Vlaamse Regering

62381/3.

CONSEIL D'ETAT
LEGISLATION
RAAD VAN STATE
WETGEVING

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 tweede proefproject

DE VLAAMSE REGERING,

Gelet op het decreet van 3 mei 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport, artikel 4/1, ingevoegd bij het decreet van 7 juli 2017, artikel 5 en 6, vervangen bij het decreet van 7 juli 2017, artikel 6/1, ingevoegd bij het decreet van 7 juli 2017;

Gelet op het besluit van de Vlaamse Regering van 20 december 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van vervoer met langere en zwaardere slepen in het kader van een proefproject;

Gelet op het akkoord van de Vlaamse minister, bevoegd voor de begroting, gegeven op 24 oktober 2017;

Gelet op advies xxxxxx van de Raad van State, gegeven op xx-xx-xxxx, met toepassing van artikel 84, §1, eerste lid, 2°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Op voorstel van de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn;

Na beraadslaging,

BESLUIT:

Hoofdstuk 1. Definities

Artikel 1. In dit besluit wordt verstaan onder:

1° decreet van 3 mei 2013: het decreet van 3 mei 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport;

2° Departement Mobiliteit en Openbare Werken: het departement, vermeld in artikel 28, §1, van het besluit van de Vlaamse Regering van 3 juni 2005 met betrekking tot de organisatie van de Vlaamse administratie;

3° LZV: de langere en zwaardere sleep, vermeld in artikel 2, 6°/1, van het decreet van 3 mei 2013;

4° LZV-Portaal: het elektronische informatiesysteem voor de ontsluiting en de uitwisseling van informatie over het proefproject voor het vervoer met LZV, geïntegreerd in de internetsite www.mobielvlaanderen.be;

5° minister: de Vlaamse minister, bevoegd voor het mobiliteitsbeleid, de openbare werken en het vervoer;

6° netwerk: het netwerk, vermeld in artikel 7;
7° technisch reglement: het technisch reglement, vermeld in artikel 2, 5°, van het decreet van 3 mei 2013.

Hoofdstuk 2. De voertuigen, de lading en de bestuurder

Afdeling 1. De voertuigen

Art. 2. Het vervoer met LZV kan worden toegelaten voor de voertuigcombinaties die bestaan uit een trekkend voertuig, een tussenvoertuig en een getrokken voertuig, waarbij elk voertuig beantwoordt aan de voorschriften, vermeld in het technisch reglement, en waarbij de combinatie beantwoordt aan de combinaties en de voorwaarden die de minister bepaalt.

De minister bepaalt de nadere regels waaraan de voertuigen moeten voldoen, in het bijzonder met betrekking tot maximale massa's en met betrekking tot de eisen tot bevordering van de verkeersveiligheid en het milieu.

Afdeling 2. De lading

Art. 3. Het vervoer met LZV wordt niet toegelaten voor:
1° het vervoer van gevaarlijke goederen (A.D.R.), vermeld in het Europees Verdrag betreffende het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de weg, ondertekend te Genève op 30 september 1957;
2° het vervoer van tanks die geschikt zijn voor het vervoer van meer dan 1000 liter;
3° het vervoer van levende dieren;
4° het vervoer van containers van 45 voet;
5° het vervoer van een lading met uitstekende delen.

Afdeling 3. De bestuurder

Art. 4. Elke bestuurder is in het bezit van een bekwaamheidsattest voor het besturen van een LZV dat in het Vlaamse Gewest afgeleverd of erkend is.

De bestuurder heeft minimaal vijf jaar ervaring met het besturen van een vrachtwagencombinatie die een rijbewijs C+E vereist.

De bestuurder mag geen verval van het recht tot sturen hebben opgelopen gedurende een jaar voor het besturen van een LZV.

Art. 5. Als het netwerk niet gevolgd kan worden wegens onvoorziene omstandigheden, wordt een van de volgende handelingen gesteld:
1° de bestuurder ontkoppelt de LZV tot een voertuigcombinatie conform het technisch reglement op een daarvoor geschikte plaats langs de reisweg;
2° de bestuurder laat zich begeleiden door politiediensten om via een omlegging het netwerk te bereiken.

In geen geval mag op eigen initiatief een omlegging buiten het netwerk worden gezocht.

Art. 6. De bestuurder mag alleen laden en lossen op privédomein.

Hoofdstuk 3. Het netwerk

Art. 7. Het netwerk is opgebouwd uit een basisnetwerk en aantakkingstrajecten.

Het basisnetwerk bestaat uit:

1° alle autosnelwegen, aangevuld met de wegen die door de minister worden aangewezen;
2° de wegen binnen het havengebied van Antwerpen, Gent, Oostende en Zeebrugge, die door de minister worden aangewezen.

Een aantakkingstraject is de meest logische en efficiënte weg vanaf het vertrekpunt tot het basisnetwerk en vanaf het basisnetwerk tot de bestemming. Een aantakkingstraject wordt beschreven in een heenweg en een terugweg, die niet per definitie identiek zijn. De aansluiting op het basisnetwerk kan in alle mogelijke richtingen gebeuren. Het vertrekpunt en de bestemming zijn gelegen op privédomein.

Aantakkingstrajecten bestaan uit:
1° de trajecten die op basis van het besluit van de Vlaamse Regering van 20 december 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van vervoer met langere en zwaardere slepen in het kader van een proefproject, al vergund zijn en die geschikt zijn op basis van het puntensysteem vermeld in artikel 10;
2° de trajecten die door de minister goedgekeurd worden.

Art. 8. Het vervoer met LZV mag alleen gebeuren op wegen die in het netwerk zijn opgenomen.

Het gebruik van aantakkingstrajecten is alleen toegestaan als schakel tussen het vertrekpunt en het basisnetwerk of tussen het basisnetwerk en de bestemming of omgekeerd.

Het netwerk wordt gepubliceerd op het LZV-Portaal.

Hoofdstuk 4. De aanvraagprocedure van een aantakkingstraject en van een vergunning voor het vervoer met LZV

Afdeling 1. De aanvraag en de goedkeuring van een aantakkingstraject

Art. 9. Het vervoer met LZV kan worden toegestaan op de aantakkingstrajecten, vermeld in artikel 7, vierde lid, 2°, en als die minimaal voldoen aan de volgende voorwaarden:
1° als het basisnetwerk op de plaats van de aantakking een weg is met een snelheidsregime van 120 km/u, gebeurt de aansluiting met een invoegstrook die minimaal 3 meter breed en 250 meter lang is;
2° het vervoer gaat niet door een erf of een voetgangerszone;
3° het vervoer gaat niet door een vaste zone 30;
4° als het vervoer door een zone 30 met signalisatie met veranderlijke informatie gaat, komt het traject in aanmerking voor goedkeuring, maar is het vervoer niet toegestaan als het bord actief is.

Art. 10. De geschiktheid van de aantakkingstrajecten naar en van het basisnetwerk wordt beoordeeld aan de hand van een puntensysteem op basis van de volgende toetsingscriteria:
1° de afstand tot het basisnetwerk opgedeeld in lopende secties, waarbij een onderscheid wordt gemaakt op basis van de weginrichting, de aanwezigheid van fietsers en fietsvoorzieningen;
2° het aantal kruispunten, de wijze waarop het verkeer er geregeld wordt, de rijbeweging die de LZV maakt op het kruispunt en de daarbij mogelijke conflicten met andere weggebruikers;
3° het aantal rotondes, de inrichtingsprincipes en de afmetingen van de rotondes, en de aanwezige fietsvoorzieningen;
4° het aantal zones 30 met signalisatie met veranderlijke informatie en de wijze van inrichting ervan;

5° de aanwezigheid van gevaarlijke punten, die bepaald worden door een weging van de objectief vastgestelde verkeersonveiligheid op basis van de bij het Departement Mobiliteit en Openbare Werken beschikbare gelokaliseerde ongevalsgegevens, gebaseerd op de ongevalsgegevens van de Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie (ADSEI) van de FOD Economie.

De methode voor de berekening van het puntensysteem is opgenomen in de bijlage die bij dit besluit is gevoegd. Aan het meest geschikte traject wordt de laagste score toegekend. Een geschikt aantakkingstraject heeft zowel op de heenweg als op de terugweg een score van maximaal 95 punten. Een aantakkingstraject waarvoor er geen geschikte terugweg bestaat, is ook ongeschikt.

Art. 11. De minister bepaalt de nadere regels over de aanvraagprocedure voor een aantakkingstraject.

Er zijn halfjaarlijkse aanvraagperiodes waarbij telkens maximaal dertig aantakkingstrajecten worden goedgekeurd.

Elke aanvrager kan maximaal twee aantakkingstrajecten aanvragen per aanvraagperiode.

Elk aantakkingstraject wordt beoordeeld ten opzichte van het basisnetwerk.

Als de aanvraag goedgekeurd wordt, wordt het aantakkingstraject toegevoegd aan het netwerk.

De quotering van de goedgekeurde of afgekeurde aanvraag wordt gepubliceerd op het LZV-Portaal zodat die beschikbaar is voor toekomstige aanvragers.

Art. 12. De goedgekeurde aantakkingstrajecten worden aangevuld in het LZV-Portaal.

De goedkeuring van een aantakkingstraject kan op elk ogenblik geheel of gedeeltelijk herroepen of gewijzigd worden in het algemeen belang, zonder dat iemand aanspraak kan maken op een schadeloosstelling. De herroepen of gewijzigde aantakkingstrajecten worden gepubliceerd op het LZV-Portaal.

De minister bepaalt de nadere regels voor het herroepen of wijzigen van aantakkingstrajecten.

Afdeling 2. De aanvraag van een vergunning voor het vervoer met LZV

Art. 13. De vergunning voor het vervoer met LZV kan alleen worden aangevraagd door of namens ondernemingen die goederenvervoer verrichten voor rekening van derden of voor eigen rekening.

De minister bepaalt de nadere regels over de vergunningsprocedure.

Art. 14. De vergunning vermeldt minstens:
1° het chassisnummer en de nummerplaat van het tussenvoertuig;
2° de duur van de vergunning, die een jaar bedraagt;
3° de naam van de vergunninghouder;
4° de verplichting tot het bijhouden van de data in het kader van de evaluatie, vermeld in artikel 18, tweede lid;

5° de te nemen maatregelen om schade aan de verkeersinfrastructuur te voorkomen.

De vergunning wordt gepubliceerd op het LZV-Portaal.

Afdeling 3. Retributie

Art. 15. De minister kan de retributie voor het indienen, behandelen, goed- of afkeuren van een aanvraag voor aantakkingstraject of toekennen van een vergunning bepalen.

Hoofdstuk 5. Evaluatie

Art. 16. Er wordt een evaluatiecommissie opgericht.

Naast vertegenwoordigers van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken en het Agentschap Wegen en Verkeer, zullen de volgende diensten worden uitgenodigd om een vertegenwoordiger aan te wijzen voor de evaluatiecommissie:
1° de Mobiliteitsraad Vlaanderen;
2° de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten;
3° de federale en de lokale politie;
4° de representatieve en erkende beroeps- en werknemersorganisaties van de transportsector;
5° de Vlaamse Waterweg nv;
6° het VIL;
7° eventueel andere belanghebbenden.

In het eerste lid wordt verstaan onder Agentschap Wegen en Verkeer: het agentschap, opgericht bij het besluit van de Vlaamse Regering van 7 oktober 2005 tot oprichting van het intern verzelfstandigd agentschap zonder rechtspersoonlijkheid Agentschap Wegen en Verkeer.

De minister bepaalt de concrete samenstelling en de werking van de evaluatiecommissie.

Art. 17. De evaluatiecommissie, vermeld in artikel 16, komt minstens jaarlijks samen om het proefproject te evalueren. Op het einde van de proefperiode wordt een eindrapport opgesteld. De eerste evaluatie van de commissie vindt plaats 3 maanden na de goedkeuring van het 1e aantakkingstraject, vermeldt in artikel 7, vierde lid, 2°.

Art. 18. De evaluatie wordt uitgevoerd aan de hand van minstens de volgende parameters:
1° de ongevallenstatistieken;
2° de gegevens over de lading, de beladingsgraad, het aantal gereden kilometers, het aantal ritten en het brandstofverbruik;
3° het aantal overtredingen bij het vervoer met LZV.

De minister bepaalt de data die de vergunninghouder moet bijhouden en aanleveren met het oog op de voormelde evaluatie.

Hoofdstuk 6. Slotbepalingen

Art. 19. Het besluit van de Vlaamse Regering van 20 december 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van vervoer met langere en zwaardere slepen in het kader van een proefproject wordt opgeheven.

Art. 20. Het decreet van 7 juli 2017 houdende wijziging van het decreet van 3 mei 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport treedt in werking op 1 januari 2018.

Art. 21. Dit besluit treedt in werking op 1 januari 2018 en treedt buiten werking op 31 december 2024.

In afwijking van het eerste lid treedt artikel 19 in werking op 1 juli 2018.

Art. 22. De Vlaamse minister, bevoegd voor het mobiliteitsbeleid, de openbare werken en het vervoer, is belast met de uitvoering van dit besluit.

Brussel,...

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Geert BOURGEOIS

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn

Ben WEYTS

Bijlage.

De methode voor de berekening van het puntensysteem, vermeld in artikel 10, tweede lid van het besluit van de Vlaamse Regering van XX XX 2017 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van vervoer met langere en zwaardere slepen in het kader van een tweede proefproject.

De geschiktheid van een aantakkingstraject wordt vastgesteld door toepassing van een puntensysteem.

Het aantakkingstraject wordt daarvoor opgedeeld in lopende secties, kruispunten en rotondes. Ook de aanwezigheid van zone 30 (waaronder de schoolomgevingen), waar door middel van signalisatie met veranderlijke informatie een zone met een snelheidsbeperking van 30 km/u wordt ingevoerd, en van gevaarlijke punten, wordt nagegaan.

Door de optelling van de toegekende punten op elk van de onderdelen wordt aan een aantakkingstraject een puntentotaal toegekend voor elk van de door de aanvrager beoogde gebruiksrichtingen naar en van het basisnetwerk.

Een aantakkingstraject wordt altijd beoordeeld vanaf het basisnetwerk. Als een aangevraagd aantakkingstraject deels samenvalt met een reeds beoordeeld aantakkingstraject, worden de daaraan toegekende punten dus hernomen en verhoogd met de punten die toe te kennen zijn aan het overige deel.

Een aantakkingstraject wordt als geschikt beoordeeld als elke richting, zowel de heenrichting als de terugrichting, minder dan of precies 95 punten scoort.

1. Lopende secties

Een lopende sectie is een wegvak dat over zijn gehele lengte een constante opbouw van het dwarsprofiel heeft.
Kleine onderbrekingen of veranderingen in de opbouw van het dwarsprofiel over een maximale afstand van 50 m worden buiten beschouwing gelaten. Dat geldt ook voor lokale wijzigingen zoals een voorsorteringsstrook of een verkeersgeleider ter hoogte van de opstelstroken aan een kruispunt.

Aan de lopende secties worden punten toegekend op basis van de volgende kenmerken van de weginrichting:

- de aan- of afwezigheid van een middenberm, dat wil zeggen elke aanleg in de lengterichting om de rijbanen te scheiden, behalve wegmarkeringen (art. 2.44 verkeersreglement);
- de mogelijke aanwezigheid van fietsers;
- de aan- of afwezigheid van een fietspad, dat wil zeggen een deel van de openbare weg dat voor het verkeer van fietsers en tweewielige bromfietsen klasse A is voorbehouden door de verkeersborden D7, D9 (art. 2.7, verkeersreglement) of een deel van de openbare weg dat afgebakend is door twee evenwijdige overlangse witte onderbroken strepen en dat niet breed genoeg is voor het autoverkeer (art. 74, verkeersreglement), waarbij onderscheid gemaakt wordt tussen:
  - een aanliggend fietspad: fietspad waarvan de verharding (vrijwel) onmiddellijk aansluit bij die van de rijbaan;
  - een gescheiden fietspad: fietspad waarvan de verharding fysiek gescheiden is van de rijbaan door een veiligheidsstrook van minimaal 1 m die niet door rijdend verkeer mag of kan worden gebruikt (bijvoorbeeld verhoogde berm, groenstrook, parkeerstrook);

- een fysiek afgeschermd fietspad: gescheiden fietspad waarbij de veiligheidsstrook voorzien is van een duidelijke verticale fysieke scheiding (bijvoorbeeld haag, scherm, muurtje, vangrails).

De volgende types lopende sectie worden onderscheiden, met een overeenkomstige puntentoekenning; relatief aan de lengte ervan:
1° lopende sectie met middenberm:
- fietsers toegelaten en geen fietspad aanwezig: 10 punten/km;
- fietsers toegelaten en aanliggend fietspad aanwezig: 5 punten/km;
- fietsers toegelaten en gescheiden fietspad aanwezig: 1 punt/km;
- fietsers toegelaten en fysiek afgeschermd fietspad: 0 punten/km;
- fietsers niet toegelaten: 0 punten/km;

2° lopende sectie zonder middenberm:
- fietsers toegelaten en geen fietspad aanwezig:11 punten/km;
- fietsers toegelaten en aanliggend fietspad aanwezig: 6 punten/km;
- fietsers toegelaten en gescheiden fietspad aanwezig: 2 punten/km;
- toegelaten en fysiek afgeschermd fietspad aanwezig: 1 punt/km;
- fietsers niet toegelaten:1 punt/km.

De lengte van een sectie wordt bepaald door de afstand te meten vanaf het begin tot het eind van het dwarsprofiel in kwestie, de zones in kruispunten inclusief, afgerond op 10 m. Bij wegen die voorzien zijn van een kilometrering, wordt daarvoor de kilometrering gehanteerd. Bij andere wegen wordt de afstand nagemeten in een routeplanner.
In elk geval moet de som van de verschillende deelafstanden ongeveer gelijk zijn aan de totale afstand.

Het puntentotaal van een lopende sectie wordt bepaald door het product van de lengte van de sectie en de bovenstaande puntentoekenning, en wordt afgerond op een tiende van een punt.

Ter hoogte van de aansluiting van het aantakkingstraject op het basisnetwerk wordt de sectie die het hoogste puntenaantal genereert voor het realiseren van die aansluiting ambtshalve beschouwd als de eerste lopende sectie na het verlaten van het basisnetwerk of als de laatste lopende sectie vóór het oprijden van het basisnetwerk. Daarbij wordt dus geen rekening gehouden met de feitelijke aanrijbeweging naar dat aansluitingspunt op het basisnetwerk of op het aantakkingstraject.

2. Kruispunten

Een kruispunt is de plaats waar twee of meer openbare wegen samenlopen (art. 2.9 van het verkeersreglement).

Aan elk kruispunt worden punten toegekend op basis van de wijze waarop het verkeer op het kruispunt geregeld is, de rijbeweging van de LZV op het kruispunt en de daarbij mogelijke conflicten met andere weggebruikers.

De voorrangsregeling op een kruispunt kan het gevolg zijn van verkeerstekens (verkeerslichten of verkeersborden) of kan louter voortvloeien uit het verkeersreglement.

Een LZV kan rechtdoor gaand, links afslaand of rechts afslaand op het kruispunt zijn en kan daarbij al dan niet mogelijke conflicten hebben met andere weggebruikers, in het bijzonder met rechtdoor gaande fietsers bij een rechts afslaande beweging (met een verhoogd risico op een dodehoekongeval).

De volgende types kruispunten worden onderscheiden, met een overeenkomstige puntentoekenning per kruispunt:
1° kruispunten met verkeerslichten:
- de beweging van de LZV op het kruispunt verloopt hoe dan ook in een volledig conflictvrije groenfase: 0 punten;
- de LZV gaat op het kruispunt rechtdoor of slaat linksaf in een groenfase met deelconflicten: 1 punt;
- de LZV slaat op het kruispunt rechtsaf in een groenfase met deelconflicten met rechtdoor gaande weggebruikers: 5 punten;

2° kruispunten zonder verkeerslichten maar met verkeersborden (B1, B5, B9, B15):
- de LZV slaat rechtsaf: 5 punten;
- de LZV bevindt zich op de weg zonder voorrang en rijdt rechtdoor of linksaf de voorrangsweg op: 2 punten;
- de LZV bevindt zich op de weg met voorrang en slaat linksaf: 2 punten;
- de LZV bevindt zich op de weg met voorrang en rijdt rechtdoor: 0 punten.

3° kruispunten zonder verkeerslichten of verkeersborden:
- de LZV slaat rechtsaf: 5 punten;
- de LZV slaat niet rechtsaf: 2 punten.

De plaats waar de LZV het vertrekpunt op privédomein verlaat om zich op het aantakkingstraject te begeven, en de plaats waar de LZV het aantakkingstraject verlaat om de bestemming op privédomein op te rijden, worden gelijkgesteld met een kruispunt.

3. Rotondes

Een rotonde is een weg waarop het verkeer in één richting beweegt rond een aangelegd middeneiland, die gesignaleerd wordt met de verkeersborden D5 en waarvan de toegangswegen voorzien zijn van de verkeersborden B1 of B5 (art. 2.39 van het verkeersreglement).

Aan elke rotonde worden punten toegekend op basis van de afmetingen en de aanwezige fietsvoorzieningen.

De afmetingen van de rotonde worden als volgt beschouwd:
- ze zijn te klein als een LZV bij het gebruik van de rotonde naast de rijbaan zal rijden (dus deels door de berm, over het middeneiland, het fietspad ...);
- ze zijn nipt als de doorgang van een LZV mogelijk is, maar zeker niet vlot. Het noodzakelijk gebruik van rammelstroken door gewoon vrachtverkeer en extreme veranderingen van de stuurhoek wijzen daarop;
- ze zijn voldoende groot als de doorgang voor vrachtverkeer geen probleem vormt.

De fietsvoorzieningen op de rotonde kunnen als volgt zijn:
- er is een volledig gescheiden fietsinfrastructuur (bijvoorbeeld via fietstunnels), zodat er geen conflict kan zijn tussen LZV en fiets;
- er is geen voorrang voor fietsers (B1, haaientanden): de fietsvoorziening ligt buiten de rotonde en de fietsers moeten voorrang verlenen als de rijbaan dwarsen;
- er is voorrang voor fietsers: de fietsers rijden op de rijbaan van de rotonde of het fietspad ligt in de rotonde. De fietsers rijden zoals het gemotoriseerd verkeer met voorrang op de rotonde.

De volgende types rotondes worden onderscheiden, met een overeenkomstige puntentoekenning per rotonde:
1° te kleine rotonde, ongeacht de fietsvoorzieningen: 9999 punten;
2° nipte rotonde :
- met fietsers met voorrang: 9999 punten;
- met fietsers zonder voorrang: 10 punten;
- met afzonderlijke fietsvoorzieningen of fietsers niet toegelaten: 5 punten;

3° voldoende grote rotonde:
- met fietsers met voorrang: 20 punten;
- met fietsers zonder voorrang: 2 punten;
- met afzonderlijke fietsvoorzieningen of fietsers niet toegelaten: 1 punt.

Een bypass bij een rotonde is geen rotonde, maar wordt beoordeeld als een kruispunt waarbij de LZV rechtdoor rijdt.

4. Zone 30 waar door middel van signalisatie met veranderlijke informatie een zone met een snelheidsbeperking van 30 km/u wordt ingevoerd

Een zone 30 is een zone van een of meer openbare wegen of gedeelten ervan waarvan het begin en het einde afgebakend zijn door de verkeersborden F4a en F4b.
Alleen een zone 30 waar door middel van signalisatie met veranderlijke informatie een zone met een snelheidsbeperking van 30 km/u wordt ingevoerd, kan deel uitmaken van een aantakkingstraject.

Voor elke zone 30 waar door middel van signalisatie met veranderlijke informatie een zone met een snelheidsbeperking van 30 km/u wordt ingevoerd, die aanwezig is op het aantakkingstraject, worden automatisch 10 punten toegekend.

Bijkomend worden punten toegekend op basis van de organisatie van de oversteek van de zwakke weggebruikers, zowel voetgangers als fietsers.

De volgende types oversteek van de zwakke weggebruikers worden onderscheiden, met de overeenkomstige bijkomende puntentoekenning, waarbij alleen de hoogste score toepasselijk is:
1° oversteken is voor zwakke weggebruikers fysiek onmogelijk of verloopt via ongelijkgrondse infrastructuur zoals een tunnel of een brug: 0 punten;
2° oversteken is voor zwakke weggebruikers fysiek mogelijk:
- zonder dat er een oversteekplaats voor voetgangers of een oversteekplaats voor fietsers aanwezig is: 999 punten;
- met aanwezigheid van een oversteekplaats voor voetgangers zonder verkeerslichten: 20 punten;
- met aanwezigheid van een oversteekplaats voor fietsers zonder verkeerslichten: 25 punten;
- met aanwezigheid van een oversteekplaats voor voetgangers of een oversteekplaats voor fietsers met verkeerslichten: 5 punten.

5. Gevaarlijke punten

De gevaarlijke punten op een aantakkingstraject worden bepaald door een weging van de objectief vastgestelde verkeersonveiligheid op basis van de bij het Departement Mobiliteit en Openbare Werken beschikbare gelokaliseerde ongevalsgegevens, gebaseerd op de ongevalsgegevens van de Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie (ADSEI) van de FOD Economie.

Voor de weging wordt de onderstaande formule toegepast op de gelokaliseerde ongevalsgegevens van een periode van drie jaar (de recentste gegevens die beschikbaar zijn op het moment van beoordeling van de aanvraag) voor elke plaats (xy-coördinaten) op het aantakkingstraject, als er voor de betrokken plaats minstens drie letselongevallen in de beschouwde periode geïdentificeerd werden.

gevaarsscore = X + 3Y + 5Z
X = aantal lichtgewonde slachtoffers
Y = aantal zwaargewonde slachtoffers
Z = aantal dodelijk gewonde slachtoffers (doden ter plaatse + doden binnen 30 dagen)

Op basis van deze gevaarsscore worden als volgt punten toegekend aan elke plaats op het aantakkingstraject:
1° plaatsen met een gevaarsscore die lager is dan 15: 0 punten;
2° plaatsen met een gevaarsscore vanaf 15 tot en met 25: aantal punten gelijk aan het dubbele van de gevaarsscore;
3° plaatsen met een gevaarsscore die hoger is dan 25: 9999 punten.

Plaatsen waar sedert de laatst beschikbare gevaarsscore een herinrichting met het oog op het wegwerken van de verkeersonveiligheid is doorgevoerd, worden niet in beschouwing genomen voor de puntentoekenning.

Gezien om gevoegd te worden bij het besluit van de Vlaamse Regering van xx xx 2017 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van vervoer met langere en zwaardere slepen in het kader van een tweede proefproject.

Brussel, ...

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Geert BOURGEOIS

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn,

Ben WEYTS