



RAAD VAN STATE

afdeling Wetgeving

advies 77.730/3
van 10 juni 2025

over

een ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering ‘over het
goederenvervoer met brede fietsaanhangwagens in het kader van
een tweede pilootproject’

Op 9 mei 2025 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering ‘over het goederenvervoer met brede fietsaanhangwagens in het kader van een tweede pilootproject’.

Het ontwerp is door de derde kamer onderzocht op 3 juni 2025. De kamer was samengesteld uit Jeroen VAN NIEUWENHOVE, kamervoorzitter, Koen MUYLLE en Elly VAN DE VELDE, staatsraden, en Yves DEPOORTER, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Lennart NIJS, auditeur.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 10 juni 2025.

*

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 VAN HET ONTWERP

2. Luidens artikel 13/1 van het decreet van 3 mei 2013 ‘betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport’ is het vervoer met fietsen met een breedte van meer dan 0,75 meter of fietsaanhangwagens met een breedte van meer dan een meter alleen mogelijk in het kader van een pilootproject voor het goederenvervoer met brede fietsen en brede fietsaanhangwagens.

Ter uitvoering hiervan voorziet het voor advies voorgelegde ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering in een tweede¹ pilootproject voor brede fietsaanhangwagens, zijnde fietsaanhangwagens met een breedte van meer dan een meter (artikel 1, 1°, van het ontwerp).

Hoofdstuk 1 van het ontwerp bevat een aantal definities (artikel 1).

In hoofdstuk 2 worden de vereisten bepaald waaraan brede fietsaanhangwagens en hun lading moeten voldoen (artikelen 2 tot 5).

Hoofdstuk 3 bevat een aantal regels met betrekking tot het gebruik van fietsen met een brede fietsaanhangwagen (artikelen 6 tot 9).

In hoofdstuk 4 wordt de vergunning geregeld waarover de bestuurder van een fiets met een brede fietsaanhangwagen moet beschikken (artikelen 10 tot 15). Hoofdstuk 6 voorziet in de mogelijkheid om die vergunning te schorsen (artikel 19).

In hoofdstuk 5 wordt de evaluatie van het tweede pilootproject geregeld (artikelen 16 tot 18).

In hoofdstuk 7 wordt bepaald dat het pilootproject start op de datum van inwerkingtreding van het te nemen besluit, en eindigt op 31 december 2027, datum van de buitenwerkingtreding van het te nemen besluit (artikelen 20 en 21).

¹ Een eerste pilootproject is afgelopen op 31 december 2024 (zie artikel 17 van het besluit van de Vlaamse Regering van 9 september 2022 ‘over het goederenvervoer met brede fietsaanhangwagens in het kader van een proefproject’).

BEVOEGDHEID

3.1. Blijkens de nota aan de Vlaamse Regering wordt voor de ontworpen regeling een beroep gedaan op de bevoegdheid van de gewesten inzake de reglementering inzake het uitzonderlijk vervoer over de weg (artikel 6, § 1, X, eerste lid, 13°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 ‘tot hervorming der instellingen’).

Hieromtrent moet het volgende worden opgemerkt.

3.2. In advies 75.229/AV/3 heeft de Raad van State, afdeling Wetgeving, aangenomen dat de bevoegdheidsoverdracht inzake het uitzonderlijk vervoer niet beperkt is tot auto’s, aanhangwagens of een sleep en dat ook een fiets en zijn aanhangwagen een uitzonderlijk voertuig kan zijn. Wel moeten “opdat er gewag zou kunnen worden gemaakt van een uitzonderlijk voertuig, ‘de grenzen inzake massa of afmetingen vastgesteld in de Wegcode en het technisch reglement’ (...) worden overschreden”.² Te dien aanzien stelde de Raad vast dat “in artikel 81, § 8, van het koninklijk besluit ‘betreffende de Code van de openbare weg’ enkel nog wordt bepaald dat de breedte, met inbegrip van de uitstekende delen, van een aanhangwagen getrokken door een fiets niet meer mag bedragen dan 1 meter” en dat bijgevolg “ook de federale overheid [lijkt] aan te nemen dat aanhangwagens getrokken door een fiets die breder zijn dan 1 meter als uitzonderlijke voertuigen moeten worden beschouwd, in welk geval de gewesten op grond van hun bevoegdheid voor het uitzonderlijk vervoer de maximale breedte kunnen bepalen van dergelijke aanhangwagens.”^{3,4}

3.3. Artikel 81, § 8, tweede lid, van de Code van de openbare weg,⁵ waar in het aangehaalde advies naar wordt verwezen, bepaalt dat “[d]e breedte, met inbegrip van al de uitstekende delen, van een aanhangwagen getrokken door een fiets (...) niet meer [mag] bedragen dan 1 m”. Die bepaling treedt in werking op 1 september 2026.⁶

² Adv.RvS 75.229/AV/3 van 6 maart 2024 over een ontwerp dat heeft geleid tot het besluit van de Vlaamse Regering van 19 juli 2024 ‘tot vaststelling van het Vlaams verkeersreglement’, opmerking 3.12.2.

³ Voetnoot 32 van het aangehaalde advies: In arrest nr. 249.528 heeft de Raad van State, afdeling Bestuursrechtspraak, weliswaar geoordeeld dat de gewesten op grond van hun bevoegdheid voor de regelgeving inzake maximaal toegelaten massa en massa’s over de assen van de voertuigen die gebruikmaken van de openbare wegen (artikel 6, § 1, XII, 3°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980) niet de technische voorschriften kunnen regelen van voertuigen en hun aanhangwagens, die in het verkeersreglement zijn bepaald: RvS 19 januari 2021, nr. 249.528, *État belge t. Région de Bruxelles-Capitale*. Uit dat arrest blijkt evenwel dat op dat ogenblik artikel 82.4.2 van het verkeersreglement, net zoals het bestreden besluit, bepaalde dat aanhangwagens gebruikt in het kader van pilootprojecten een breedte mochten hebben van maximum 1,20 meter. Bijgevolg kon er geen gewag worden gemaakt van uitzonderlijk vervoer. In het kader van hun bevoegdheid voor de regelgeving inzake het uitzonderlijk vervoer over de weg mogen de gewesten alleszins (bijzondere) technische voorschriften vaststellen: RvS 25 november 2020, nr. 249.037, *Belgische Staat t. Vlaams Gewest*, nr. 9.2.

⁴ Adv.RvS 75.229/AV/3 van 6 maart 2024, opmerking 3.12.3. De Raad voegde hieraan toe dat de stellers van het ontwerp zich er evenwel bij de federale overheid van moesten vergewissen of dit de bedoeling was van het voormelde artikel 81, § 8.

⁵ Koninklijk besluit van 3 juni 2024 ‘betreffende de Code van de openbare weg’.

⁶ Zie artikel 86 van het koninklijk besluit van 3 juni 2024.

In zoverre de ontworpen regeling betrekking heeft op fietsaanhangwagens met een breedte van meer dan een meter (artikel 1, 1°, van het ontwerp), gaat het om voertuigen waarvan de afmetingen afwijken van hetgeen in de Code van de openbare weg wordt bepaald. Vanaf de datum van inwerkingtreding van die code kan voor de ontworpen regeling dan ook een beroep worden gedaan op de bevoegdheid van de gewesten voor de reglementering inzake het uitzonderlijk vervoer over de weg.

3.4. Tot die datum blijft evenwel artikel 82.4.2 van het verkeersreglement⁷ van toepassing. Daarin wordt weliswaar ook bepaald dat de breedte, met inbegrip van al de uitstekende delen, van een aanhangwagen getrokken door een fiets niet meer mag bedragen dan 1,00 meter, maar wordt eraan toegevoegd dat “de aanhangwagens gebruikt in het kader van pilootprojecten voor het goederenvervoer (...), onder de door de bevoegde overheden bepaalde voorwaarden, een breedte [mogen] hebben van maximum 1,20 meter”.

Vermits in artikel 4, eerste lid, van het ontwerp wordt bepaald dat brede fietsaanhangwagens niet meer dan 1,20 meter breed mogen zijn, houdt de ontworpen regeling geen afwijking in van hetgeen in het verkeersreglement wordt bepaald. In advies 71.824/1/V heeft de Raad van State, met verwijzing naar het voormelde artikel 82.4.2, dan ook opgemerkt dat “de federale overheid het zelf mogelijk [heeft] gemaakt, binnen bepaalde grenzen, om in het verkeer fietsen met aanhangwagens met een breedte tot 1,20 meter te gebruiken” en dat “[d]oor het optreden van de federale overheid (...) het vervoer met aanhangwagens tot 1,20 meter niet langer als ‘uitzonderlijk vervoer’ [lijkt] beschouwd te kunnen worden”.⁸

3.5. Uit artikel 82.4.2, tweede lid, van het verkeersreglement vloeit voort dat aanhangwagens die een breedte hebben van maximum 1,20 meter kunnen worden gebruikt in het kader van pilootprojecten voor het goederenvervoer “onder de door de bevoegde overheden bepaalde voorwaarden”. Met “de bevoegde overheden” worden blijkbaar de gewesten bedoeld.⁹ Aldus lijkt ook de federale overheid aan te nemen dat de gewesten thans reeds bevoegd zijn om de voorwaarden te bepalen waaronder fietsaanhangwagens kunnen worden gebruikt die een breedte hebben van meer dan 1 meter.

⁷ Koninklijk besluit van 1 december 1975 ‘houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg’.

⁸ Adv.RvS 71.824/1/V van 3 augustus 2022 over een ontwerp dat heeft geleid tot het besluit van de Vlaamse Regering van 9 september 2022, opmerking 6.

⁹ In het kader van het onderzoek voorafgaand aan advies 67.284/4 (adv.RvS 67.284/4 van 25 mei 2020 over een ontwerp dat heeft geleid tot het koninklijk besluit van 16 juni 2020 ‘tot wijziging van het koninklijk van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg met betrekking tot de door fietsen getrokken aanhangwagens in het kader van pilootprojecten voor het goederenvervoer’) verklaarde de gemachtigde: “Sur ce point, nous estimons que la détermination de conditions de sécurité suffisantes revient précisément aux régions qui sont selon nous habilitées à mener de tels projet-pilotes. Je renvoie à ce propos à l’arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles Capitale relatif aux remorques plus larges pour bicyclettes dans le cadre de projet pilotes de transport de marchandises à vélo (M.B., 7 mai 2019). Pour votre complète information, sachez que le SPF Mobilité et Transports a contesté la compétence de la Région bruxelloise en ce qui concerne la modification de l’article 82.4.2 devant la section d’administration du Conseil d’État (n° de rôle G/A 228.539) et que le projet d’AR qui vous est soumis pour avis a précisément pour objectif de remédier à toute insécurité juridique.”

Het is de Raad van State evenwel niet duidelijk op grond van welke bevoegdheid de gewesten in een dergelijke regeling kunnen voorzien. Op dat punt moet dan ook een voorbehoud worden gemaakt.

RECHTSGROND

4.1. Blijkens de rubriek ‘Rechtsgronden’ in de aanhef wordt voor het ontwerp rechtsgrond gezocht in de artikelen 13/2 tot 13/6 van het decreet van 3 mei 2013.

Hieromtrent moet het volgende worden opgemerkt.

4.2. De artikelen 2 tot 5 en 20 van het ontwerp vinden rechtsgrond in artikel 13/2, eerste lid, van het decreet van 3 mei 2013. In deze bepaling wordt de Vlaamse Regering gemachtigd om de volgende aspecten van het pilootproject te bepalen: 1° de start- en einddatum, 2° de toegelaten fietsen en fietsaanhangwagens, 3° de technische voorwaarden van de fietsen en de fietsaanhangwagens, en 4° de aard en afmetingen van de lading die met de fietsen of fietsaanhangwagens mogen worden vervoerd.

4.3. De artikelen 6 tot 8 van het ontwerp vinden rechtsgrond in artikel 13/3, tweede lid, van het decreet van 3 mei 2013, naar luid waarvan de Vlaamse Regering in het kader van een pilootproject het vervoer met een fiets met een breedte van meer dan 0,75 meter of met een fietsaanhangwagen met een breedte van meer dan 1 meter kan verbieden op bepaalde tijdstippen, plaatsen of in bepaalde omstandigheden, of het kan onderwerpen aan bepaalde voorwaarden.

4.4. Hetzelfde geldt in beginsel voor artikel 9 van het ontwerp. In zoverre de in die bepaling vermelde gegevens worden aangeleverd met het oog op de evaluatie van het pilootproject, vindt dat artikel bijkomend rechtsgrond in artikel 13/6 van het decreet van 3 mei 2013. In die bepaling wordt de Vlaamse Regering onder meer gemachtigd om de procedure voor de evaluatie van het project te bepalen. Artikel 9, eerste lid, 2°, a), van het ontwerp, dat “de plaatsen waar er is gereden” vermeldt als een van de bij te houden en aan te leveren gegevens, vindt bijkomend rechtsgrond in artikel 13/5 van het decreet van 3 mei 2013, naar luid waarvan de Vlaamse Regering kan bepalen dat de dienst van de Vlaamse administratie die ze aanwijst op de hoogte wordt gebracht van het tijdstip en de gevolgde reisweg en de voertuigen van het vervoer.

In artikel 9, tweede lid, van het ontwerp wordt de Vlaamse minister bevoegd voor de weggebonden mobiliteit en het weggebonden transport (hierna: de minister) gemachtigd om bijkomende gegevens te bepalen die de houder van een vergunning als vermeld in artikel 10 moet bijhouden en bezorgen voor de evaluatie vermeld in artikel 17. Om in overeenstemming te zijn met het in artikel 22 van de Grondwet vervatte wettigheidsbeginsel moet die machtiging aan de minister aldus worden gelezen dat hij niet in de bijkomende verwerking van persoonsgegevens kan voorzien.

4.5. De artikelen 10 tot 12 en 14 van het ontwerp vinden rechtsgrond in artikel 13/4, eerste lid, van het decreet van 3 mei 2013, naar luid waarvan de Vlaamse Regering, met het oog op het uitreiken van een vergunning in het kader van een pilootproject, de inhoud van de vergunning bepaalt, waarbij deze minstens de maatregelen vermeldt om schade aan verkeersinfrastructuur te voorkomen en om het vervoer veilig te laten verlopen, alsook de procedure voor de aanvraag en de afgifte van de vergunning.

De verwerking van persoonsgegevens die met de ontworpen regeling gepaard gaat, kan worden beschouwd als een intrinsiek gevolg van de in artikel 13/4, eerste lid, van het decreet van 3 mei 2013 vermelde aanvraag en afgifte van de vergunning, zodat er geen afzonderlijke decretale basis voor is vereist.

Hetzelfde geldt voor artikel 15 van het ontwerp, waarin de met de verwerking nagestreefde doelstellingen en de maximale bewaartermijn worden bepaald.¹⁰ De in die bepaling vermelde doelstellingen zijn immers beperkt tot het toezicht op de naleving van het decreet van 3 mei 2013 en tot de opmaak van naamloze statistieken. Er kan ook worden aangenomen dat het feit dat de gegevens worden bewaard tot 31 december 2029, in lijn ligt met wat de decreetgever voor ogen had, rekening houdend met de evaluatie waarin artikel 13/6 van het decreet van 3 mei 2013 voorziet. Gelet op die evaluatie kan een bewaartermijn die verstrijkt twee jaar na het einde van het pilootproject redelijk worden geacht.

4.6. Artikel 13 van het ontwerp vindt rechtsgrond in artikel 13/4, tweede lid, van het decreet van 3 mei 2013, naar luid waarvan de Vlaamse Regering een vergoeding kan bepalen voor het uitreiken van de vergunning en het gebruik van de verkeersinfrastructuur voor vervoer met fietsen met een breedte van meer dan 0,75 meter of met fietsaanhangwagens met een breedte van meer dan 1 meter.

4.7. De artikelen 16 tot 18 van het ontwerp vinden rechtsgrond in artikel 13/6 van het decreet van 3 mei 2013 dat, zoals vermeld (opmerking 4.4), de Vlaamse Regering machtigt om, onder meer, de procedure voor de evaluatie van het project te bepalen. Uit de parlementaire voorbereiding van die bepaling blijkt dat de decreetgever eveneens in de oprichting van een evaluatiecommissie had voorzien.¹¹

¹⁰ Dit verhindert niet dat alsnog in een wijziging van het decreet van 3 mei 2013 zou worden voorzien om die elementen erin op te nemen, zoals de gemachtigde aankondigde.

¹¹ Zie *Parl.St.* Vl.Parl. 2021-22, nr. 980/1, 21.

4.8. Voor artikel 19 van het ontwerp, dat in de mogelijkheid voorziet om een vergunning te schorsen, kan een beroep worden gedaan op de algemene uitvoeringsbevoegdheid waarover de Vlaamse Regering beschikt op grond van artikel 20 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 ‘tot hervorming der instellingen’, in samenhang gelezen met artikel 13/4, eerste lid, van het decreet van 3 mei 2013. Er moet immers worden aangenomen dat wanneer de decreetgever de Vlaamse Regering machtigt om de inhoud van de vergunning te bepalen, waarbij die *minstens* de maatregelen vermeldt om schade aan de verkeersinfrastructuur te voorkomen en om het vervoer veilig te laten verlopen, en om de procedure voor de aanvraag en de afgifte van de vergunning te regelen, hij niet wenst dat de niet-naleving van de in de vergunning bepaalde voorwaarden en van de door de Vlaamse Regering bepaalde procedure zonder gevolg blijven eenmaal de vergunning is afgeleverd. Te dien aanzien kan worden vastgesteld dat de in artikel 19, eerste lid, 1° tot 5°, van het ontwerp vermelde schorsingsgronden hetzij verband houden met de niet-naleving van de in artikel 12 vermelde vergunningsvoorwaarden,¹² hetzij betrekking hebben op onrechtmatig gedrag bij het aanvragen van de vergunning,¹³ hetzij gevallen van misbruik betreffen.

ALGEMENE OPMERKING

5. In de artikelen 3, 6 en 7 van het ontwerp wordt verwezen naar het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, waarmee overeenkomstig artikel 2, 1°, van het decreet van 3 mei 2013 het koninklijk besluit van 1 december 1975 ‘houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg’ en de daaruit volgende toepassingsbesluiten worden bedoeld.

De Raad van State, afdeling Wetgeving, heeft in het verleden weliswaar geoordeeld dat het in de regel niet aan te bevelen is om (dynamisch) te verwijzen naar een regeling die behoort tot de bevoegdheid van een andere overheid, aangezien die regeling te allen tijde kan worden gewijzigd zonder dat de verwijzende overheid daarvan op de hoogte wordt gesteld, hetgeen tot moeilijkheden of zelfs onzekerheid kan leiden en een indirecte aantasting van haar autonomie kan vormen. De Raad voegde eraan toe dat, indien een dergelijk procedé niet kan worden vermeden, het de voorkeur verdient om op algemene wijze naar een bepaalde regeling te verwijzen, veeleer dan naar een specifieke tekst.¹⁴

¹² Dat is ook het geval voor artikel 19, eerste lid, 2°, van het ontwerp, naar luid waarvan de vergunning wordt geschorst wanneer de houder ervan de gegevens vermeld in artikel 9 niet binnen de vooropgestelde termijn meedeelt aan het departement. De houder van de vergunning moet die gegevens immers bijhouden en aanleveren “met het oog op de evaluatie, vermeld in artikel 17”. Luidens artikel 12, eerste lid, 3°, van het ontwerp vermeldt de vergunning “de verplichting om de data bij te houden en aan te leveren in het kader van de evaluatie, vermeld in artikel 17”.

¹³ In zoverre in artikel 19, eerste lid, 3°, van het ontwerp wordt bepaald dat de vergunning wordt geschorst wanneer de houder van de vergunning de retributie voor het uitreiken van de vergunning niet tijdig heeft betaald, kan worden opgemerkt dat de Vlaamse Regering op grond van artikel 13/4 van het decreet van 3 mei 2013 de uitreiking van de vergunning afhankelijk zou kunnen maken van de voorafgaandelijke betaling van die retributie.

¹⁴ Adv.RvS 26.663/2/V van 30 juli 1997 over een ontwerp dat heeft geleid tot het besluit van de Waalse Regering van 9 oktober 1997 ‘relatif aux conditions d’agrément et de subventionnement des services résidentiels, d’accueil de jour et de placement familial pour personnes handicapées’.

In zoverre in dit geval wordt beoogd de ontworpen regeling af te stemmen op een aantal politieregels voor het wegverkeer, die tot de bevoegdheid van de federale overheid behoren, kan de dynamische verwijzing toelaatbaar worden geacht. Evenwel zal de Vlaamse Regering erop moeten toezien dat de eventuele wijzigingen die de federale overheid aan haar regeling aanbrengt, wel degelijk nog overeenstemmen met de eigen beleidsintenties.¹⁵

ONDERZOEK VAN DE TEKST

Artikel 13

6. Luidens artikel 13 van het ontwerp kan de minister een retributie bepalen voor het uitreiken van een vergunning.

Zoals de Raad van State, afdeling Wetgeving, in het verleden reeds meermaals heeft opgemerkt, kan het toekennen van een verordenende bevoegdheid door de Vlaamse Regering aan een van haar leden, enkel toelaatbaar worden geacht in zoverre die delegatie slechts regels van bijkomstige aard of van beperkt belang betreft.

In dit geval kan de vaststelling van het bedrag van de retributie voor het uitreiken van de vergunning vermeld in artikel 10 van het ontwerp echter niet worden gekwalificeerd als een bijkomstige maatregel of als een detailkwestie die aan de minister kan worden overgelaten. Weliswaar wordt de beoordelingsbevoegdheid van de minister beperkt door het gegeven dat een retributie een louter vergoedend karakter moet hebben, zodat er een redelijke verhouding moet bestaan tussen de kostprijs of de waarde van de verstrekte dienst en het bedrag dat de heffingsplichtige verschuldigd is. Aan de hand van de ontworpen regeling kan echter niet worden opgemaakt op grond van welke elementen de kostprijs of de waarde van de verstrekte dienst wordt bepaald.

Het bedrag van de retributie moet dan ook in het ontwerp zelf worden vastgesteld, of minstens zouden aan artikel 13 van het ontwerp de elementen moeten worden toegevoegd aan de hand waarvan de minister het bedrag van die retributie kan bepalen.

Artikel 18

7. In artikel 18 van het ontwerp worden de parameters bepaald aan de hand waarvan de evaluatie van het pilootproject wordt uitgevoerd. Luidens punt 6° van die bepaling gaat het om “overige parameters over de verkeersveiligheid”.

¹⁵ Sowieso zal artikel 2, 1°, van het decreet van 3 mei 2013 op termijn moeten worden aangepast aan de vervanging van het verkeersreglement door de Code van de openbare weg.

De gemachtigde verduidelijkt de draagwijdte van die bepaling als volgt:

“Dat zijn eventuele parameters die na inwerkingtreding van het BVR nog zullen (kunnen) blijken en die momenteel nog niet gekend zijn, maar tijdens de loop van het project nuttig zouden kunnen blijken voor de evaluatie.”

Tenzij de Vlaamse Regering zelf deze parameters in een later stadium vaststelt, zou in de ontworpen bepaling op nuttige wijze kunnen worden gepreciseerd welke instantie die “overige parameters” bepaalt. Indien het de bedoeling zou zijn dat de minister dat doet, en niet bijvoorbeeld de evaluatiecommissie, moet sowieso in een uitdrukkelijke machtiging worden voorzien. Een minister beschikt immers enkel over de hem uitdrukkelijk toegewezen bevoegdheden, en niet over een algemene uitvoeringsbevoegdheid zoals de Vlaamse Regering die wel heeft op grond van artikel 20 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980.

DE GRIFFIER

DE VOORZITTER

Yves DEPOORTER

Jeroen VAN NIEUWENHOVE