



RAAD VAN STATE

afdeling Wetgeving

advies 54.196/3
van 25 oktober 2013

over

een ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering ‘betreffende
de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van
vervoer met langere en zwaardere slepen in het kader van een
proefproject’

Op 25 september 2013 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering ‘betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van vervoer met langere en zwaardere slepen in het kader van een proefproject’.

Het ontwerp is door de derde kamer onderzocht op 15 oktober 2013. De kamer was samengesteld uit Jo BAERT, kamervoorzitter, Jeroen VAN NIEUWENHOVE en Kaat LEUS, staatsraden, Lieven DENYS en Johan PUT, assessoren, en Marleen VERSCHRAEGHEN, toegevoegd griffier.

Het verslag is uitgebracht door Dries VAN EECKHOUTTE, auditeur.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 25 oktober 2013.

*

1. Met toepassing van artikel 84, § 3, eerste lid, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, heeft de afdeling Wetgeving zich toegespitst op het onderzoek van de bevoegdheid van de steller van de handeling, van de rechtsgrond, alsmede van de vraag of aan de te vervullen vormvereisten is voldaan.

*

STREKKING EN RECHTSGROND VAN HET ONTWERP

2. Het om advies voorgelegde ontwerpbesluit strekt ertoe uitvoering te geven aan het decreet van 3 mei 2013 ‘betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport’. Meer bepaald strekt het ontwerp ertoe het reglementair kader te bepalen teneinde, in het kader van een proefproject, het vervoer met langere en zwaardere slepen mogelijk te maken voor bepaalde voertuigcombinaties (artikel 2 van het ontwerp).

Artikel 3 van het ontwerp beoogt het vervoer met langere en zwaardere slepen niet toe te laten voor bepaalde goederen, containers en levende dieren. Artikel 4 van het ontwerp voorziet onder meer in het vereiste van een bekwaamheidsattest voor het besturen van dergelijke slepen. Tevens worden de trajecten (hoofd- en bedieningstrajecten) geïdentificeerd waarop dergelijk vervoer met langere en zwaardere slepen kan worden toegelaten met inbegrip van het aanduiden van de toetsingscriteria met het oog op de beoordeling van de geschiktheid van de bedieningstrajecten voor dergelijk vervoer. Ook worden de trajecten aangeduid waarop dergelijk vervoer niet wordt toegelaten (artikelen 5 tot 8 van het ontwerp).

De artikelen 9 en 10 van het ontwerp beogen de gevallen te regelen waarin het vergunde traject niet kan worden gevolgd wegens onvoorzienbare omstandigheden of waarin een alternatief traject kan worden aangevraagd.

Er wordt, wat de vergunningen betreft, bepaald welke verplichte vermeldingen de vergunning moet bevatten (artikel 12 van het ontwerp). Tevens wordt voorzien in de mogelijkheid om op elk ogenblik in het algemeen belang de vergunning in te trekken, te schorsen of te wijzigen (artikel 13 van het ontwerp). Ook wordt het maximaal aantal trajecten in het kader van het proefproject beperkt tot tien. Indien het aantal ontvankelijke en toelaatbare vergunningsaanvragen betrekking heeft op een hoger aantal trajecten, wordt het aantal trajecten herleid tot tien op basis van selectiecriteria (artikel 14 van het ontwerp). Aan de minister wordt de bevoegdheid gedelegeerd om de nadere regels van de vergunningsprocedure te bepalen waarbij het aantal aanvragen per aanvrager kan worden beperkt (artikel 11 van het ontwerp).

Ten slotte wordt voorzien in een evaluatie van het proefproject (artikelen 15 tot 17 van het ontwerp).

3.1. Voor het ontwerp kan in beginsel rechtsgrond worden gevonden in artikel 5 van het decreet van 3 mei 2013. In het eerste lid van de aanhef dient de verwijzing naar artikel 4 van dat decreet dan ook te worden vervangen door een verwijzing naar artikel 5 ervan.

3.2. Artikel 3 van het ontwerp vergt evenwel een nader onderzoek. De ontworpen regeling strekt ertoe te bepalen dat het vervoer met langere en zwaardere slepen niet wordt toegelaten voor:

- “1° het vervoer van gevaarlijke goederen (A.D.R.), vermeld in het Europees Verdrag betreffende het internationaal vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, ondertekend te Genève op 30 september 1957, als gewijzigd;
- 2° het tankvervoer;
- 3° het vervoer van levende dieren;
- 4° het vervoer van containers van 45 voet;
- 5° een goederenstroom die op het ogenblik van de vergunningsaanvraag via het spoor of de binnenvaart verloopt.”

3.3. Wat de eerste vier uitzonderingsgronden betreft, moet worden opgemerkt dat deze veeleer verband lijken te houden met de federale normatieve bevoegdheid inzake de algemene politie en de reglementering op het verkeer en vervoer, alsook van de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen zoals bedoeld in artikel 6, § 1, X en § 4, 3°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 ‘tot hervorming der instellingen’. Daarin ligt immers de bevoegdheid besloten tot het uitvaardigen van “regels van het wegverkeer die betrekking hebben op het verkeersverloop in zijn geheel en die erop toezien het wegverkeer op deze manier te regelen dat dit vlot kan verlopen en geen risico’s inhoudt voor anderen, evenals het voorkomen van gevaarlijke situaties”. Het invoeren van een reglementaire – dat wil zeggen een algemeen geldende – verbodsbepaling betreffende het vervoer met deze uitzonderlijke voertuigen van gevaarlijke goederen, vloeibare goederen (“tankvervoer”), levende dieren of containers van 45 voet (en meer), zelfs in het kader van een proefproject, kaderen binnen die hoger vermelde federale bevoegdheid. Er kan immers worden aangenomen dat een dergelijk algemeen verbod er met name toe strekt een veilig verkeer en het voorkomen van gevaarlijke situaties te waarborgen. Bovendien is vast te stellen dat deze verboden reeds zijn opgenomen in de bijlage bij het koninklijk besluit van 19 maart 2012 ‘betreffende langere en zwaardere slepen in het kader van proefprojecten’ (zie de bijlage, artikel N, § 7, tweede lid, wat het vervoer van 45 voet containers betreft, en derde lid, wat het vervoer van gevaarlijke goederen of vloeistoffen in tanks en het vervoer van levende dieren betreft).

3.4. Wat meer in het bijzonder het verbod betreft om, in het kader van het proefproject, het vervoer met langere en zwaardere slepen niet toe te laten voor “een goederenstroom die op het ogenblik van de vergunningsaanvraag via het spoor of de binnenvaart verloopt”, blijkt de doelstelling ervan niet zozeer te zijn gelegen in veiligheidsoverwegingen maar wel in het vermijden van een daling van het aandeel transport per spoor of binnenvaart (de zogenaamde “*modal shift*”). Dit blijkt ook uit het advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (hierna: MORA) van 20 september 2013 over het voorliggende ontwerpbesluit, waarin wordt benadrukt dat het proefproject geenszins mag leiden tot een “*reverse modal shift*” zodat het is “aangewezen dat voor het proefproject uitsluitend goederenstromen worden geselecteerd die momenteel reeds over de weg verlopen”.¹ Ook al kan worden aangenomen dat een dergelijke verbodsbepaling, gesteund op bekommernissen betreffende de *modal shift*, kan worden ingepast in de gewestelijke

¹ Zie punt 2.4 van het advies van de Mobiliteitsraad.

bevoegdheid inzake het vervoers- en mobiliteitsbeleid, dan nog moet worden vastgesteld dat voor het uitvaardigen van een dergelijk algemeen en absoluut geldend verbod, dat een beperking inhoudt van het beginsel van de vrijheid van handel en nijverheid, geen afdoende steun kan worden gevonden in artikel 5 van het decreet van 3 mei 2013. Beperkingen op de handelingsvrijheid van personen en ondernemingen – zij het in de economische sector of andere sectoren – kunnen slechts worden uitgevaardigd bij of krachtens (hetgeen een uitdrukkelijke machtiging vereist) een wetskrachtige norm. Artikel 5 van het decreet van 3 mei 2013 machtigt de Vlaamse Regering weliswaar om de aanvangsdatum van het proefproject te bepalen, de trajecten en de geschiktheid van deze trajecten te beoordelen, het aantal trajecten te beperken, de “inhoud van de vergunning” te bepalen, evenals de vergunnings- en de evaluatieprocedure vast te stellen, doch in die bepaling is onvoldoende steun te vinden voor een verbodsbepaling wat de aard van de te vervoeren goederen of de goederenstroom betreft.

Ook is het niet evident dat artikel 10 van het decreet van 3 mei 2013 in dat verband rechtsgrond zal kunnen bieden. Overeenkomstig dat artikel 10 van dat decreet kan de Vlaamse Regering uitzonderlijk vervoer “verbieden op bepaalde tijdstippen, plaatsen of in bepaalde omstandigheden, of het onderwerpen aan bepaalde voorwaarden”.² Het is echter twijfelachtig of het op algemene en absolute wijze verbieden van vervoer van bepaalde goederenstromen met langere en zwaardere slepen tot vermindering van een *reverse modal shift*, kan worden aangezien als een dergelijke “bepaalde omstandigheid”. De verbodsmaatregelen van het decreet van 3 mei 2013 hebben immers betrekking op het beheer van wegeninfrastructuur en strekken in hoofdzaak tot de bescherming van deze wegeninfrastructuur tegen schade zoals ook kan worden afgeleid uit de voorschriften inzake sanctionering bedoeld in hoofdstuk 3 van datzelfde decreet. Indien de steller van het ontwerp rechtsgrond zou willen ontleenen aan artikel 10 van het decreet van 3 mei 2013 om te verbieden dat bepaalde goederenstromen zouden worden vervoerd met langere en zwaardere slepen dan zal eerst een wetgevend initiatief moeten worden genomen om dit te verduidelijken in de tekst zelf van artikel 10 van het decreet van 3 mei 2013. Dit geldt des te meer nu de rechtsgrond waarbij de uitvoerende macht wordt gemachtigd om maatregelen te nemen waarbij de vrijheid van handel en nijverheid van rechtsonderhorigen wordt beperkt, in de rechtspraak op restrictieve wijze wordt uitgelegd³.

3.5. Artikel 13 van het ontwerp bepaalt dat de vergunning op elk ogenblik geheel of gedeeltelijk ingetrokken, geschorst of gewijzigd kan worden in het algemeen belang, zonder dat de vergunninghouder aanspraak kan maken op een schadeloosstelling. Voor het bij besluit afbreuk doen aan het bij wet bepaalde recht op schadevergoeding (wegens rechtmatige of onrechtmatige overheidsdaad), is een specifieke rechtsgrond vereist. De afdeling Wetgeving ziet voor de thans ontworpen bepaling geen rechtsgrond.

² Luidens de memorie van toelichting bij artikel 10 strekt die bepaling ertoe de Vlaamse Regering te machtigen specifieke voorschriften te bepalen om het uitzonderlijk vervoer op bepaalde tijdstippen (bijv. extreme temperaturen), plaatsen (bijv. bruggen met beperkte draagkracht) enzovoort te verbieden of aan extra voorwaarden te onderwerpen, *Parl.St.* Vl. Parl. 2012-13, nr. 1870/1, 7.

³ Zie onder meer Cass. 21 januari 1977, *Pas.*, I, 549; zie ook M. HERBIET en A.L. DURVIAUX, 7. *Droit public économique*, in *Bibliothèque de droit administratif*, Bruxelles, La Chartre, 2008, 19.

3.6. Ten slotte dient te worden opgemerkt dat het decreet van 3 mei 2013 nog niet in werking is getreden, zodat artikel 5 ervan nog geen rechtsgrond kan bieden voor het thans voorliggende ontwerp.⁴ De adviesaanvrager zal er dan ook over moeten waken dat het decreet van 3 mei 2013 in werking is getreden ten laatste op dezelfde dag dat het thans voorliggende ontwerp in werking treedt. Ter overweging kan aan de steller van het ontwerp worden meegegeven om na artikel 18 in het te nemen besluit een nieuw artikel in te voegen dat luidt als volgt:

“Dit besluit treedt in werking op dezelfde datum als het besluit van de Vlaamse Regering van [datum] ‘betreffende handhaving inzake de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport’.”

BEVOEGDHEID

4.1. In de nota aan de Vlaamse Regering wordt uitdrukkelijk verwezen naar de adviezen 41.234/VR⁵ van 3 oktober 2006 en 45.405/4⁶ van 24 november 2008 waarin de Raad van State, afdeling Wetgeving, wees op de nauwe onderlinge verwevenheid van de bevoegdheid van de federale overheid en de gewesten voor de reglementering van het uitzonderlijk vervoer, evenals voor het vervoer met langere en zwaardere slepen. De afdeling Wetgeving wees er in advies 45.405/4 meer bepaald op dat:

“3. Inzake de reglementering van uitzonderlijk vervoer dient rekening te worden gehouden met :

- enerzijds, de bevoegdheid van de federale overheid inzake «de algemene politie en de reglementering op het verkeer en vervoer, alsook van de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen» (artikel 6, § 4, 3°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen),
- anderzijds, de bevoegdheid van de gewesten inzake de «wegen en hun aanhorigheden» (artikel 6, § 1, X, eerste lid, 1°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980).

4. Volgens de parlementaire voorbereiding van het genoemde artikel 6, § 4, 3°, heeft de federale bevoegdheid inzake de «algemene politie en de reglementering op het verkeer en het vervoer» betrekking op de politiereglementen die van toepassing zijn op de verschillende vervoerwijzen, onder meer deze over de politie van het wegverkeer⁷. De federale bevoegdheid betreffende het vaststellen van «de technische voorschriften inzake

⁴ Artikel 24 van het decreet van 3 mei 2013 bepaalt: “Dit decreet treedt in werking op een door de Vlaamse Regering vast te stellen datum en uiterlijk op 1 juli 2014.” In de inwerkingtreding ervan wordt voorzien met artikel 14 van het gelijktijdig voor advies voorliggende ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering ‘betreffende handhaving inzake de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport’, waarover de Raad van State, afdeling Wetgeving, op 25 oktober 2013 advies 54.197/3 heeft gegeven.

⁵ Adv.RvS 41.234/VR van 3 oktober 2006 over een ontwerp van koninklijk besluit ‘betreffende het wegverkeer van uitzonderlijk vervoer’; zie ook adv.RvS 47.214/4 van 14 oktober 2009 over een ontwerp dat heeft geleid tot het koninklijk besluit van 2 juni 2010 ‘betreffende het wegverkeer van uitzonderlijke voertuigen’.

⁶ Adv.RvS 45.405/4 van 24 november 2008 over een ontwerp dat heeft geleid tot het koninklijk besluit van 19 maart 2012 ‘betreffende langere en zwaardere slepen in het kader van proefprojecten’.

⁷ Voetnoot 2 van het geciteerde advies: Memorie van toelichting bij het ontwerp dat geleid heeft tot de bijzondere wet van 8 augustus 1988 tot wijziging van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, *Parl. St.*, Kamer, B.Z., 1988, nr. 516/1, blz. 21.

verkeers- en vervoermiddelen», heeft betrekking op de technische voorschriften die worden vastgesteld «ter behartiging van een federale aangelegenheid, namelijk de veiligheid van het wegverkeer»⁸.

5. Volgens de parlementaire voorbereiding van artikel 6 § 1, X, eerste lid, 1°, van de bijzondere wet, heeft de gewestelijke bevoegdheid inzake de «wegen en hun aanhorigheden» betrekking op de «beheersbevoegdheid in de ruime zin»⁹. Aan de gewesten is de «zorg voor de wegeninfrastructuur» toebedeeld. Dit impliceert dat zij eveneens technische voorschriften kunnen uitvaardigen voor zover deze beogen de wegeninfrastructuur te beschermen en de beschadiging van het wegdek te voorkomen¹⁰.

6. Beide bevoegdheden kunnen zeer nauw met mekaar verweven zijn. Uit het arrest van het Arbitragehof nr. 127/2000 van 6 december 2000 blijkt immers dat dezelfde criteria zowel in een federale als in een gewestelijke regeling kunnen voorkomen, voor zover ze daarin respectievelijk ter behartiging van de veiligheid van het wegverkeer en ter behartiging van de zorg voor de wegeninfrastructuur zijn opgenomen¹¹.”

Uit de toelichting van de gemachtigde moet worden begrepen dat de federale overheid met het koninklijk besluit van 19 maart 2012 voor de aspecten die tot haar bevoegdheid behoren het kader heeft gecreëerd waarbinnen de gewesten een proefproject kunnen organiseren voor langere en zwaardere slepen.

Het is binnen dit kader en wat de gewestbevoegdheden inzake de bescherming van de weginfrastructuur betreft, dat het thans voorliggende ontwerp een nadere regeling uitvaardigt voor het organiseren van een proefproject voor langere en zwaardere slepen binnen het Vlaamse Gewest.

De bedoeling zou tevens voorliggen om voor de nadere regeling van het proefproject ook nog een samenwerkingsakkoord te sluiten tussen het Vlaamse Gewest en de federale overheid teneinde praktische werkafspraken te maken.

Dit advies wordt dan ook verstrekt onder voorbehoud van wat in het samenwerkingsakkoord zal worden bepaald.

4.2.1. De steller van het ontwerp heeft zich zoveel mogelijk gericht naar de regeling en de terminologie gehanteerd in het koninklijk besluit van 19 maart 2012, met het oog op een verdere operationalisering, vanuit zijn bevoegdheid inzake de bescherming van de weginfrastructuur.

⁸ Voetnoot 3 van het geciteerde advies: Arbitragehof, nr. 127/2000, 6 december 2000, B.10.4.

⁹ Voetnoot 4 van het geciteerde advies: Parl. St., Kamer, B.Z., 1988, nr. 516/1, 13 (memorie van toelichting).

¹⁰ Voetnoot 5 van het geciteerde advies: Arbitragehof, nr. 127/2000, 6 december 2000, B.10.2 en B.10.4.

¹¹ Voetnoot 6 van het geciteerde advies: Arbitragehof, nr. 127/2000, 6 december 2000, B.10.4.

De gehanteerde werkwijze van een parallelle, op elkaar inhakende regeling op zowel federaal als gewestelijk niveau, aangevuld met een samenwerkingsakkoord om de onderlinge samenwerking te regelen is bevoegdheidsrechtelijk aanvaardbaar, maar heeft wel bepaalde nadelen. Zo moet erover worden gewaakt dat beide regelingen enerzijds voldoende en correct op elkaar zijn afgestemd om in de praktijk uitvoerbaar en werkzaam te zijn (met name mogen de regelingen onderling geen tegenstrijdigheden of lacunes bevatten), zonder dat anderzijds één van de overheden hiermee zijn bevoegdheid overschrijdt.

4.2.2. De aard van de zo-even geschetste werkwijze (een cumulatieve regeling) heeft ook tot gevolg dat indien slechts één van de twee betrokken overheden een bepaalde handeling verbiedt, deze in beginsel verboden zal zijn. Het vervolgens alsnog uitdrukkelijk toelaten van een bepaalde handeling zal daarentegen dan weer vaak het optreden van beide overheden vereisen.

Dit kan worden geïllustreerd aan de hand van artikel 9, eerste lid, van het ontwerp. Deze bepaling houdt in dat als “het vergunde traject niet gevolgd kan worden wegens onvoorzienbare omstandigheden”, één van de twee voorziene handelingen moet worden gesteld: ofwel moet men overgaan tot ontkoppeling van de sleep, ofwel moet men zich laten begeleiden door de politie. Artikel 6, 3°, van het koninklijk besluit van 19 maart 2012 voorziet daarentegen “[i]n geval van [een] incident of obstakel waardoor de toegestane reisweg niet langer kan [worden] gevolgd”, niet in de mogelijkheid van begeleiding door de politie, maar enkel in de ontbinding van de sleep. Om de begeleiding door de politie als alternatief voor de ontbinding van de sleep mogelijk te maken zal het koninklijk besluit van 19 maart 2012 in die zin moeten worden aangepast.

De aandacht van de adviesaanvrager kan er overigens ook op worden gevestigd dat de gehanteerde terminologie op een aantal punten afwijkt van het koninklijk besluit van 19 maart 2012. Men doet er goed aan om het te nemen besluit van de Vlaamse Regering en het koninklijk besluit van 19 maart 2012 zo nauw mogelijk op elkaar te laten aansluiten, teneinde tegenstrijdigheden te vermijden en te voorkomen dat er rechtsonzekerheid zou kunnen ontstaan. Dit geldt des te meer waar het verbods- of gebodsbepalingen betreft waarvan de niet-naleving kan worden gesanctioneerd met strafrechtelijke of administratiefrechtelijke sancties.

VOORAFGAANDE VORMVEREISTEN

5. In de nota aan de Vlaamse Regering wordt opgemerkt dat proefprojecten als die welke in het thans voorliggende ontwerp worden geregeld, toegelaten zijn onder artikel 4, vierde en vijfde lid, van richtlijn 96/53/EG¹², op voorwaarde dat de Europese Commissie hiervan in kennis wordt gesteld.

¹² Richtlijn 96/53/EG van de Raad van 25 juli 1996 ‘houdende vaststelling, voor bepaalde aan het verkeer binnen de Gemeenschap deelnemende wegvoertuigen, van de in het nationale en het internationale verkeer maximaal toegestane afmetingen, en van de in het internationale verkeer maximaal toegestane gewichten’.

Gevraagd of de Europese Commissie al in kennis is gesteld van het proefproject, verklaarde de gemachtigde:

“Een notificatie aan de Commissie gebeurt schriftelijk via de Permanent Vertegenwoordiger bij de Europese Unie aan DG MOVE.

Daarbij is het de bedoeling dat de aanvraagperiode en de periode van de eigenlijke proef worden meegedeeld alsook de inhoudelijke informatie (welke vervat zit in dit BVR). Dit zal gebeuren eens de betrokken data gekend zijn.”

Met deze werkwijze kan worden ingestemd.

ONDERZOEK VAN DE TEKST

AANHEF

6. In het eerste lid van de aanhef dient, zoals *sub* 3.1 is aangegeven, de verwijzing naar “artikel 4” te worden vervangen door een verwijzing naar “artikel 5”.

DISPOSITIEF

Artikel 1

7. In artikel 1, 3°, van het ontwerp wordt, zoals door de gemachtigde wordt bevestigd, beter aangesloten bij de terminologie gehanteerd in artikel 2, 5°, van het decreet van 3 mei 2013.

Artikel 7

8. Teneinde in overeenstemming te zijn met de bedoeling van de steller van het ontwerp, dient in artikel 7, punt 6°, het woord “maximaal” te worden verplaatst tussen “is er” en “over een cumulatieve afstand van ...”.

Artikel 8

9. De bedoeling van het laatste zinsdeel van punt 6° is onduidelijk. Wordt hiermee bedoeld dat enkel de bij het Departement Mobiliteit en Openbare Werken beschikbare gelokaliseerde ongevalgegevens die gebaseerd zijn op de ongevalgegevens van de Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie (hierna: ADSEI) van de FOD Economie mogen worden gehanteerd om de objectief vastgestelde verkeersonveiligheid te beoordelen? Of bedoelt men eerder dat naast de bij het Departement Mobiliteit en Openbare Werken beschikbare gelokaliseerde ongevalgegevens, ook de ongevalgegevens van de ADSEI van de FOD Economie mogen worden gehanteerd om de objectief vastgestelde verkeersonveiligheid te beoordelen? De tekst van het ontwerp dient in elk geval te worden verduidelijkt.

Artikel 11

10. In artikel 11, eerste lid, schrijf men “De minister bepaalt de nadere regels betreffende de vergunningsprocedure” in plaats van “De minister bepaalt de modaliteiten ...”.

Artikel 14

11. Om nadere toelichting gevraagd over het criterium beschreven in artikel 14, 3°, antwoordde de gemachtigde:

“Binnen elke categorie wordt gekeken naar de kleinste afwijking van het aandeel ‘ongunstige fietsvoorziening’ in de zin van art. 7.6° (geen fietsvoorziening of enkel een aanliggende gemarkeerde fietsvoorziening overeenkomstig art. 74 van het verkeersreglement) op het geheel van de bedieningstrajecten van het traject, ten opzichte van het gemiddelde van de categorie.

Dit houdt verband met het feit dat er mogelijks andere effecten van het inzetten van LZV’s mogelijk zijn op wegen waar er een rechtstreeks contact met fietsers mogelijk is.”

De gemachtigde bevestigde dat een herformulering van artikel 14, 3°, verduidelijking zou kunnen brengen. Rekening houdend met het door de gemachtigde geformuleerde voorstel, kan de volgende tekstaanpassing de bedoeling van de steller van het ontwerp beter tot uitdrukking brengen:

- vervang in de inleidende zin van punt 3°, “gemiddelde percentage, vermeld in artikel 7, 6°” door “gemiddelde van het percentage vermeld in artikel 7, 6°”;
- voeg in de inleidende zin van punt 3°, “elk van” in tussen “berekend voor” en “de volgende categorieën”;
- voeg in punt 3°, *in fine*, de volgende passage toe: “van het aandeel ongunstige fietsvoorzieningen in de zin van artikel 7, 6°, op het geheel van de bedieningstrajecten van het traject”.

Artikel 15

12. De Vlaamse Regering kan in beginsel niet opleggen dat personen en diensten die ressorteren onder de bevoegdheid van de federale overheid deel moeten uitmaken van de in artikel 15 van het ontwerp voorziene evaluatiecommissie. De Vlaamse Regering kan dit ook niet doen voor andere personen en instellingen die geen deel uitmaken van haar diensten. Het ontwerp dient dan ook voor deze personen en instellingen, veeleer dan te voorzien in een verplichting, te bepalen dat de erin opgesomde personen en diensten worden uitgenodigd om een vertegenwoordiger aan te duiden in de evaluatiecommissie.

DE GRIFFIER

DE VOORZITTER

Marleen VERSCHRAEGHEN

Jo BAERT