

**Art. 3.** - In artikel 21 van hetzelfde decreet, laatstelijk gewijzigd bij het ministerieel besluit van 22 maart 2022, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

- 1° in paragraaf 1, eerste lid, wordt het bedrag "1.089 euro" vervangen door het bedrag "1.173 euro";
- 2° in paragraaf 1, tweede lid, wordt het bedrag "1.000 euro" vervangen door het bedrag "1.077 euro";
- 3° in paragraaf 2, eerste lid, wordt het bedrag "1.997 euro" vervangen door het bedrag "2.150 euro";
- 4° in paragraaf 2, tweede lid, wordt het bedrag "1.906 euro" vervangen door het bedrag "2.052 euro".

**Art. 4.** - In artikel 26 van hetzelfde decreet, laatstelijk gewijzigd bij het ministerieel besluit van 22 maart 2022, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

- 1° in paragraaf 1, eerste lid, wordt het bedrag "1.089 euro" vervangen door het bedrag "1.173 euro";
- 2° in paragraaf 1, tweede lid, wordt het bedrag "1.000 euro" vervangen door het bedrag "1.077 euro";
- 3° in paragraaf 2, eerste lid, wordt het bedrag "1.997 euro" vervangen door het bedrag "2.150 euro";
- 4° in paragraaf 2, tweede lid, wordt het bedrag "1.906 euro" vervangen door het bedrag "2.052 euro".

**Art. 5.** - In artikel 55 van hetzelfde decreet, laatstelijk gewijzigd bij het ministerieel besluit van 22 maart 2022, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

- 1° in het tweede lid, 1°, wordt het bedrag "16.888 euro" vervangen door het bedrag "18.185 euro";
- 2° in het tweede lid, 2°, wordt het bedrag "23.654 euro" vervangen door het bedrag "25.471 euro";
- 3° in het tweede lid, 3°, wordt het bedrag "29.858 euro" vervangen door het bedrag "32.151 euro".

**Art. 6.** - In artikel 57 van hetzelfde decreet, laatstelijk gewijzigd bij het ministerieel besluit van 22 maart 2022, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

- 1° in het tweede lid, 1°, wordt het bedrag "14.044 euro" vervangen door het bedrag "15.123 euro";
- 2° in het tweede lid, 2°, wordt het bedrag "19.934 euro" vervangen door het bedrag "21.465 euro";
- 3° in het tweede lid, 3°, wordt het bedrag "25.823 euro" vervangen door het bedrag "27.806 euro".

**Art. 7.** - In artikel 1 van het besluit van de Regering van 22 november 2018 tot vaststelling van de basisdotatie en de bijkomende dotaties in het kader van de AktiF- en AktiF PLUS-maatregel ter bevordering van de werkgelegenheid, gewijzigd bij het ministerieel besluit van 22 maart 2022, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

- 1° in het eerste lid wordt het bedrag "1.644.745 euro" vervangen door het bedrag "1.771.046 euro";
- 2° in het tweede lid wordt het bedrag "8.157 euro" vervangen door het bedrag "8.783 euro";
- 3° in het derde lid wordt het bedrag "111.059 euro" vervangen door het bedrag "119.587 euro".

**Art. 8.** - In artikel 2 van hetzelfde besluit, laatstelijk gewijzigd bij het ministerieel besluit van 22 maart 2022, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

- 1° in het eerste lid wordt het bedrag "150.180 euro" vervangen door het bedrag "161.712 euro";
- 2° in het tweede lid wordt het bedrag "8.157 euro" vervangen door het bedrag "8.783 euro".

HOOFDSTUK 2. — *Indexering van subsidies voor gesubsidieerde contractuelen die aangesteld zijn in containerparken*

**Art. 9.** - In artikel 4, § 3, eerste lid, van het besluit van de Waalse Regering van 11 mei 1995 betreffende de gesubsidieerde contractuelen (Geco's) aangesteld voor de exploitatie van containerparken, laatstelijk gewijzigd bij het ministerieel besluit van 22 maart 2022, wordt het bedrag "7.671 euro" vervangen door het bedrag "8.260 euro".

HOOFDSTUK 3. — *Slotbepalingen*

**Art. 10.** - Dit besluit treedt in werking op 1 januari 2023.

Eupen, 15 september 2022.

De Minister van Cultuur en Sport, Werkgelegenheid en Media,  
I. WEYKMANS

**REGION WALLONNE — WALLONISCHE REGION — WAALS GEWEST**

**SERVICE PUBLIC DE WALLONIE**

[2022/207146]

**24 NOVEMBRE 2022.** — **Décret relatif à la politique cyclable et modifiant le décret du 1<sup>er</sup> avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales et le décret du 4 avril 2019 visant à généraliser les aménagements cyclables de qualité en Wallonie et à renforcer la sécurité des cyclistes (1)**

Le Parlement wallon a adopté et Nous, Gouvernement wallon, sanctionnons ce qui suit :

CHAPITRE 1<sup>er</sup>. — *Modifications du décret du 1<sup>er</sup> avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales*

**Article 1<sup>er</sup>.** L'intitulé du décret du 1<sup>er</sup> avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales est remplacé par ce qui suit :

« Décret relatif à la mobilité durable et à l'accessibilité ».

**Art. 2.** L'article 1<sup>er</sup> du même décret est remplacé par ce qui suit :

« Article 1<sup>er</sup>. Le présent décret a pour objet :

- 1° l'élaboration d'une Vision à long terme de la mobilité durable et de la Stratégie régionale de Mobilité;

2° l'élaboration concertée dans les communes et les bassins urbains de mobilité d'un outil de planification destiné à organiser et à améliorer l'accessibilité aux lieux de vie et d'activités, tant pour les personnes que pour les marchandises, dans un souci de développement durable;

3° la mise en oeuvre coordonnée des mesures d'organisation ou d'infrastructure issues de cette planification et leur évaluation;

4° les principes de la politique cyclable et l'élaboration des plans d'actions Wallonie cyclable;

5° la mise en place d'un droit de tirage des pouvoirs locaux relatif aux infrastructures dans le cadre de la mobilité durable. ».

**Art. 3.** Dans le même décret, il est inséré un Titre I/1 intitulé « Vision à long terme de la mobilité durable et Stratégie régionale de Mobilité ».

**Art. 4.** Dans le Titre I/1, inséré par l'article 3, il est inséré un article 2/1 rédigé comme suit :

« Art. 2/1. Pour la période courant jusqu'en 2027 puis tous les dix ans à partir de 2027, le Gouvernement adopte une Vision à long terme de la mobilité durable.

La Vision à long terme de la mobilité durable fixe les objectifs à atteindre en termes de mobilité en vue de faire face aux enjeux économiques, sociaux, et environnementaux pour les dix prochaines années.

Le Gouvernement sollicite l'avis du pôle « Mobilité » et concerta les différents acteurs institutionnels et associatifs concernés par la mobilité et qu'il désigne. ».

**Art. 5.** Dans le Titre I/1, inséré par l'article 3, il est inséré un article 2/2 rédigé comme suit :

« Art. 2/2. Pour la période courant jusqu'en 2029 puis tous les dix ans à partir de 2029, le Gouvernement adopte la Stratégie régionale de Mobilité.

La Stratégie régionale de Mobilité met en oeuvre les objectifs de la Vision à long terme de la mobilité durable.

Le Gouvernement sollicite l'avis du pôle « Mobilité » et concerta les différents acteurs institutionnels et associatifs concernés par la mobilité et qu'il désigne. ».

**Art. 6.** Dans le même décret, il est inséré un Titre IV/1 intitulé « La politique cyclable ».

**Art. 7.** Dans le Titre IV/1, inséré par l'article 6, il est inséré un chapitre I<sup>er</sup> intitulé « Généralités ».

**Art. 8.** Dans le chapitre I<sup>er</sup>, inséré par l'article 7, il est inséré un article 31/1 rédigé comme suit :

« Art. 31/1. La politique cyclable vise à augmenter la part modale du vélo en offrant des alternatives attractives à l'usage de la voiture individuelle et permettant de réduire les émissions de gaz à effets de serre en Région wallonne. La politique cyclable participe plus globalement à la mobilité durable, dans ses aspects sociaux, environnementaux et économiques.

La politique cyclable s'applique sur l'ensemble du territoire en tenant compte de toutes ses dynamiques et ses spécificités, à travers une bonne gouvernance des actions, autour d'un maillage cohérent d'infrastructures qualitatif et sécurisé ainsi que de services et d'une communication qui soutient le transfert modal. ».

**Art. 9.** Dans le Titre IV/1, inséré par l'article 6, il est inséré un chapitre II intitulé « Le Plan d'actions « Wallonie cyclable » ».

**Art. 10.** Dans le chapitre II, inséré par l'article 9, il est inséré un article 31/2 rédigé comme suit :

« Art. 31/2. Le Gouvernement définit un Plan d'actions « Wallonie cyclable », au début de chaque législature, dans les 18 mois suivant la formation du Gouvernement et pour une durée de cinq ans.

Le Plan d'actions « Wallonie cyclable » est concerté avec les acteurs institutionnels et associatifs concernés par la politique cyclable et désignés par le Gouvernement. Il contient les actions et le projet de politique cyclable afin de mettre en oeuvre la Stratégie régionale de Mobilité et est basé sur les thématiques suivantes :

1° la gouvernance;

2° les infrastructures et le réseau cyclable;

3° les services;

4° la communication.

Le plan prévoit les modalités de financement des actions de manière pluriannuelle, le cas échéant.

Un bilan du plan précédent est réalisé par le Gouvernement, préalablement à chaque nouveau plan. Le plan contient un chapitre relatif au bilan du plan précédent.

Le Gouvernement définit les méthodes et les outils de récolte de données permettant de mesurer les effets de la politique cyclable.

Un état de la situation de mise en oeuvre du plan est présenté annuellement au Parlement. ».

**Art. 11.** Dans le Titre IV/1, inséré par l'article 6, il est inséré un chapitre III intitulé « Le réseau cyclable structurant wallon ».

**Art. 12.** Dans le chapitre III, inséré par l'article 11, il est inséré un article 31/3 rédigé comme suit :

« Art. 31/3. Le Gouvernement établit un réseau cyclable structurant wallon.

Le réseau cyclable structurant wallon est un réseau cyclable fonctionnel qui se concrétise par des aménagements cyclables qualitatifs tels que définis par le Gouvernement, en ce compris des mesures de circulation visant à limiter sensiblement le trafic automobile et les vitesses de circulation.

Le réseau cyclable structurant wallon emprunte les voiries ou les emprises les plus adaptées du point de vue des critères suivants :

1° la cohérence de réseau;

2° la rapidité;

3° le caractère direct de la liaison entre deux pôles;

4° la sécurité;

- 5° le confort; 6° les pentes;  
7° les agréments.

Des itinéraires alternatifs et des aménagements cyclables temporaires peuvent être localement mis en place dans l'attente de l'aménagement cyclable qualitatif définitif. ».

**Art. 13.** Dans le même chapitre III, il est inséré un article 31/4 rédigé comme suit :

« Art. 31/4. Le réseau cyclable structurant wallon est composé de cyclostrades et de liaisons fonctionnelles supra-locales.

Les cyclostrades constituent l'épine dorsale du réseau cyclable structurant et relie des zones à haut potentiel de déplacements, en offrant une alternative attractive aux déplacements en voiture. Les cyclostrades sont potentiellement utilisées de manière intensive et bénéficient d'une infrastructure de grande qualité permettant de se déplacer dans les meilleures conditions de confort, de sécurité et d'efficacité sur des distances moyennes à longues et sur des aménagements cyclables reconnaissables. Le Gouvernement liste les cyclostrades et en définit l'identité visuelle.

Les liaisons cyclables fonctionnelles supra-locales constituent un réseau cyclable maillé d'itinéraires reliant des polarités urbaines ou rurales, d'équipements, de commerces, de services ou d'intermodalité.

Le réseau cyclable structurant wallon est défini en collaboration avec les acteurs locaux, et en particulier les communes, et les usagers cyclistes utilitaires.

Le réseau cyclable structurant est complété localement par des liaisons cyclables de desserte locale offrant une desserte cyclable fine du territoire. Elles relient des polarités de niveau local à des polarités de niveau supérieur, aux liaisons cyclables fonctionnelles supra-locales ou aux cyclostrades. ”.

**Art. 14.** Dans le même chapitre III, il est inséré un article 31/5 rédigé comme suit :

« Art. 31/5. Le Gouvernement peut déterminer des modalités de financement des aménagements cyclables qualitatifs sur le réseau cyclable structurant wallon et les liaisons de dessertes locales.

Les investissements liés à la mise en œuvre de cyclostrades sont définis et, en principe, pris en charge par le Gouvernement.

Les gestionnaires d'un domaine ou d'une voirie peuvent déléguer à une personne morale de droit public le soin de mener des études, d'attribuer un marché de services ou de travaux ou d'investir sur ce domaine ou cette voirie, par voie de conventions. Le Gouvernement arrête les modalités et le contenu de ces conventions de délégation. ».

**Art. 15.** Dans le même chapitre III, il est inséré un article 31/6 rédigé comme suit :

« Art. 31/6. Le propriétaire ou le gestionnaire de la voirie entretient le réseau cyclable structurant wallon.

Par dérogation à l'alinéa 1<sup>er</sup>, le Gouvernement peut arrêter des modalités de l'entretien du réseau cyclable structurant wallon.

Par dérogation aux alinéas 1<sup>er</sup> et 2, la Région prend en charge l'entretien ou le financement de l'entretien des cyclostrades selon les modalités à définir par le Gouvernement. ».

**Art. 16.** Dans le même chapitre III, il est inséré un article 31/7 rédigé comme suit :

« Art. 31/7. Le Gouvernement tient à jour un inventaire des aménagements du réseau cyclable structurant wallon et leur état. ».

**Art. 17.** Dans le même décret, il est inséré un Titre IV/2 intitulé « Le droit de tirage des pouvoirs locaux relatif aux infrastructures dans le cadre de la mobilité durable ».

**Art. 18.** Dans le Titre IV/2, inséré par l'article 17, il est inséré un chapitre I<sup>er</sup> intitulé « Les définitions ».

**Art. 19.** Dans le chapitre I<sup>er</sup>, inséré par l'article 18, il est inséré un article 31/8 rédigé comme suit :

« Art. 31/8. Pour l'application du présent Titre, l'on entend par :

- 1° les communes : toutes les communes situées sur le territoire de la Région wallonne;  
2° le principe STOP : le principe selon lequel les aménagements sont priorisés en fonction des besoins des usagers de la manière suivante :

- a) les aménagements en faveur des piétons;
- b) les aménagements en faveur des cyclistes;
- c) les aménagements en faveur des transports publics, des transports privés collectifs tels que les taxis, les voitures partagées ou le covoiturage;
- d) les aménagements en faveur des transports individuels tels que les parkings de délestage;

3° la réunion plénière d'avant-projet : la réunion au stade de l'esquisse crayon en présence de toute personne susceptible d'apporter une aide à la conception du projet et ayant pour but de garantir la qualité des projets et la sécurité des travaux et d'éviter, sauf cas de force majeure, tous les nouveaux travaux dans les délais de garantie prévus au marché sur le périmètre de l'investissement considéré;

4° le plan d'investissement : le plan d'investissement communal relatif à la réalisation de certaines infrastructures dans le cadre de la mobilité durable. ».

**Art. 20.** Dans le Titre IV/2, inséré par l'article 17, il est inséré un chapitre II intitulé « Le droit de tirage ».

**Art. 21.** Dans le chapitre II, inséré par l'article 20, il est inséré un article 31/9 rédigé comme suit :

« Art. 31/9. § 1<sup>er</sup>. Les communes peuvent recevoir une subvention, dans les conditions et selon la procédure prévue par le présent Titre, sous la forme d'un droit de tirage relatif à la réalisation de certaines infrastructures dans le cadre de la mobilité durable.

§ 2. Le droit de tirage vise spécifiquement à soutenir, conformément au principe STOP, le développement d'aménagements favorisant la mobilité durable et en particulier la mobilité active utilitaire et l'intermodalité dans les communes. ».

**Art. 22.** Dans le même chapitre II, il est inséré un article 31/10 rédigé comme suit :

« Art. 31/10. § 1<sup>er</sup>. Le droit de tirage est organisé sur la durée d'une mandature communale, en deux programmations de trois ans chacune, intégrées dans le programme stratégique transversal, visé à l'article L1123-27 du Code de la démocratie locale et de la décentralisation.

§ 2. Le montant du droit de tirage est fixé pour chaque programmation triennale par le Gouvernement.

§ 3. Le montant total du droit de tirage revenant aux communes correspond, pour une programmation triennale, aux crédits cumulés destinés à l'ensemble de la période couverte par ce programme. ».

**Art. 23.** Dans le même chapitre II, il est inséré un article 31/11 rédigé comme suit :

« Art. 31/11. § 1<sup>er</sup>. La quote-part du montant total, prévu à l'article 31/10, § 2, revenant à chaque commune, qui remet un plan d'investissement, est déterminée de la manière suivante :  $\{(\text{nombre de km de voiries de la commune}/\text{nombre total de km de voiries en Région wallonne}) * 0,5 + (\text{nombre d'habitants de la commune}/\text{nombre total d'habitants en Région wallonne}) * 0,5\} * \{\text{revenu moyen par habitant en Région wallonne}/\text{revenu moyen par habitant de la commune}\} + (1 - \text{revenu moyen par habitant en Région wallonne}/\text{revenu moyen par habitant de la commune}) * 0,25$ , sachant que :

1° par km de voiries, on entend le kilométrage de voiries communales revêtues de petite vicinalité et de grande communication selon les dernières statistiques de l'Institut wallon de l'évaluation, de la prospective et de la statistique disponibles;

2° par revenu moyen par habitant : on entend le revenu moyen par habitant calculé sur la base des déclarations fiscales selon les dernières statistiques de Statbel disponibles.

§ 2. L'inexécuté résultant de l'utilisation partielle des montants disponibles au stade de l'attribution profite à l'ensemble des communes. La répartition est proportionnelle aux enveloppes attribuées aux communes pour la programmation en cours.

Le montant de l'inexécuté d'une programmation est établi lors de la première année de la programmation suivante, au plus tard le 30 avril, sur la base des dossiers d'attribution introduits avant le 31 janvier de cette même année.

Les dossiers d'attribution introduits après ce délai ne sont pas pris en considération.

Le Gouvernement définit les modalités de calcul de l'inexécuté et sa répercussion sur les paiements.

§ 3. Le Gouvernement calcule le montant du droit de tirage attribué à chaque commune en application de la quote-part visée au paragraphe 1<sup>er</sup>.

§ 4. Le Gouvernement communique le montant du droit de tirage aux communes de telle manière qu'elles puissent obtenir l'approbation du plan visé par l'article 31/12, § 5, lors de la première année de chaque programmation.

§ 5. Le Gouvernement fixe les priorités régionales et les conditions particulières en matière d'investissement pour chaque programmation ainsi que les travaux subsidiables. ».

**Art. 24.** Dans le Titre IV/2, inséré par l'article 17, il est inséré un chapitre III intitulé « L'introduction du plan d'investissement ».

**Art. 25.** Dans le chapitre III, inséré par l'article 24, il est inséré un article 31/12 rédigé comme suit :

« Art. 31/12. § 1<sup>er</sup>. En fonction du montant fixé en application de l'article 31/11, § 3, les communes souhaitant bénéficier d'un droit de tirage rédigent un plan d'investissement, reprenant l'ensemble des projets qu'elles envisagent de réaliser au cours de chaque année de la programmation pluriannuelle concernée.

La commune peut être autorisée à déroger à l'alinéa 1<sup>er</sup> pour une partie du droit de tirage lié à la première programmation pluriannuelle en vue de la réalisation de travaux ou d'une acquisition lors de la seconde programmation pluriannuelle.

La demande de dérogation est formulée lors de la transmission du plan d'investissement initial. Elle est motivée par l'insuffisance des moyens disponibles ou par l'insuffisance de la durée de la programmation pluriannuelle concernée au regard des projets envisagés.

Le Gouvernement précise les conditions dans lesquelles la dérogation peut être accordée.

§ 2. Le plan d'investissement se concentre en priorité sur les besoins identifiés dans des outils de planification stratégiques approuvés par les communes.

Le plan d'investissement est concerté, notamment, avec les usagers et les parties impactées, selon les modalités déterminées par le Gouvernement.

§ 3. Le plan d'investissement est présenté selon les formes prévues par le Gouvernement et est conforme aux principes fixés par le Gouvernement.

§ 4. Le taux d'intervention de la Région wallonne pour les travaux subsidiables est déterminé par le Gouvernement. Il se situe entre soixante et quatre-vingts pour cent selon les conditions fixées par le Gouvernement.

§ 5. Le plan d'investissement est soumis à l'approbation du Gouvernement selon la procédure prévue par le Gouvernement.

Le Gouvernement peut approuver partiellement le plan d'investissement qui lui est soumis.

La commune dont le plan d'investissement n'a pas été totalement approuvé soumet au Gouvernement un plan rectifié dans les trente jours de la notification de la décision du Gouvernement. ».

**Art. 26.** Dans le Titre IV/2, inséré par l'article 17, il est inséré un chapitre IV intitulé « Les modalités et objet de la subvention ».

**Art. 27.** Dans le chapitre IV, inséré par l'article 26, il est inséré un article 31/13 rédigé comme suit :

« Art. 31/13. La transmission des pièces et des dossiers se fait par la voie électronique. Le Gouvernement en détermine les modalités. ».

**Art. 28.** Dans le même chapitre IV, il est inséré un article 31/14 rédigé comme suit :

« Art. 31/14. L'exécution de toute subvention, visée par le présent Titre et relative à un marché de travaux, est subordonnée à l'insertion dans les documents de marché relatifs à ces travaux, de clauses environnementales, sociales et éthiques visant à lutter contre le dumping social.

Ces clauses sont insérées cumulativement dans les documents de marché lorsque les seuils fixés par le Gouvernement sont atteints.

Le Gouvernement fixe les modalités d'insertion de ces clauses. ».

**Art. 29.** Dans le même chapitre IV, il est inséré un article 31/15 rédigé comme suit :

« Art. 31/15. Chaque investissement subventionné conformément à l'article 31/16 fait l'objet d'une réunion plénière d'avant-projet organisée et présidée par les communes.

Le Gouvernement arrête les modalités de cette réunion.

Le non-respect par les communes de l'organisation d'une réunion plénière d'avant-projet entraîne automatiquement le rejet du bénéfice de la subvention pour l'investissement concerné. ».

**Art. 30.** Dans le même chapitre IV, il est inséré un article 31/16 rédigé comme suit :

« Art. 31/16. Les subventions visées par le présent Titre sont réservées aux aménagements en faveur de la mobilité durable. Ces aménagements concernent :

- 1° les piétons;
- 2° les cyclistes;
- 3° l'intermodalité.

Le Gouvernement arrête la durée d'affectation des investissements et peut élargir la liste des aménagements éligibles. ».

**Art. 31.** Dans le même chapitre IV, il est inséré un article 31/17 rédigé comme suit :

« Art. 31/17. § 1<sup>er</sup>. Les communes choisissent parmi les dossiers inscrits pour l'année en cours dans leur plan d'investissement approuvé par le Gouvernement, les projets qu'elles entendent réaliser.

Les dossiers sont priorisés en fonction des constats établis sur la base des différents outils de planification stratégiques communaux.

§ 2. Les communes soumettent à l'approbation du Gouvernement les dossiers techniques et les cahiers des charges des projets qu'elles retiennent dans l'année référencée dans le programme d'investissement et avant le 30 juin lorsque leurs projets sont programmés la dernière année de la programmation.

Le Gouvernement détermine le contenu des dossiers soumis à son approbation.

§ 3. Le Gouvernement contrôle que les projets figurent dans le plan d'investissement des communes et vérifie la conformité technique et légale du projet à l'égard de l'ensemble des normes et des réglementations qui lui sont applicables.

Le Gouvernement détermine les délais et les modalités d'approbation des projets.

§ 4. Les communes procèdent au lancement des procédures de marchés publics uniquement après avoir reçu l'approbation du Gouvernement quant au projet concerné. Le non-respect de cette obligation entraîne la perte du subside sur le dossier concerné.

§ 5. Tout projet ayant fait l'objet d'une attribution de marché entre le 1<sup>er</sup> janvier de la première année de programmation et le 31 décembre de sa dernière année est couvert par la subvention. ».

**Art. 32.** Dans le même chapitre IV, il est inséré un article 31/18 rédigé comme suit :

« Art. 31/18. § 1<sup>er</sup>. Lorsque la décision d'attribution est prise, les communes transmettent les dossiers d'attribution au Gouvernement pour approbation y compris lorsque le montant du marché est inférieur aux montants au-delà desquels le marché est soumis à la tutelle générale d'annulation en vertu des articles L3111-1 et suivants du Code de la démocratie locale et de la décentralisation.

Le Gouvernement détermine le contenu du dossier soumis à son approbation et les modalités ainsi que les délais de cette approbation.

§ 2. Dès approbation de l'attribution, les communes procèdent à la notification du marché. Le non-respect de cette obligation entraîne la perte du subside sur le dossier concerné. ».

**Art. 33.** Dans le même chapitre IV, il est inséré un article 31/19 rédigé comme suit :

« Art. 31/19. Les communes soumettent à l'approbation du Gouvernement le dossier d'acquisition.

Le Gouvernement détermine le contenu du dossier soumis à son approbation, les modalités de cette approbation ainsi que les délais. ».

**Art. 34.** Dans le même chapitre IV, il est inséré un article 31/20 rédigé comme suit :

« Art. 31/20. Le Gouvernement fixe les documents à transmettre préalablement à l'exécution des travaux. ».

**Art. 35.** Dans le même chapitre IV, il est inséré un article 31/21 rédigé comme suit :

« Art. 31/21. Le droit de tirage fixé pour chaque programme pluriannuel est versé automatiquement aux communes par tranches annuelles successives.

Le droit de tirage relatif à chaque programmation pluriannuelle de la mandature communale est versé selon le schéma défini par le Gouvernement. ».

**Art. 36.** Dans le même chapitre IV, il est inséré un article 31/22 rédigé comme suit :

« Art. 31/22. § 1<sup>er</sup>. Le Gouvernement contrôle l'usage qu'ont fait les communes du droit de tirage, à l'issue des différents projets réalisés et dans son ensemble.

Le Gouvernement arrête les modalités de ce contrôle.

§ 2. Les communes avertissent sans délai le service désigné par le Gouvernement lorsqu'est accordée la réception provisoire d'un chantier financé par le droit de tirage.

Les communes demandent au Gouvernement d'exercer son contrôle global définitif de la bonne utilisation du droit de tirage lorsqu'elles accordent la réception provisoire du dernier chantier réalisé dans le cadre d'un plan d'investissement.

A défaut d'être sollicité par les communes en application de l'alinéa 2, le Gouvernement exerce d'office un premier contrôle intermédiaire dans les trois ans de la fin de la programmation pluriannuelle concernée et un contrôle définitif au plus tard dans les six ans de la fin de la programmation pluriannuelle concernée. ».

**Art. 37.** Dans le Titre IV/2, inséré par l'article 17, il est inséré un chapitre V intitulé « Le rapport général ».

**Art. 38.** Dans le chapitre V, inséré par l'article 37, il est inséré un article 31/23 rédigé comme suit :

« Art. 31/23. Le Gouvernement rédige un rapport général sur l'application du présent Titre à la fin de chaque programmation.

Ce rapport contient les éléments suivants :

1° une liste des projets par commune ayant fait l'objet d'une approbation conformément à l'article 31/17;

2° le taux de réalisation des plans d'investissements;

3° une évaluation qualitative;

4° une cartographie géolocalisée des projets réalisés dans le cadre de chaque plan d'investissement.

Le rapport est transmis au Parlement au plus tard le 31 mars de l'année suivante. ».

**Art. 39.** Dans le Titre IV/2, inséré par l'article 17, il est inséré un chapitre VI intitulé « Les dispositions transitoires ».

**Art. 40.** Dans le chapitre VI, inséré par l'article 39, il est inséré un article 31/24 rédigé comme suit :

« Art. 31/24. Le Gouvernement est habilité à déterminer un régime transitoire concernant la programmation du droit de tirage à partir de l'entrée en vigueur du présent décret et jusqu'en 2024. ».

CHAPITRE 2. — *Modifications du décret du 4 avril 2019 visant à généraliser les aménagements cyclables de qualité en Wallonie et à renforcer la sécurité des cyclistes*

**Art. 41.** A l'article 1<sup>er</sup>, § 1<sup>er</sup>, du décret du 4 avril 2019 visant à généraliser les aménagements cyclables de qualité en Wallonie et à renforcer la sécurité des cyclistes, les modifications suivantes sont apportées :

1° à l'alinéa 2, les mots « dispose d'un « haut potentiel cyclable » , c'est-à-dire qu'elle est reprise par le Schéma Directeur Cyclable pour la Wallonie » sont remplacés par les mots « est comprise dans le réseau cyclable structurant wallon »;

2° à l'alinéa 3, les mots « des communes, » sont insérés entre les mots « de la consultation » et des mots « des usagers cyclistes »;

3° à l'alinéa 3, les mots « de la Direction des déplacements doux et des partenariats communaux ainsi que de la direction de la sécurité des infrastructures routières du Service public de Wallonie » sont remplacés par les mots « des services de l'Administration désignés par le Gouvernement ».

**Art. 42.** L'article 3 du même décret est abrogé.

**Art. 43.** L'article 4 du même décret est abrogé.

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

Namur, le 24 novembre 2022.

Le Ministre-Président,  
E. DI RUPO

Le Vice-Président et Ministre de l'Économie, du Commerce extérieur, de la Recherche et de l'Innovation, du Numérique, de l'Aménagement du territoire, de l'Agriculture, de l'IFAPME et des Centres de compétences,  
W. BORSUS

Le Vice-Président et Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures,  
Ph. HENRY

La Vice-Présidente et Ministre de l'Emploi, de la Formation, de la Santé, de l'Action sociale et de l'Économie sociale, de l'Égalité des chances et des Droits des femmes,  
C. MORREALE

La Ministre de la Fonction publique, de l'Informatique, de la Simplification administrative, en charge des allocations familiales, du Tourisme, du Patrimoine et de la Sécurité routière,  
V. DE BUE

Le Ministre du Logement, des Pouvoirs locaux et de la Ville,  
C. COLLIGNON

Le Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives,  
A. DOLIMONT

La Ministre de l'Environnement, de la Nature, de la Forêt, de la Ruralité et du Bien-être animal,  
C. TELLIER

—  
Note

(1) Session 2022-2023

Documents du Parlement wallon, 1095 (2022-2023) N<sup>os</sup> 1 à 6

Compte rendu intégral, séance plénière du 23 novembre 2022

Discussion

Vote.

## ÜBERSETZUNG

## ÖFFENTLICHER DIENST DER WALLONIE

[2022/207146]

**24. NOVEMBER 2022 — Dekret über die Radverkehrspolitik und zur Abänderung des Dekrets vom 1. April 2004 über die lokale Mobilität und die lokale Zugänglichkeit und des Dekrets vom 4. April 2019 zur Verallgemeinerung von hochwertigen Fahrradanlagen in der Wallonie und zur Verbesserung der Sicherheit der Radfahrer (1)**

Das Wallonische Parlament hat Folgendes angenommen, und Wir, Wallonische Regierung, sanktionieren es:

*KAPITEL 1 — Änderungen des Dekrets vom 1. April 2004 über die lokale Mobilität und die lokale Zugänglichkeit*

**Artikel 1** - Der Titel des Dekrets vom 1. April 2004 über die lokale Mobilität und die lokale Zugänglichkeit wird durch den folgenden Titel ersetzt: "Dekret über nachhaltige Mobilität und Zugänglichkeit".

**Art. 2** - Artikel 1 desselben Dekrets wird durch Folgendes ersetzt: "Artikel 1 - Das vorliegende Dekret hat zum Ziel:

1° die Ausarbeitung einer langfristigen Vision für eine nachhaltige Mobilität und eine regionale Mobilitätsstrategie;

2° die konzertierte Ausarbeitung eines Planungsinstruments in den Gemeinden und städtischen Mobilitätseinzugsgebieten zur Organisation und Verbesserung der Zugänglichkeit von Lebens- und Wirtschaftsräumen sowohl für Personen als auch für Güter im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung;

3° die koordinierte Umsetzung der organisatorischen oder infrastrukturellen Maßnahmen, die sich aus dieser Planung ergeben, und ihre Bewertung;

4° die Grundsätze der Radverkehrspolitik und die Ausarbeitung von Aktionsplänen für eine fahrradfreundliche Wallonie;

5° die Einführung eines Inanspruchnahmerechts der lokalen Behörden in Bezug auf die Infrastrukturen im Rahmen der nachhaltigen Mobilität."

**Art. 3** - In dasselbe Dekret wird ein Titel I/1 mit dem Titel "Langfristige Vision für nachhaltige Mobilität und regionale Mobilitätsstrategie" eingefügt.

**Art. 4** - In den durch Artikel 3 eingefügten Titel I/1 wird ein Artikel 2/1 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 2/1 - Für den Zeitraum bis 2027 und danach alle zehn Jahre ab 2027 verabschiedet die Regierung eine langfristige Vision für nachhaltige Mobilität.

Die langfristige Vision der nachhaltigen Mobilität legt die Ziele fest, die im Bereich der Mobilität erreicht werden müssen, um die wirtschaftlichen, sozialen und umweltpolitischen Herausforderungen der nächsten zehn Jahre zu bewältigen.

Die Regierung beantragt die Meinung des Pools "Mobilität" und berät sich mit den verschiedenen Akteuren der Institutionen und Vereinigungen, die von der Mobilität betroffen sind und die sie ernennen."

**Art. 5** - In den durch Artikel 3 eingefügten Titel I/1 wird ein Artikel 2/2 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 2/2 - Für den Zeitraum bis 2029 und danach alle zehn Jahre ab 2029 verabschiedet die Regierung eine langfristige Vision für nachhaltige Mobilität.

Die regionale Mobilitätsstrategie setzt die Ziele der langfristigen Vision für nachhaltige Mobilität um.

Die Regierung beantragt die Meinung des Pools "Mobilität" und berät sich mit den verschiedenen Akteuren der Institutionen und Vereinigungen, die von der Mobilität betroffen sind und die sie ernennen."

**Art. 6** - In dasselbe Dekret wird ein Titel IV/1 mit dem Titel "Die Radverkehrspolitik" eingefügt.

**Art. 7** - In den durch Artikel 6 eingefügten Titel IV/1 wird ein Kapitel I mit dem Titel "Allgemeines" eingefügt.

**Art. 8** - In das durch Artikel 7 eingefügte Kapitel I wird ein Artikel 31/1 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 31/1 - Die Radverkehrspolitik zielt darauf ab, den modalen Anteil des Fahrrads zu erhöhen, indem sie attraktive Alternativen zur Nutzung des Privatwagens bietet und es ermöglicht, die Treibhausgasemissionen in der Wallonischen Region zu reduzieren. Die Radverkehrspolitik trägt im weiteren Sinne zur nachhaltigen Mobilität mit ihren sozialen, umweltpolitischen und wirtschaftlichen Aspekten bei.

Die Radverkehrspolitik wird im gesamten Gebiet unter Berücksichtigung all seiner Dynamiken und Besonderheiten durch eine gute Steuerung der Maßnahmen umgesetzt, rund um ein kohärentes Netz qualitativ hochwertiger und sicherer Infrastrukturen sowie mit Dienstleistungen und einer Kommunikation, die die Verlagerung des Verkehrs auf andere Verkehrsträger unterstützt."

**Art. 9** - In den durch Artikel 6 eingefügten Titel IV/1 wird ein Kapitel II mit dem Titel "Der Aktionsplan für eine fahrradfreundliche Wallonie" eingefügt.

**Art. 10** - In das durch Artikel 9 eingefügte Kapitel II wird ein Artikel 31/2 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 31/2 Die Regierung legt zu Beginn jeder Legislaturperiode, innerhalb von 18 Monaten nach der Regierungsbildung und für eine Dauer von fünf Jahren einen Aktionsplan für eine fahrradfreundliche Wallonie fest.

Der Aktionsplan für eine fahrradfreundliche Wallonie wird mit den von der Regierung benannten Akteuren der Institutionen und Vereinigungen, die von der Radverkehrspolitik betroffen sind, abgestimmt. Er enthält die Aktionen und das Projekt der Radverkehrspolitik zur Umsetzung der regionalen Mobilitätsstrategie und basiert auf den folgenden Themenbereichen:

1° Governance;

2° Infrastruktur und Radwegenetz;

3° Dienstleistungen;

4° Kommunikation.

Der Plan sieht die Finanzierung der Maßnahmen gegebenenfalls auf mehrjähriger Basis vor.

Vor jedem neuen Plan wird von der Regierung eine Bilanz des vorherigen Plans erstellt. Der Plan enthält ein Kapitel über die Bilanz des vorherigen Plans.

Die Regierung definiert die Methoden und Instrumente zur Datenerhebung, mit denen die Auswirkungen der Radverkehrspolitik gemessen werden können.

Ein Bericht über den Stand der Umsetzung des Plans wird dem Parlament jährlich vorgelegt.“.

**Art. 11** - In den durch Artikel 6 eingefügten Titel IV/1 wird ein Kapitel III mit dem Titel "Das strukturierende wallonische Radwegenetz" eingefügt.

**Art. 12** - In das durch Artikel 11 eingefügte Kapitel III wird ein Artikel 31/3 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 31/3 - Die Regierung erstellt ein strukturierendes wallonisches Radwegenetz.

Das strukturierende wallonische Radwegenetz ist ein funktionelles Radwegenetz, das sich in qualitativen Radverkehrsanlagen konkretisiert, wie sie von der Regierung festgelegt werden, einschließlich Verkehrsmaßnahmen, die darauf abzielen, den Autoverkehr und die Verkehrsgeschwindigkeiten deutlich zu begrenzen.

Das strukturierende wallonische Radwegenetz verläuft über die Straßen oder Landentnahmen, die unter folgenden Gesichtspunkten am besten geeignet sind:

- 1° Kohärenz des Netzes;
- 2° Schnelligkeit;
- 3° Direktheit der Verbindung zwischen zwei Polen;
- 4° Sicherheit;
- 5° Komfort;
- 6° Steigungen;
- 7° Annehmlichkeiten.

Alternativrouten und vorläufige Radverkehrsanlagen können lokal eingerichtet werden, bis die endgültige qualitative Radverkehrsanlage fertiggestellt ist.“.

**Art. 13** - In dasselbe Kapitel III wird ein Artikel 31/4 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 31/4 - Das strukturierende wallonische Radwegenetz besteht aus Radschnellwegen und überörtlichen funktionalen Verbindungen.

Die Radschnellwege bilden das Rückgrat des strukturierten Radwegenetzes und verbinden Gebiete mit hohem Mobilitätspotenzial, indem sie eine attraktive Alternative zur Fahrt mit dem Auto bieten. Radschnellwege werden potenziell intensiv genutzt und profitieren von einer hochwertigen Infrastruktur, die es ermöglicht, sich unter den besten Bedingungen in Bezug auf Komfort, Sicherheit und Effizienz über mittlere bis lange Distanzen und auf erkennbaren Radverkehrsanlagen fortzubewegen. Die Regierung listet die Radschnellwege auf und legt ihre visuelle Identität fest.

Die funktionalen überörtlichen Radverkehrsverbindungen bilden ein vermaschtes Netz von Radwegen, die städtische oder ländliche Knotenpunkte mit Einrichtungen, Geschäften, Dienstleistungen oder Intermodalität miteinander verbinden.

Das strukturierende wallonische Radverkehrsnetz wird in Zusammenarbeit mit den örtlichen Akteuren, insbesondere den Gemeinden, und den Nutzfahrradfahrern festgelegt.

Das strukturierende Radverkehrsnetz wird lokal durch örtliche Radverkehrsverbindungen ergänzt, die eine Feinerschließung des Gebiets für den Radverkehr bieten. Sie verbinden die örtlichen Knotenpunkte mit Knotenpunkten auf höherer Ebene, mit überörtlichen funktionalen Radverkehrsverbindungen oder mit Radschnellwegen“.“.

**Art. 14** - In dasselbe Kapitel III wird ein Artikel 31/5 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 31/5 - " Art. 31/5. Die Regierung kann die Finanzierungsmodalitäten für qualitative Radverkehrsanlagen auf dem strukturierenden wallonischen Radverkehrsnetz und den örtlichen Zubringerverbindungen festlegen.

Die mit der Umsetzung von Radschnellwegen verbundenen Investitionen werden festgelegt und grundsätzlich von der Regierung übernommen.

Die Verwalter eines Eigentums oder einer Straße können die Durchführung von Studien, die Vergabe eines Dienstleistungs- oder Bauauftrags oder Investitionen auf diesem Eigentum oder dieser Straße durch Vereinbarungen an eine juristische Person öffentlichen Rechts übertragen. Die Regierung legt die Modalitäten und den Inhalt dieser Übertragungsvereinbarungen fest.“.

**Art. 15** - In dasselbe Kapitel III wird ein Artikel 31/6 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 31/6 - Der Eigentümer oder der Verwalter der Straße unterhält das strukturierende wallonische Radwegenetz.

In Abweichung von Absatz 1 kann die Regierung die Modalitäten der Instandhaltung des wallonischen strukturierenden Radwegenetzes festlegen.

In Abweichung von den Absätzen 1 und 2 übernimmt die Region die Instandhaltung oder die Finanzierung der Instandhaltung von Radschnellwegen gemäß den von der Regierung festzulegenden Modalitäten.“.

**Art. 16** - In dasselbe Kapitel III wird ein Artikel 31/7 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 31/7 - Die Regierung führt ein Inventar der Einrichtungen des strukturierenden wallonischen Radwegenetzes und ihres Zustands.“.

**Art. 17** - In dasselbe Dekret wird ein Titel IV/2 mit dem Titel "Das Inanspruchnahmerecht der lokalen Behörden in Bezug auf Infrastrukturen im Rahmen einer nachhaltigen Mobilität" eingefügt.

**Art. 18** - In den durch Artikel 17 eingefügten Titel IV/2 wird ein Kapitel I mit dem Titel "Begriffsbestimmungen" eingefügt.



**Art. 19** - In das durch Artikel 18 eingefügte Kapitel I wird ein Artikel 31/8 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 31/8 - Für die Anwendung des vorliegenden Titels gelten folgende Begriffsbestimmungen:

1° die Gemeinden: alle Gemeinden, die sich auf dem Gebiet der Wallonischen Region befinden;

2° das STOP-Prinzip: das Prinzip, nach dem Ausbaumaßnahmen entsprechend den Bedürfnissen der Nutzer wie folgt priorisiert werden:

a) Maßnahmen zugunsten von Fußgängern;

b) Maßnahmen zugunsten von Radfahrern;

c) Ausbaumaßnahmen für öffentliche Verkehrsmittel, private Sammeltransporte wie Taxis, Carsharing oder Fahrgemeinschaften;

d) Einrichtungen für den Individualverkehr, wie z. B. Entlastungsparkplätze;

3° die Plenarsitzung zum Vorprojekt: die Sitzung im Stadium der Bleistiftskizze in Anwesenheit aller Personen, die bei der Projektkonzeption behilflich sein können, mit dem Ziel, die Qualität der Projekte und die Sicherheit der Arbeiten zu gewährleisten und außer im Falle höherer Gewalt alle neuen Arbeiten innerhalb der im Vertrag vorgesehenen Garantiefrieten auf dem Umfang der betrachteten Investition zu vermeiden;

4° der Investitionsplan: der kommunale Investitionsplan für die Errichtung bestimmter Infrastrukturen im Rahmen der nachhaltigen Mobilität."

**Art. 20** - In den durch Artikel 17 eingefügten Titel IV/2 wird ein Kapitel II mit dem Titel "Inanspruchnahmerecht" eingefügt.

**Art. 21** - In das durch Artikel 20 eingefügte Kapitel II wird ein Artikel 31/9 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 31/9 - § 1. Die Gemeinden können unter den Bedingungen und nach dem Verfahren dieses Titels einen Zuschuss in Form eines Inanspruchnahmerechts erhalten, das sich auf die Errichtung bestimmter Infrastrukturen im Rahmen der nachhaltigen Mobilität bezieht.

§ 2. Das Inanspruchnahmerecht zielt speziell darauf ab, in Übereinstimmung mit dem STOP-Prinzip die Entwicklung von Einrichtungen zu unterstützen, die die nachhaltige Mobilität und insbesondere die aktive Nutzmobilität und die Intermodalität innerhalb der Gemeinden fördern."

**Art. 22** - In dasselbe Kapitel II wird ein Artikel 31/10 mit folgendem Wortlaut eingefügt: "Art. 31/10 - § 1. Das Inanspruchnahmerecht wird über die Dauer einer kommunalen Amtszeit in zwei Programmplanungen von jeweils drei Jahren organisiert, die in das bereichsübergreifende strategische Programm gemäß Artikel L1123-27 des Kodex für lokale Demokratie und Dezentralisierung eingebettet sind.

§ 2 Die Höhe des Inanspruchnahmerechts wird für jede Programmplanung von drei Jahren von der Regierung festgelegt.

§ 3. Der Gesamtbetrag des den Gemeinden zustehenden Inanspruchnahmerechts entspricht für eine Programmplanung von drei Jahren den kumulierten Mitteln, die für den gesamten von diesem Programm abgedeckten Zeitraum bestimmt sind."

**Art. 23** - In dasselbe Kapitel II wird ein Artikel 31/11 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 31/11 - § 1. Der Anteil des in Artikel 31/10 § 2 vorgesehenen Gesamtbetrags, der jeder Gemeinde zusteht, die einen Investitionsplan einreicht, wird wie folgt bestimmt:  $\{(Anzahl\ Stra\beta enkilometer\ der\ Gemeinde/Gesamtanzahl\ Stra\beta enkilometer\ in\ der\ Wallonischen\ Region)\ * 0,5 + (Einwohnerzahl\ der\ Gemeinde/Gesamtanzahl\ Einwohner\ in\ der\ Wallonischen\ Region)\ * 0,5\}$ . \*  $\{durchschnittliches\ Pro-Kopf-Einkommen\ in\ der\ Wallonischen\ Region/durchschnittliches\ Pro-Kopf-Einkommen\ der\ Gemeinde\} + (1 - durchschnittliches\ Pro-Kopf-Einkommen\ in\ der\ Wallonischen\ Region/durchschnittliches\ Pro-Kopf-Einkommen\ der\ Gemeinde)\ * 0,25\}$ , wobei zu beachten ist, dass:

1° unter Straßenkilometer ist die Anzahl Kilometer befestigter kommunaler Straßen und Wege, einschließlich der kleinen Gemeindewege und der Hauptstraßen gemäß den letzten verfügbaren Statistiken des Wallonisches Institut für die Bewertung, Zukunftsforschung und Statistik zu verstehen;

2° unter durchschnittlichem Pro-Kopf-Einkommen ist das durchschnittliche Pro-Kopf-Einkommen zu verstehen, das auf der Grundlage der Steuererklärungen nach den letzten verfügbaren Statbel-Statistiken berechnet wird.

§ 2. Der nicht ausgeführte Teil, der sich aus der teilweisen Verwendung der in der Vergabephase verfügbaren Beträge ergibt, kommt allen Gemeinden zugute. Die Verteilung erfolgt proportional zu den den Gemeinden für die laufende Programmplanung zugewiesenen Finanzierungsmittel.

Der Betrag des nicht ausgeführten Teils einer Programmplanung wird im ersten Jahr der folgenden Programmplanung bis spätestens 30. April auf der Grundlage der bis zum 31. Januar desselben Jahres eingereichten Vergabeunterlagen ermittelt.

Die nach dieser Frist eingereichten Vergabeunterlagen werden nicht berücksichtigt.

Die Regierung legt die Modalitäten für die Berechnung des nicht ausgeführten Teils und dessen Auswirkung auf die Zahlungen fest.

§ 3. Die Regierung berechnet den Betrag des Inanspruchnahmerechts, der jeder Gemeinde in Anwendung des in Absatz 1 genannten Anteils zugeteilt wird.

§ 4. Die Regierung teilt den Gemeinden den Betrag des Inanspruchnahmerechts so mit, dass sie im ersten Jahr jeder Programmplanung die Genehmigung des in Artikel 31/12 § 5 genannten Plans erhalten können.

§ 5. Die Regierung legt die regionalen Prioritäten und die besonderen Investitionsbedingungen für jede Programmplanung sowie die bezuschussungsfähigen Arbeiten fest."

**Art. 24** - In dem durch Artikel 17 eingefügten Titel IV/2 wird ein Kapitel III mit dem Titel "Einführung des Investitionsplans" eingefügt.

**Art. 25** - In das durch Artikel 24 eingefügte Kapitel III wird ein Artikel 31/12 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 31/12 - § 1. Entsprechend dem in Anwendung von Artikel 31/11 § 3 festgelegten Betrag erstellen die Gemeinden, die ein Inanspruchnahmerecht geltend machen möchten, einen Investitionsplan, in dem alle Projekte aufgeführt sind, die sie in jedem Jahr der betreffenden mehrjährigen Programmplanung durchzuführen beabsichtigen.

Die Gemeinde kann ermächtigt werden, für einen Teil des Inanspruchnahmerechts, das mit der ersten mehrjährigen Programmplanung verbunden ist, von Absatz 1 abzuweichen, um im Rahmen der zweiten mehrjährigen Programmplanung Arbeiten durchzuführen oder einen Erwerb zu tätigen.

Der Antrag auf eine Ausnahmegenehmigung wird bei der Übermittlung des ursprünglichen Investitionsplans gestellt. Er wird damit begründet, dass die verfügbaren Mittel nicht ausreichen oder die Dauer der betreffenden mehrjährigen Programmplanung im Hinblick auf die geplanten Projekte nicht ausreichend ist.

Die Regierung legt die Bedingungen fest, unter denen die Ausnahmegenehmigung erteilt werden kann.

§ 2. Der Investitionsplan konzentriert sich vorrangig auf die Bedürfnisse, die in von den Gemeinden genehmigten strategischen Planungsinstrumenten ermittelt wurden.

Der Investitionsplan wird insbesondere mit den Nutzern und den betroffenen Parteien gemäß den von der Regierung festgelegten Modalitäten abgestimmt.

§ 3. Der Investitionsplan wird in der von der Regierung festgelegten Form vorgelegt und entspricht den von der Regierung festgelegten Grundsätzen.

§ 4. Der Interventionssatz der Wallonischen Region für die bezuschussbaren Arbeiten wird von der Regierung festgelegt. Er liegt zwischen sechzig und achtzig Prozent gemäß den von der Regierung festgelegten Bedingungen.

§ 5. Der Investitionsplan wird der Regierung gemäß dem von der Regierung vorgesehenen Verfahren zur Genehmigung vorgelegt.

Die Regierung kann den ihr vorgelegten Investitionsplan teilweise genehmigen.

Die Gemeinde, deren Investitionsplan nicht vollständig genehmigt wurde, legt der Regierung innerhalb von dreißig Tagen nach Bekanntgabe der Entscheidung der Regierung einen berichtigten Plan vor.

**Art. 26** - In den durch Artikel 17 eingefügten Titel IV/2 wird ein Kapitel IV mit dem Titel "Modalitäten und der Gegenstand des Zuschusses" eingefügt.

**Art. 27** - In das durch Artikel 26 eingefügte Kapitel IV wird ein Artikel 31/13 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 31/13 - Die Übermittlung von Unterlagen und Akten erfolgt auf elektronischem Weg. Die Regierung legt die Modalitäten fest."

**Art. 28** - In dasselbe Kapitel IV wird ein Artikel 31/14 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 31/14 - Die Ausführung jedes unter diesen Titel fallenden Zuschusses, der sich auf einen Bauauftrag bezieht, ist an die Aufnahme von Umwelt-, Sozial- und Ethikklauseln zur Bekämpfung von Sozialdumping in die Auftragsunterlagen für diese Arbeiten geknüpft.

Diese Klauseln werden kumulativ in die Auftragsunterlagen eingefügt, wenn die von der Regierung festgelegten Schwellenwerte erreicht werden.

Die Regierung legt die Modalitäten für die Einfügung dieser Klauseln fest."

**Art. 29** - In dasselbe Kapitel IV wird ein Artikel 31/15 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 31/15 - Jede gemäß Artikel 31/16 bezuschusste Investition ist Gegenstand einer Plenarsitzung zum Vorprojekt, die von den Gemeinden organisiert und geleitet wird.

Die Regierung legt die Modalitäten dieser Sitzung fest.

Die Nichteinhaltung der Organisation einer Plenarsitzung zum Vorprojekt durch die Gemeinden führt automatisch zur Ablehnung des Zuschusses für die betreffende Investition."

**Art. 30** - In dasselbe Kapitel IV wird ein Artikel 31/16 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 31/16 - Die in diesem Titel genannten Zuschüsse sind den Maßnahmen zur Förderung der nachhaltigen Mobilität vorbehalten. Diese Maßnahmen betreffen:

- 1° Fußgänger;
- 2° Fahrradfahrer;
- 3° Intermodalität.

Die Regierung legt die Dauer der Zweckbindung der Investitionen fest und kann die Liste der bezuschussbaren Maßnahmen erweitern."

**Art. 31** - In dasselbe Kapitel IV wird ein Artikel 31/17 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Art. 31/17 - § 1. Die Gemeinden wählen aus den Akten, die für das laufende Jahr in ihrem von der Regierung genehmigten Investitionsplan eingetragen sind, die Projekte aus, die sie umsetzen wollen.

Die Akten werden entsprechend den Feststellungen, die auf der Grundlage der verschiedenen strategischen Planungsinstrumente der Gemeinden gemacht wurden, priorisiert.

§ 2. Die Gemeinden legen der Regierung die technischen Unterlagen und die Lastenhefte der Projekte, die sie in dem im Investitionsprogramm angegebenen Jahr auswählen, und vor dem 30. Juni zur Genehmigung vor, wenn ihre Projekte im letzten Jahr der Programmplanung eingeplant sind.

Die Regierung legt den Inhalt der Akten fest, die ihr zur Genehmigung vorgelegt werden.

§ 3. Die Regierung kontrolliert, ob die Projekte im Investitionsplan der Gemeinden enthalten sind und prüft die technische und rechtliche Konformität des Projekts mit sämtlichen Normen und Vorschriften, die auf das Projekt anwendbar sind.

Die Regierung bestimmt die Fristen und Modalitäten für die Genehmigung der Projekte.

§ 4. Die Gemeinden leiten die Vergabeverfahren für öffentliche Aufträge erst ein, nachdem sie die Zustimmung der Regierung zu dem betreffenden Projekt erhalten haben. Die Nichteinhaltung dieser Verpflichtung führt zum Verlust des Zuschusses für die betreffende Akte.

§ 5. Alle Projekte, für die zwischen dem 1. Januar des ersten Jahres der Programmplanung und dem 31. Dezember des letzten Jahres der Programmplanung ein Auftrag vergeben wurde, sind durch den Zuschuss abgedeckt."

**Art. 32** - In dasselbe Kapitel IV wird ein Artikel 31/18 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

„Art. 31/18 - § 1. Wenn die Entscheidung über die Vergabe getroffen wird, leiten die Gemeinden die Vergabeunterlagen an die Regierung zur Genehmigung weiter, auch wenn der Auftragswert unter den Beträgen liegt, über denen der Auftrag gemäß Artikel L3111-1 ff. des Kodex für lokale Demokratie und Dezentralisierung der allgemeinen Annullierungsaufsicht unterliegt.

Die Regierung bestimmt den Inhalt der ihr zur Genehmigung vorgelegten Unterlagen und die Modalitäten sowie die Fristen für diese Genehmigung.

§ 2. Nach der Genehmigung der Vergabe nehmen die Gemeinden die Bekanntgabe des Auftrags vor. Die Nichteinhaltung dieser Verpflichtung führt zum Verlust des Zuschusses für die betreffende Akte.“

**Art. 33** - In dasselbe Kapitel IV wird ein Artikel 31/19 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

„Art. 31/19 - Die Gemeinden legen der Regierung die Erwerbsunterlagen zur Genehmigung vor.

Die Regierung bestimmt den Inhalt der ihr zur Genehmigung vorgelegten Unterlagen und die Modalitäten sowie die Fristen für diese Genehmigung.“

**Art. 34** - In dasselbe Kapitel IV wird ein Artikel 31/20 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

„Art. 31/20 - Die Regierung legt fest, welche Dokumente vor der Ausführung der Arbeiten übermittelt werden müssen.“

**Art. 35** - In dasselbe Kapitel IV wird ein Artikel 31/21 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

„Art. 31/21 - Das für jede mehrjährige Programmplanung festgelegte Inanspruchnahmerecht wird automatisch in aufeinanderfolgenden Jahrestreichen an die Gemeinden ausbezahlt.

Das Inanspruchnahmerecht für jede mehrjährige Programmplanung der kommunalen Amtszeit wird nach dem von der Regierung festgelegten Schema ausbezahlt.“

**Art. 36** - In dasselbe Kapitel IV wird ein Artikel 31/22 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

„Art. 31/22 - § 1. Die Regierung kontrolliert den Gebrauch, den die Gemeinden vom Inanspruchnahmerecht gemacht haben, nach Abschluss der einzelnen realisierten Projekte und insgesamt.

Die Regierung legt die Modalitäten dieser Kontrolle fest.

§ 2. Die Gemeinden benachrichtigen unverzüglich die von der Regierung bezeichnete Dienststelle, wenn die vorläufige Abnahme einer durch das Inanspruchnahmerecht finanzierten Baustelle gewährt wird.

Die Gemeinden fordern die Regierung auf, ihre endgültige globale Kontrolle der ordnungsgemäßen Verwendung des Inanspruchnahmerechts auszuüben, wenn sie die vorläufige Abnahme der letzten im Rahmen eines Investitionsplans durchgeführten Baustelle gewähren.

Wenn sie nicht in Anwendung von Absatz 2 von den Gemeinden darum ersucht wird, übt die Regierung von Amts wegen eine erste Zwischenkontrolle innerhalb von drei Jahren nach Ende der betreffenden mehrjährigen Programmplanung und eine endgültige Kontrolle spätestens innerhalb von sechs Jahren nach Ende der betreffenden mehrjährigen Programmplanung aus.“

**Art. 37** - In den durch Artikel 17 eingefügten Titel IV/2 wird ein Kapitel I mit dem Titel „Zusammenfassender Bericht“ eingefügt.

**Art. 38** - In das durch Artikel 37 eingefügte Kapitel IV wird ein Artikel 31/23 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

„Art. 31/23 - Die Regierung verfasst am Ende jeder Programmplanung einen zusammenfassenden Bericht über die Anwendung dieses Titels.

Dieser Bericht enthält folgende Angaben:

1° eine Liste der Projekte pro Gemeinde, die gemäß Artikel 31/17 genehmigt wurden;

2° die Realisierungsrate der Investitionspläne;

3° eine qualitative Bewertung;

4° eine geolokalisierte Kartografie der im Rahmen jedes Investitionsplans realisierten Projekte.

Der Bericht wird dem Parlament bis zum 31. März des folgenden Jahres übermittelt.“

**Art. 39** - In den durch Artikel 17 eingefügten Titel IV/2 wird ein Kapitel VI mit dem Titel „Übergangsbestimmungen“ eingefügt.

**Art. 40** - In das durch Artikel 39 eingefügte Kapitel VI wird ein Artikel 31/24 mit folgendem Wortlaut eingefügt: „Art. 31/24 - Die Regierung wird ermächtigt, eine Übergangsregelung bezüglich der Programmplanung des Inanspruchnahmerechts ab dem Inkrafttreten des vorliegenden Dekrets bis zum Jahr 2024 festzulegen.“

KAPITEL 2 — *Änderungen des Dekrets vom 4. April 2019 zur Verallgemeinerung von hochwertigen Fahrradanlagen in der Wallonie und zur Verbesserung der Sicherheit der Radfahrer.*

**Art. 41** - Artikel 1 § 1 des Dekrets vom 4. April 2019 zur Verallgemeinerung von hochwertigen Fahrradanlagen in der Wallonie und zur Verbesserung der Sicherheit der Radfahrer wird wie folgt abgeändert: 1° in Absatz 2 wird die Wortfolge „ein „hohes Fahrradpotenzial“ hat, d.h. unter das Fahrradleitschema für die Wallonie fällt“ durch die Wortfolge „Teil des strukturierenden wallonischen Radwegenetzes ist“ ersetzt;

2° in Absatz 3 wird zwischen das Wort „Befragung“ und die Wortfolge „der Radfahrer“ die Wortfolge „der Gemeinden,“ eingefügt;

3° in Absatz 3 wird die Wortfolge „der Direktion der Sicherheit der Straßeninfrastrukturen des Öffentlichen Dienstes der Wallonie“ ersetzt durch die Wortfolge „der von der Regierung benannten Dienststellen der Regierung“.

**Art. 42** - Artikel 3 desselben Dekrets wird aufgehoben.

**Art. 43** - Artikel 4 desselben Dekrets wird aufgehoben.

Wir verkünden das vorliegende Dekret und ordnen an, dass es im *Belgischen Staatsblatt* veröffentlicht wird.

Namur, den 24. November 2022

Der Ministerpräsident

E. DI RUPO

Der Vizepräsident und Minister für Wirtschaft, Außenhandel, Forschung und Innovation, digitale Technologien, Raumordnung, Landwirtschaft, das IFAPME und die Kompetenzzentren

W. BORSUS

Der Vizepräsident und Minister für Klima, Energie, Mobilität und Infrastrukturen

P. HENRY

Die Vizepräsidentin und Ministerin für Beschäftigung, Ausbildung, Gesundheit, soziale Maßnahmen und Sozialwirtschaft, Chancengleichheit und Rechte der Frauen

C. MORREALE

Die Ministerin für den öffentlichen Dienst, Datenverarbeitung, administrative Vereinfachung, beauftragt mit den Bereichen Kindergeld, Tourismus, Erbe und Verkehrssicherheit

V. DE BUE

Der Minister für Wohnungswesen, lokale Behörden und Städte,

C. COLLIGNON

Der Minister für Haushalt, Finanzen, Flughäfen und Sportinfrastrukturen

A. DOLIMONT

Die Ministerin für Umwelt, Natur, Forstwesen, ländliche Angelegenheiten und Tierschutz

C. TELLIER

—————  
Fußnote

(1) Sitzung 2022-2023

Dokumente des Wallonischen Parlaments, 1095 (2022-2023) Nr. 1 bis 6

Ausführliches Sitzungsprotokoll, Plenarsitzung vom 23. November 2022.

Diskussion.

Abstimmung.

—————  
VERTALING

#### WAALSE OVERHEIDSDIENST

[2022/207146]

**24 NOVEMBER 2022.** — Decreet betreffende het fietsbeleid en tot wijziging van het decreet van 1 april 2004 betreffende de plaatselijke mobiliteit en toegankelijkheid en het decreet van 4 april 2019 met het oog op een algemene invoering van kwaliteitsvolle fietsvoorzieningen in Wallonië en een hogere fietsersveiligheid (1)

Het Waals Parlement heeft aangenomen en Wij, Waalse Regering, bekrachtigen hetgeen volgt :

HOOFDSTUK 1. — *Wijzigingen in het decreet van 1 april 2004 betreffende de plaatselijke mobiliteit en toegankelijkheid*

**Artikel 1.** Het opschrift van het decreet van 1 april 2004 betreffende de plaatselijke mobiliteit en toegankelijkheid wordt vervangen volgt: "Decreet betreffende de duurzame mobiliteit en de toegankelijkheid".

**Art. 2.** Artikel 1 van hetzelfde decreet wordt vervangen door wat volgt: "Artikel 1. Dit decreet beoogt :

1° de uitwerking van een langetermijnvisie voor duurzame mobiliteit en van de gewestelijke mobiliteitsstrategie;

2° de in de gemeenten en stedelijke mobiliteitsgebieden afgesproken uitwerking van een planningsinstrument om de toegankelijkheid tot de woon- en leefgelegenheden te organiseren en te verbeteren zowel voor personen als voor goederen en dit gelet op de duurzame ontwikkeling;

3° de gecoördineerde uitvoering van de organisatorische of infrastructurele maatregelen die uit deze planning voortvloeien en de evaluatie daarvan;

4° de beginselen van het fietsbeleid en de ontwikkeling van de actieplannen "Wallonie cyclable";

5° de invoering van een trekkingsrecht voor plaatselijke besturen met betrekking tot de infrastructuur in het kader van duurzame mobiliteit".

**Art. 3.** In hetzelfde decreet wordt een Titel I/1 ingevoegd, met als opschrift "Langetermijnvisie voor duurzame mobiliteit en van de gewestelijke mobiliteitsstrategie".

**Art. 4.** In Titel I/1, ingevoegd bij artikel 3, wordt een artikel 2/1 ingevoegd, luidend als volgt:

"Art. 2/.1. Voor de periode tot 2027 en vervolgens om de tien jaar stelt de Regering een langetermijnvisie voor duurzame mobiliteit vast.

De langetermijnvisie op duurzame mobiliteit bevat de doelstellingen die op het gebied van mobiliteit moeten worden bereikt om de economische, sociale en milieu-uitdagingen voor de komende tien jaar aan te gaan.

De Regering wint het advies in van de beleidsgroep "Mobiliteit" en raadpleegt de verschillende institutionele en associatieve actoren die bij de mobiliteit betrokken zijn en die zij aanwijst".

**Art. 5.** In Titel I/1, ingevoegd bij artikel 3, wordt een artikel 2/2 ingevoegd, luidend als volgt:

"Art. 2/2. Voor de periode tot 2029 en vervolgens elke tien jaar vanaf 2029 stelt de Regering de gewestelijke mobiliteitsstrategie vast.

De gewestelijke mobiliteitsstrategie voert de doelstellingen van de langetermijnvisie voor duurzame mobiliteit uit.

De Regering wint het advies in van de beleidsgroep "Mobiliteit" en raadpleegt de verschillende institutionele en associatieve actoren die bij de mobiliteit betrokken zijn en die zij aanwijst."

**Art. 6.** In hetzelfde decreet wordt een Titel IV/1 ingevoegd, met als opschrift "Fietsbeleid".

**Art. 7.** In Titel IV/1, ingevoegd bij artikel 6, wordt een hoofdstuk I ingevoegd, met als opschrift "Algemeenheden".

**Art. 8.** In Titel I/1, ingevoegd bij artikel 7, wordt een artikel 31/1 ingevoegd, luidend als volgt:

"Art. 31/1. Het doel van het fietsbeleid is het modale aandeel van de fiets te verhogen door aantrekkelijke alternatieven te bieden voor het gebruik van de privé-auto en het mogelijk te maken de uitstoot van broeikasgassen in het Waalse Gewest te verminderen. Meer in het algemeen draagt het fietsbeleid bij tot duurzame mobiliteit, in haar sociale, ecologische en economische aspecten.

Het fietsbeleid wordt op het hele grondgebied toegepast, rekening houdend met alle dynamiek en specifieke kenmerken ervan, via een goed bestuur van de acties, rond een coherent netwerk van hoogwaardige en veilige infrastructuren en van diensten en communicatie die de modale verschuiving ondersteunen."

**Art. 9.** In Titel IV/1, ingevoegd bij artikel 6, wordt een hoofdstuk II ingevoegd, met als opschrift "Actieplan Wallonie cyclable".

**Art. 10.** In hoofdstuk II, ingevoegd bij artikel 9, wordt een artikel 31/2 ingevoegd, luidend als volgt:

"Art. 31/2. Binnen 18 maanden na de vorming van de Regering en voor een periode van vijf jaar stelt de Regering bij het begin van elke legislatuur een actieplan "Wallonie cyclable" op.

Het actieplan "Wallonie cyclable" wordt besproken met de institutionele en associatieve actoren die betrokken zijn bij het fietsbeleid en door de Regering worden aangewezen. Het bevat de acties en het fietsbeleidproject om de gewestelijke mobiliteitsstrategie uit te voeren en is gebaseerd op de volgende thema's:

- 1° het bestuur;
- 2° de infrastructuur en het fietsnetwerk;
- 3° de diensten;
- 4° de communicatie.

Het plan voorziet waar nodig in de financiering van acties op meerjarenbasis.

Vóór elk nieuw plan zal de Regering het vorige plan herzien. Het plan bevat een hoofdstuk over de evaluatie van het vorige plan.

De Regering bepaalt de methoden en instrumenten voor het verzamelen van gegevens om de effecten van het fietsbeleid te meten.

Een verslag over de uitvoering van het plan wordt jaarlijks aan het parlement voorgelegd."

**Art. 11.** In Titel IV/1, ingevoegd bij artikel 6, wordt een hoofdstuk III ingevoegd, met als opschrift "Waals structurerend fietsnetwerk".

**Art. 12.** In hoofdstuk III, ingevoegd bij artikel 11, wordt een artikel 31/3 ingevoegd, luidend als volgt :

"Art. 31/3. De Regering zet een Waals structurerend fietsnetwerk op.

Het Waalse structurerend fietsnetwerk is een functioneel fietsnetwerk in de vorm van kwalitatieve fietsvoorzieningen zoals gedefinieerd door de Regering, met inbegrip van verkeersmaatregelen om het autoverkeer en de snelheid van het verkeer aanzienlijk te beperken.

Het Waalse structurerend fietsnetwerk maakt gebruik van de meest geschikte wegen of innemingen vanuit het oogpunt van de volgende criteria:

- 1° netwerkcoherentie;
- 2° snelheid;
- 3° het rechtstreekse karakter van de verbinding tussen twee beleidsgroepen;
- 4° veiligheid;
- 5° comfort; 6° hellingen;
- 7° erkenningen.

Er kunnen plaatselijk alternatieve routes en tijdelijke fietsvoorzieningen worden aangelegd in afwachting van de voltooiing van de definitieve hoogwaardige fietsvoorziening."

**Art. 13.** In hetzelfde hoofdstuk III wordt een artikel 31/4 ingevoegd, luidend als volgt:

"Art. 31/4. Het Waalse structurerend fietsnetwerk bestaat uit fietssnelwegen en bovenlokale functionele verbindingen.

Fietssnelwegen vormen de ruggengraat van het structurerend fietsnetwerk en verbinden gebieden met een hoog verplaatsingspotentieel en bieden een aantrekkelijk alternatief voor de auto. Fietssnelwegen worden potentieel intensief gebruikt en genieten een hoogwaardige infrastructuur die comfortabel, veilig en efficiënt reizen over middellange tot lange afstanden en op herkenbare fietsvoorzieningen mogelijk maakt. De Regering somt de fietssnelwegen op en bepaalt hun visuele identiteit.

De functionele interstedelijke fietsverbindingen vormen een fijnmazig netwerk van fietsroutes die stedelijke of landelijke centra verbinden met voorzieningen, winkels, diensten of intermodaliteit.

Het Waalse structurerend fietsnetwerk is gedefinieerd in samenwerking met lokale actoren, met name de gemeenten, en utilitaire fietsers.

Het structurerend fietsnetwerk wordt lokaal aangevuld met lokale fietsverbindingen die een prima fietsaanbod in de omgeving bieden. Zij verbinden lokale centra met centra van hoger niveau, met bovenlokale functionele fietsverbindingen of met fietssnelwegen.”.

**Art. 14.** In hetzelfde hoofdstuk III wordt een artikel 31/5 ingevoegd, luidend als volgt:

”Art. 31/5. De Regering kan de wijze van financiering van hoogwaardige fietsvoorzieningen op het Waalse structurerend fietsnetwerk en de lokale verbindingen bepalen.

De investeringen in verband met de uitvoering van fietssnelwegen worden vastgesteld en in principe betaald door de Regering.

De beheerders van een domein of een weg kunnen de uitvoering van studies, de gunning van een opdracht voor diensten of werken of de investering in dit domein of deze weg door middel van overeenkomsten delegeren aan een publiekrechtelijke rechtspersoon. De Regering bepaalt de voorwaarden en de inhoud van deze delegatieovereenkomsten.”.

**Art. 15.** In hetzelfde hoofdstuk III wordt een artikel 31/6 ingevoegd, luidend als volgt:

”Art. 31/6. De eigenaar of beheerder van de weg moet het Waalse structurerend fietsnetwerk onderhouden.

In afwijking van lid 1 kan de Regering de voorwaarden voor het onderhoud van het Waalse structurerend fietsnetwerk vaststellen.

In afwijking van de leden 1 en 2, staat het Gewest in voor het onderhoud of de financiering van het onderhoud van de fietspaden volgens door de Regering te bepalen modaliteiten.”.

**Art. 16.** In hetzelfde hoofdstuk III wordt een artikel 31/7 ingevoegd, luidend als volgt:

”Art. 31/7. De Regering houdt een actuele inventaris bij van de voorzieningen op het Waalse structurerend fietsnetwerk en hun toestand.”.

**Art. 17.** In hetzelfde decreet wordt een Titel IV/2 ingevoegd, met als opschrift ”Trekingsrecht voor plaatselijke besturen met betrekking tot de infrastructuur in het kader van duurzame mobiliteit.”.

**Art. 18.** In Titel IV/2, ingevoegd bij artikel 17, wordt een hoofdstuk I ingevoegd, met als opschrift ”Algemeenheden”.

**Art. 19.** In hoofdstuk I, ingevoegd bij artikel 18, wordt een artikel 31/8 ingevoegd, luidend als volgt :

”Art. 31/8. Voor de toepassing van deze Titel dient te worden verstaan onder :

1° de gemeenten: alle gemeenten gelegen op het grondgebied van het Waalse Gewest;

2° het STOP-principe: het principe volgens hetwelk voorzieningen worden geprioriteerd volgens de behoeften van de gebruikers op de volgende wijze:

a) voorzieningen voor voetgangers;

b) voorzieningen voor fietsers;

c) voorzieningen voor openbaar vervoer, collectief privé-vervoer zoals taxi's, deelauto's of carpooling;

d) voorzieningen voor individueel vervoer, zoals een ontlastingsparkeerplaats;

3° de plenaire voorontwerpvergadering : de vergadering in het stadium van de potloodschets in aanwezigheid van alle personen die kunnen meewerken aan het ontwerp van het project en met het doel de kwaliteit van de projecten en de veiligheid van de werken te waarborgen en, behalve in geval van overmacht, nieuwe werken binnen de in het contract voorziene garantieperiode op de omtrek van de betrokken investering te vermijden;

4° het investeringsplan: het gemeentelijk investeringsplan met betrekking tot de realisatie van bepaalde infrastructuren in het kader van duurzame mobiliteit.”.

**Art. 20.** In Titel IV/2, ingevoegd bij artikel 17, wordt een hoofdstuk I ingevoegd, met als opschrift ”Trekkingrecht”.

**Art. 21.** In hoofdstuk II, ingevoegd bij artikel 20, wordt een artikel 31/9 ingevoegd, luidend als volgt :

”Art. 31/9. § 1. Gemeenten kunnen onder de voorwaarden en volgens de procedure van deze titel subsidie ontvangen in de vorm van een trekkingsrecht voor de verwezenlijking van bepaalde infrastructuur in het kader van duurzame mobiliteit.

§ 2. Het trekkingsrecht is specifiek bedoeld om, overeenkomstig het STOP-principe, de ontwikkeling te ondersteunen van voorzieningen die duurzame mobiliteit en in het bijzonder actieve utilitaire mobiliteit en intermodaliteit in de gemeenten bevorderen.”.

**Art. 22.** In hetzelfde hoofdstuk II wordt een artikel 31/10 ingevoegd, luidend als volgt :

”Art. 31/10. § 1. Het trekkingsrecht wordt georganiseerd voor de duur van een gemeentelijke ambtstermijn, in twee programma's van elk drie jaar, geïntegreerd in het overkoepelend strategisch programma, bedoeld in artikel L1123-27 van het Wetboek van plaatselijke democratie en decentralisatie.

§ 2. Het bedrag van het trekkingsrecht wordt voor elk driejarenprogramma door de Regering vastgesteld.

§ 3. Het totale bedrag van het trekkingsrecht voor de gemeenten komt, voor een programma van drie jaar, overeen met de gecumuleerde kredieten die bestemd zijn voor de gehele looptijd van dit programma.”.

**Art. 23.** In hetzelfde hoofdstuk II wordt een artikel 31/11 ingevoegd, luidend als volgt :

”Art. 31/11. § 1. Het deel van het in artikel 31/10, § 2, bedoelde totale bedrag dat verschuldigd is aan elke gemeente die een investeringsplan indient, wordt als volgt bepaald :  $\{(aantal\ km\ wegen\ in\ de\ gemeente / totaal\ aantal\ km\ wegen\ in\ het\ Waalse\ Gewest) * 0,5 + (aantal\ inwoners\ in\ de\ gemeente / totaal\ aantal\ inwoners\ in\ het\ Waalse\ Gewest) * 0,5\}$ . \*  $\{gemiddeld\ inkomen\ per\ inwoner\ in\ het\ Waalse\ Gewest / gemiddeld\ inkomen\ per\ inwoner\ van\ de\ gemeente\} + (1 - gemiddeld\ inkomen\ per\ inwoner\ in\ het\ Waalse\ Gewest / gemiddeld\ inkomen\ per\ inwoner\ van\ de\ gemeente) * 0,25\}$ , wetende dat :

1° onder km wegen wordt verstaan het aantal kilometers verharde gemeentelijke wegen van klein en groot belang volgens de laatste beschikbare statistieken van het ”Institut wallon de l'évaluation, de la prospective et de la statistique” (Waals Instituut voor evaluatie, prospectief beleid en statistiek);

2° onder gemiddeld inkomen per inwoner wordt verstaan het gemiddeld inkomen per inwoner berekend op basis van de belastingaangiften volgens de laatste beschikbare statistieken van Statbel.

§ 2. Het onuitgevoerde deel voortvloeiend uit het gedeeltelijke gebruik van de in het stadium van de gunning beschikbare bedragen komt het geheel van de gemeenten ten goede. De verdeling is evenredig aan de enveloppes die voor de lopende programmering aan de gemeenten zijn toegekend.

Het bedrag het onuitgevoerde deel van een programmering wordt in het eerste jaar van de volgende programmering uiterlijk op 30 april vastgesteld op basis van de vóór 31 januari van dat jaar ingediende gunningsdossiers.

Na deze termijn ingediende gunningsdossiers worden niet in aanmerking genomen.

De Regering bepaalt de methoden voor de berekening van het onuitgevoerde deel en de gevolgen daarvan voor de betalingen.

§ 3. De Regering berekent het bedrag van het trekkingsrecht dat aan elke gemeente wordt toegekend uit hoofde van het in paragraaf 1 bedoelde deel.

§ 4. De Regering deelt het bedrag van het trekkingsrecht op zodanige wijze aan de gemeenten mee dat zij in het eerste jaar van elk programma de goedkeuring van het in artikel 31/12, § 5, bedoelde plan kunnen verkrijgen.

§ 5. De Regering bepaalt de gewestelijke prioriteiten en de specifieke investeringsvoorwaarden voor elk programma en de werken die kunnen worden gesubsidieerd.”.

**Art. 24.** In Titel IV/2, ingevoegd bij artikel 17, wordt een hoofdstuk III ingevoegd, met als opschrift “Indiending van het investeringsplan”.

**Art. 25.** In hoofdstuk III, ingevoegd bij artikel 24, wordt een artikel 31/12 ingevoegd, luidend als volgt :

” Art. 31/12. § 1. Overeenkomstig het krachtens artikel 31/11, § 3, vastgestelde bedrag stellen de gemeenten die een trekkingsrecht wensen te genieten, een investeringsplan op waarin alle projecten worden opgesomd die zij voornemens zijn in elk jaar van het betrokken meerjarenprogramma uit te voeren.

De gemeente kan worden gemachtigd van het eerste lid af te wijken voor een deel van het trekkingsrecht dat verbonden is aan het eerste meerjarenprogramma met het oog op de uitvoering van werken of een verwerving tijdens het tweede meerjarenprogramma.

Het verzoek om een afwijking wordt ingediend bij de overmaking van het oorspronkelijke investeringsplan. Zij wordt gerechtvaardigd door de ontoereikendheid van de beschikbare middelen of door de ontoereikende duur van de betrokken meerjarenprogrammering in verhouding tot de beoogde projecten.

De Regering stelt de voorwaarden vast waaronder de afwijking kan worden toegestaan.

§ 2. Het investeringsplan is prioritair gericht op de behoeften die zijn vastgesteld in de door de gemeenten goedgekeurde strategische planningsinstrumenten.

§ 3. Het investeringsplan wordt ingediend in de door de Regering vastgestelde vorm en voldoet aan de door de Regering vastgestelde beginselen.

§ 4. Het interventiepercentage van het Waals Gewest voor subsidiabele werken wordt vastgesteld door de Regering. Het ligt tussen zestig en tachtig procent, afhankelijk van de voorwaarden die de Regering stelt.

§ 5. Het investeringsplan wordt aan de Regering ter goedkeuring voorgelegd volgens de door de Regering vastgestelde procedure.

De Regering kan het bij haar ingediende investeringsplan gedeeltelijk goedkeuren.

De gemeente waarvan het investeringsplan niet volledig is goedgekeurd, dient binnen dertig dagen na kennisgeving van de beslissing van de Regering een gecorrigeerd plan in bij de Regering.”.

**Art. 26.** In Titel IV/2, ingevoegd bij artikel 17, wordt een hoofdstuk IV ingevoegd, met als opschrift “Modaliteiten en doel van de subsidie”.

**Art. 27.** In hoofdstuk IV, ingevoegd bij artikel 26, wordt een artikel 31/13 ingevoegd, luidend als volgt :

”Art. 31/13. De toezending van documenten en dossiers geschiedt langs elektronische weg. De Regering stelt de modaliteiten daarvan vast.”.

**Art. 28.** In hetzelfde hoofdstuk IV wordt een artikel 31/14 ingevoegd, luidend als volgt :

”Art. 31/14. De uitvoering van elke in deze titel bedoelde subsidie in het kader van een opdracht voor werken is onderworpen aan de opneming in het bestek van deze werken van sociale, milieu- en ethische clausules ter bestrijding van sociale dumping.

Deze clausules worden cumulatief in het bestek opgenomen wanneer de door de Regering vastgestelde drempels worden bereikt.

De Regering stelt de modaliteiten vast voor het opnemen van deze clausule.”.

**Art. 29.** In hetzelfde hoofdstuk IV wordt een artikel 31/15 ingevoegd, luidend als volgt :

”Art. 31/15. Elke overeenkomstig artikel 31/16 gesubsidieerde investering is het voorwerp van een door de gemeenten georganiseerde en voorgezeten plenaire voortontwerpvergadering.

De Regering bepaalt de modaliteiten van deze vergadering.

Indien de gemeenten geen plenaire voorontwerpvergadering organiseren, wordt de subsidie voor de betrokken investering automatisch geweigerd.

**Art. 30.** In hetzelfde hoofdstuk IV wordt een artikel 31/16 ingevoegd, luidend als volgt :

"Art. 31/16. De in deze titel bedoelde subsidies zijn gereserveerd voor voorzieningen ten gunste van duurzame mobiliteit. Deze voorzieningen betreffen :

1° voetgangers;

2° fietsers ;

3° intermodaliteit.

De Regering bepaalt de duur van de investering en kan de lijst van in aanmerking komende installaties uitbreiden."

**Art. 31.** In hetzelfde hoofdstuk IV wordt een artikel 31/17 ingevoegd, luidend als volgt :

"Art. 31/17. § 1. De gemeenten kiezen de projecten die zij willen uitvoeren uit de dossiers die voor het lopende jaar zijn opgenomen in hun door de Regering goedgekeurde investeringsplan.

De dossiers worden geprioriteerd volgens de bevindingen van de verschillende instrumenten voor gemeentelijke strategische planning.

§ 2. De gemeenten leggen de technische dossiers en specificaties van de projecten die zij in het in het investeringsprogramma genoemde jaar en vóór 30 juni, wanneer hun projecten voor het laatste jaar van het programma zijn gepland, ter goedkeuring aan de Regering voor.

De Regering bepaalt de inhoud van de dossiers die haar ter goedkeuring worden voorgelegd.

§ 3. De Regering controleert of de projecten zijn opgenomen in het investeringsplan van de gemeenten en gaat na of het project technisch en juridisch in overeenstemming is met alle normen en voorschriften die erop van toepassing zijn.

De Regering bepaalt de termijnen en procedures voor de goedkeuring van projecten.

§ 4. De gemeenten beginnen pas met de procedures voor overheidsopdrachten nadat zij de goedkeuring van de Regering voor het betrokken project hebben ontvangen. Niet-nakoming van deze verplichting heeft tot gevolg dat de subsidie voor het betrokken dossier verloren gaat.

§ 5. Elk project waarvoor tussen 1 januari van het eerste programmeringsjaar en 31 december van het laatste programmeringsjaar een contract is gegund, valt onder de subsidie."

**Art. 32.** In hetzelfde hoofdstuk IV wordt een artikel 31/18 ingevoegd, luidend als volgt :

"Art. 31/18. § 1. Wanneer de gunningsbeslissing is genomen, leggen de gemeenten de gunningsdossiers ter goedkeuring voor aan de Regering, ook wanneer het bedrag van de opdracht lager is dan de bedragen waarboven de opdracht krachtens de artikelen L3111-1 en volgende van het Wetboek van plaatselijke democratie en decentralisatie aan de algemene nietigverklaring is onderworpen.

De Regering bepaalt de inhoud van het dossier dat haar ter goedkeuring wordt voorgelegd, alsmede de procedures en termijnen voor deze goedkeuring.

§ 2. Zodra de gunning is goedgekeurd, gaan de gemeenten over tot kennisgeving van de opdracht. Niet-nakoming van deze verplichting heeft tot gevolg dat de subsidie voor het betrokken dossier verloren gaat."

**Art. 33.** In hetzelfde hoofdstuk IV wordt een artikel 31/19 ingevoegd, luidend als volgt :

"Art. 31/19. De gemeenten leggen het aankoopdossier ter goedkeuring voor aan de Regering.

De Regering bepaalt de inhoud van het dossier dat haar ter goedkeuring wordt voorgelegd, alsmede de procedures en termijnen voor deze goedkeuring."

**Art. 34.** In hetzelfde hoofdstuk IV wordt een artikel 31/20 ingevoegd, luidend als volgt :

"Art. 31/20. De Regering bepaalt welke documenten vóór de uitvoering van de werken moeten worden ingediend."

**Art. 35.** In hetzelfde hoofdstuk IV wordt een artikel 31/21 ingevoegd, luidend als volgt :

"Art. 31/21. Het voor elk meerjarenprogramma vastgestelde trekkingsrecht wordt automatisch in opeenvolgende jaartranches aan de gemeenten uitbetaald.

Het trekkingsrecht voor elk meerjarenprogramma van de gemeentelijke zittingsperiode wordt betaald volgens de door de Regering vastgestelde regeling."

**Art. 36.** In hetzelfde hoofdstuk IV wordt een artikel 31/22 ingevoegd, luidend als volgt :

"Art. 31/22. § 1. De Regering houdt toezicht op het gebruik van het trekkingsrecht door de gemeenten, zowel in de afzonderlijke projecten als in het geheel.

De Regering bepaalt de modaliteiten van deze controle.

§ 2. De gemeenten stellen de door de Regering aangewezen dienst onmiddellijk in kennis van de voorlopige oplevering van een uit het trekkingsrecht gefinancierd bouwterrein.



De gemeenten zullen de Regering verzoeken haar definitieve algemene controle op het juiste gebruik van het trekkingsrecht uit te oefenen wanneer zij de voorlopige oplevering van de laatste in het kader van een investeringsplan uitgevoerde bouwplaats verlenen.

Indien de gemeenten daar niet om verzoeken overeenkomstig lid 2, voert de Regering automatisch een eerste tussentijdse controle uit binnen drie jaar na afloop van het betrokken meerjarenprogramma en een eindcontrole binnen zes jaar na afloop van het betrokken meerjarenprogramma.”.

**Art. 37.** In Titel IV/2, ingevoegd bij artikel 17, wordt een hoofdstuk V ingevoegd met als opschrift “Algemeen verslag”.

**Art. 38.** In hoofdstuk IV, ingevoegd bij artikel 37, wordt een artikel 31/23 ingevoegd, luidend als volgt :

“Art. 31/23. De Regering stelt na afloop van elk programma een algemeen verslag op over de toepassing van deze Titel.

Dat verslag omvat de volgende elementen :

1° een lijst van projecten per gemeente die overeenkomstig artikel 31/17 zijn goedgekeurd;

2° het uitvoeringstempo van de investeringsplannen;

3° een kwalitatieve beoordeling;

4° een geografische kaart van de projecten die in het kader van elk investeringsplan worden uitgevoerd.

Het verslag wordt uiterlijk op 31 maart van het volgende jaar aan het Parlement toegezonden.”.

**Art. 39.** In Titel IV/2, ingevoegd bij artikel 17, wordt een hoofdstuk I ingevoegd, met als opschrift “Overgangsbepalingen”.

**Art. 40.** In hoofdstuk VI, ingevoegd bij artikel 39, wordt een artikel 31/24 ingevoegd, luidend als volgt :

“Art. 31/24. De Regering wordt gemachtigd een overgangsregeling vast te stellen voor de programmering van het trekkingsrecht vanaf de inwerkingtreding van dit decreet tot 2024.”.

HOOFDSTUK 2. — *Wijzigingen in het decreet van 4 april 2019 met het oog op een algemene invoering van kwaliteitsvolle fietsvoorzieningen in Wallonië en een hogere fietsersveiligheid*

**Art. 41.** In artikel 1, § 1 van het decreet van 4 april 2019 met het oog op een algemene invoering van kwaliteitsvolle fietsvoorzieningen in Wallonië en een hogere fietsersveiligheid worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in het tweede lid worden de woorden “over een “hoog fietspotentieel” beschikt, namelijk zoals opgenomen in het Waals fietsstructuurplan” vervangen door de woorden “in het Waalse structurend fietsnetwerk is opgenomen”;

2° in het derde lid worden de woorden “van de gemeenten,” in gevoegd tussen de woorden “de raadpleging” en de woorden “van de fietsers”;

3° in het derde lid worden de woorden “van de Directie Zachte Verplaatsingen en Gemeentelijke Samenwerkingsverbanden alsook van de Directie Veiligheid van de Wegeninfrastructuur van de Waalse Overheidsdienst” vervangen door de woorden “van de door de Regering aangewezen diensten van de Administratie”.

**Art. 42.** Artikel 3 van hetzelfde decreet wordt opgeheven.

**Art. 43.** Artikel van hetzelfde decreet wordt opgeheven.

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

Namen, 24 november 2022.

De Minister-President,

E. DI RUPO

De Vice-Minister-President en Minister van Economie, Buitenlandse Handel, Onderzoek, Innovatie, Digitale Technologieën, Ruimtelijke Ordening, Landbouw, het “IFAPME”, en de Vaardigheidscentra,  
W. BORSUS

De Vice-Minister-President en Minister van Klimaat, Energie, Infrastructuur en Mobiliteit,  
P. HENRY

De Vice-Minister-President en Minister van Werk, Vorming, Gezondheid, Sociale Actie, Sociale Economie, Gelijke Kansen en Vrouwenrechten,  
C. MORREALE

De Minister van Ambtenarenzaken, Informatica, Administratieve Vereenvoudiging, belast met Kinderbijslag, Toerisme, Erfgoed en Verkeersveiligheid,  
V. DE BUE

De Minister van Huisvesting, Plaatselijke Besturen, en Stedenbeleid,  
C. COLLIGNON

De Minister van Begroting en Financiën, Luchthavens en Sportinfrastructuur,  
A. DOLIMONT

De Minister van Leefmilieu, Natuur, Bossen, Landelijke Aangelegenheden en Dierenwelzijn,  
C. TELLIER

Nota

(1) Zitting 2022-2023

Stukken van het Waalse Parlement 1095 (2022-2023) Nrs. 1 tot 6.

Volledig verslag, plenaire vergadering van 23 november 2022.

Bespreking.

Stemming.