyageurs en attente doivent avoir une vue complète sur les navires de transport public de personnes par eau qui arrivent.

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 et à condition que les informations destinées aux voyageurs restent lisibles et que la vue des navires de transport public de personnes qui arrivent ne soit pas diminuée.

Art. 23. La commune demande les permis ou autorisations nécessaires au gestionnaire du domaine pour installer les abris, y compris les équipements supplémentaires.

CHAPITRE 8. — *Subvention pour l'équipement de l'arrêt aux embarcadères*

Art. 24. Une subvention sera accordée aux communes pour des projets axés sur l'équipement des arrêts aux embarcadères.

La subvention s'élève à :

- 1° 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 ;
- 2° 75% du coût, avec un maximum de 11 000 euros, pour la livraison et l'installation d'un abri vélo.

Art. 25. Un projet tel que visé à l'article 24, peut bénéficier d'une subvention telle que visée à l'article 24, si toutes les conditions suivantes sont remplies :

- 1° la commune est le gestionnaire de l'équipement de l'arrêt ;
- 2° la commune n'a pas confié la tâche de monter l'équipement à un tiers ;
- 3° l'abri répond aux dispositions visées à l'article 22.

Le coût visé à l'article 24, alinéa 2, comprend :

- 1° les frais pour les travaux selon le prix d'inscription de l'entrepreneur, le cas échéant à majorer des révisions de prix, des règlements, de travaux non prévus ou de travaux supplémentaires ;
- 2° si la commune exécute les travaux en gestion propre : les frais des matériaux utilisés, à justifier par les factures de leur achat ;
- 3° les frais de livraison et d'installation de l'équipement ;
- 4° les frais de conception, de production, de livraison et d'installation de l'équipement s'il s'agit d'une conception propre à la commune.

Art. 26. § 1^{er}. La demande de subvention visée à l'article 24 est introduite auprès du Département de la Mobilité et des Travaux publics et comprend toutes les données suivantes :

- 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, une copie de la décision d'attribution du conseil communal et le contrat avec l'adjudicataire.

§ 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 remet la demande et un avis écrit au ministre dans un délai d'ordre de quatre-vingt-dix jours à compter de la date de réception de la demande ou dans un délai d'ordre de quatre-vingt-dix jours à compter de la date de réception des compléments, visés à l'alinéa 1^{er}.

§ 3. Le ministre se prononce sur la demande de subvention dans un délai d'ordre de quatre-vingt-dix 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 démontre 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. 27. Lorsqu'un projet bénéficiant d'une subvention sur la base du présent arrêté bénéficie également d'une subvention sur une autre base, le montant de 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 9. — Dispositions modificatives

Art. 28. Dans l'arrêté du Gouvernement flamand du 6 septembre 2019 fixant les modalités relatives à la méthodologie de projet et au groupe de pilotage de projet dans le cadre de l'accessibilité de base, modifié par l'arrêté du Gouvernement flamand du 8 janvier 2021, il est inséré un article 5/1, rédigé comme suit :

« Art. 5/1. La méthodologie de projet, visée à l'article 2, § 1^{er}, du présent arrêté, s'applique aux projets de modification, à savoir une réduction, une adaptation ou une augmentation de l'offre de transport public de personnes par eau, visés à l'article 32/1 du décret relatif à l'accessibilité de base, y compris le déplacement ou la construction des embarcadères ou la desserte des points Hoppin y afférents, si l'une des conditions suivantes est remplie :

- 1° l'offre sur une ligne comportant plus de deux arrêts est ajustée de plus de 10 % des sièges-kilomètres. Par sièges-kilomètres, on entend le nombre de kilomètres parcourus multiplié par la capacité de passagers ;
- 2° le projet ne concerne pas une mesure temporaire due à une augmentation accidentelle ou planifiée de la demande de transport ou à des travaux ou des calamités sur l'itinéraire fixe d'une ligne ;
- 3° sur demande motivée de l'un ou de plusieurs membres du conseil de la région de transport.

Dans l'alinéa 1^{er}, on entend par point Hoppin : un point Hoppin tel que visé à l'article 1^{er} 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.

Pour les projets visés à l'alinéa 1^{er}, une note justificative unique est établie. La note justificative unique est établie conformément à l'article 2, § 2, alinéa 7. ».

Art. 29. L'article 8, § 1^{er}, du même arrêté est complété par un alinéa 2, rédigé comme suit :

« Pour les projets de transport public de personnes par eau, à l'exception des projets d'infrastructure sur ou le long des voies navigables d'eau et des terrains liés à l'eau, l'exploitant est l'initiateur. ».

CHAPITRE 10. — Dispositions finales

Art. 30. Pour les liaisons pour lesquelles l'exécution des services de transport public de personnes par eau se fait dans le cadre d'un marché public en cours à la date d'entrée en vigueur du présent arrêté, les dispositions du présent arrêté qui ont un impact direct sur le marché public en cours ne s'appliquent que si ces dispositions n'ont pas d'impact financier.

Art. 31. Dans un délai de quatre ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent arrêté, l'exploitant adapte les navires qu'il exploite à la date d'entrée en vigueur du présent arrêté sur les liaisons existantes, aux dispositions du présent arrêté.

Art. 32. Le ministre flamand ayant les transports en commun dans ses attributions, le ministre flamand ayant la politique générale de mobilité dans ses attributions et le ministre flamand ayant l'infrastructure hydraulique et la politique de l'eau dans ses attributions sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Bruxelles, le 2 septembre 2022.

Le Ministre-Président du Gouvernement flamand,

J. JAMBON

La Ministre flamande de la Mobilité et des Travaux publics,

L. PEETERS

VLAAMSE OVERHEID

Kanselarij, Bestuur, Buitenlandse Zaken en Justitie

[C – 2022/32861]

14 JULI 2022. — Stad Damme. — Vernietiging

Bij besluit van 14 juli 2022 van de gouverneur van de provincie West-Vlaanderen wordt de besluitvorming van de gemeenteraad van Damme van 19 mei 2022 inzake 'ontwikkeling Sportpark 't Veld' en van het college van burgemeester en schepenen van 11 mei 2022 inzake 'ontwikkeling Sportpark 't Veld' vernietigd.

Tegen dit besluit kan een beroep tot nietigverklaring of een verzoek tot schorsing van de tenuitvoerlegging worden ingediend bij de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Het verzoekschrift wordt ingediend, hetzij elektronisch via een beveiligde website van de Raad van State (<http://eproadmin.raadvst-consetat.be/>), of met een ter post aangetekende brief die wordt toegezonden aan de Raad van State (Wetenschapsstraat 33 te 1040 Brussel). Het verzoekschrift wordt ingediend binnen een termijn van zestig dagen nadat de beslissing werd betekend.