

VLAAMSE OVERHEID

[C – 2014/35086]

**20 DECEMBER 2013. — 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**

De Vlaamse Regering,

Gelet op het decreet van 3 mei 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport, artikel 5;

Gelet op het akkoord van de Vlaamse minister, bevoegd voor de begroting, gegeven op 17 juli 2013;

Gelet op het advies van de Mobiliteitsraad Vlaanderen, gegeven op 20 september 2013;

Gelet op advies 54.196/3 van de Raad van State, gegeven op 25 oktober 2013, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 1^o, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Op voorstel van de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken;

Na beraadslaging,

Besluit :

HOOFDSTUK 1. — *Definities*

Artikel 1. In dit besluit wordt verstaan onder:

1^o minister: de Vlaamse minister, bevoegd voor de openbare werken;

2^o vervoer met langere en zwaardere slepen: het vervoer, vermeld in artikel 4 van het decreet van 3 mei 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport;

3^o technisch reglement: het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen en de aanpassingen ervan;

HOOFDSTUK 2. — *Voertuigen, lading en bestuurder*

Art. 2. Het vervoer met langere en zwaardere slepen kan worden toegelaten voor de volgende voertuigcombinaties, waarbij elk voertuig beantwoordt aan de voorschriften, vermeld in het technisch reglement:

1^o trekker-oplegger-aanhangwagen;

2^o vrachtwagen-dolly-oplegger;

3^o vrachtwagen-aanhangwagen-aanhangwagen;

4^o trekker-oplegger-oplegger.

Art. 3. Het vervoer met langere en zwaardere slepen wordt niet toegelaten voor:

1^o 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^o het tankvervoer;

3^o het vervoer van levende dieren;

4^o het vervoer van containers van 45 voet;

5^o een goederenstroom die op het ogenblik van de vergunningsaanvraag via het spoor of de binnenvaart verloopt.

Art. 4. Elke bestuurder is in het bezit van een Belgisch bekwaamheidsattest voor het besturen van een langere en zwaardere sleep of van een bekwaamheidsattest daarvoor dat in België erkend is en dat afgeleverd is door een lidstaat van de Europese Unie.

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 drie jaar voor de vergunningsaanvraag.

HOOFDSTUK 3. — *Trajecten*

Art. 5. Het vervoer met langere en zwaardere slepen kan alleen toegelaten worden op de hoofdtrajecten, vermeld in artikel 6, en op de bedieningstrajecten naar, vanaf of tussen de hoofdtrajecten.

Art. 6. Alle wegen, met inbegrip van de op- en afritten ervan, geselecteerd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen als hoofdweg, maken deel uit van de hoofdtrajecten, met uitzondering van de volgende wegvakken:

1^o de wegvakken van de Ring rond Brussel tussen het Waalse Gewest en de op- en afrit nr. 2 in Wezembeek-Oppem, in beide richtingen;

2^o de wegvakken van de Ring rond Brussel tussen de op- en afrit nr. 5 Machelen-Woluwelaan en nr. 6 Vilvoorde-Koningslo, in beide richtingen;

3^o de wegvakken van de Ring rond Brussel tussen de op- en afrit nr. 9 Jette en de op- en afrit nr. 10 Zellik, in beide richtingen;

4^o de wegvakken van de Ring rond Brussel tussen de op- en afrit nr. 13 Dilbeek en de op- en afrit nr. 18 Ruisbroek, in beide richtingen;

5^o de wegvakken van de A8 tussen de A7/E19 en de op- en afrit nr. 22 in Halle/Lembeek, in beide richtingen;

6^o de wegvakken van de E34 (R1) tussen de verkeersknooppunten Antwerpen-West en Antwerpen-Zuid (inclusief de Kennedytunnel), in beide richtingen;

7^o de wegvakken van de A11/N49 tussen de R4 in Zelzate-West en de N376 in Knokke-Heist, in beide richtingen.

Art. 7. Het vervoer met langere en zwaardere slepen kan worden toegelaten op de bedieningstrajecten naar, vanaf of tussen de hoofdtrajecten als die beantwoorden aan de volgende minimale eisen:

1° het betreft geen weg, met inbegrip van de op- en afritten ervan, geselecteerd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen als hoofdweg;

2° de afstand tot of vanaf het hoofdtraject bedraagt niet meer dan 10 km, de verplaatsing binnen een havengebied als vermeld in het koninklijk besluit van 2 februari 1993 tot vaststelling van de lijst van de havens en hun aanhorigheden overgedragen van de Staat aan het Vlaamse Gewest, niet meegerekend;

3° de aansluiting met een hoofdtraject beschikt over een invoegstrook van minstens 250 meter met een minimumbreedte van 3 meter;

4° het vervoer gaat niet door een bebouwde kom, een zone 30, een zone 30 schoolomgeving, een erf of een voetgangerszone;

5° er is geen gelijkgrondse spoorwegovergang waar de maximaal toegelaten snelheid van het treinverkeer meer dan 40 km per uur bedraagt;

6° op het gedeelte van het bedieningstraject waarop er geen toegangsverbod voor fietsers geldt, is er maximaal over een cumulatieve afstand van 20% geen fietsvoorziening aanwezig, of is die fietsvoorziening beperkt tot een aanliggend gemarkeerd fietspad conform artikel 74 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik op de openbare weg en de daaruit volgende toepassingsbesluiten.

Art. 8. De geschiktheid van de bedieningstrajecten naar, vanaf of tussen de hoofdtrajecten wordt bovendien beoordeeld aan de hand van de volgende toetsingscriteria:

1° het aantal kruispunten en de wijze waarop het verkeer er geregeld wordt, de kruispunten binnen het havengebied uitgezonderd;

2° de afmetingen van kruispunten en rotondes;

3° de draagkracht van de kunstwerken;

4° de aanwezigheid en de aard van de voorzieningen tot bescherming van de zwakke weggebruikers;

5° de afwezigheid op het bedieningstraject van een binnen het project "wegwerken van gevaarlijke punten en wegvakken in Vlaanderen" objectief vastgesteld gevaarlijk punt of gevaarlijk wegvak dat nog weggewerkt moet worden;

6° 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.

Art. 9. Als het vergunde traject niet gevolgd kan worden wegens onvoorzienbare omstandigheden, wordt een van de volgende handelingen gesteld:

1° het ontkoppelen van de sleep tot een voertuigcombinatie conform het technisch reglement op een daarvoor geschikte plaats langs de reisweg;

2° zich laten begeleiden door politiediensten om via een omlegging zijn reisweg te vervolgen.

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

Art. 10. In een van de volgende gevallen kan een alternatief traject aangevraagd worden dat wordt goedgekeurd door de minister:

1° het vergunde traject kan niet gevolgd worden vanwege wegenwerken of andere aangekondigde gebeurtenissen die een veilige en vlotte doorgang belemmeren;

2° het vergunde traject beantwoordt niet meer aan de minimeisen, vermeld in artikel 7.

Zolang er geen geschikt alternatief goedgekeurd is, is het vervoer met langere en zwaardere slepen niet toegestaan.

HOOFDSTUK 4. — Vergunning

Art. 11. De minister bepaalt de nadere regels betreffende de vergunningsprocedure.

De minister kan het aantal vergunningsaanvragen per aanvrager beperken.

Art. 12. De vergunning vermeldt minstens:

1° de te volgen reisweg, inclusief de rijrichting;

2° de duur van de vergunning, die maximaal twee jaar bedraagt;

3° de te nemen maatregelen om schade aan de verkeersinfrastructuur te voorkomen;

4° de voertuigcombinaties die vergund zijn;

5° de gegevens die de vergunninghouder moet verstrekken.

De minister bepaalt de modaliteiten van de vergunning.

Art. 13. De vergunning kan op elk ogenblik geheel of gedeeltelijk ingetrokken, geschorst of gewijzigd worden in het algemeen belang, zonder dat de vergunninghouder aanspraak kan maken op een schadeloosstelling.

Art. 14. Het maximale aantal trajecten wordt in het kader van het proefproject beperkt tot tien. Als het aantal ontvankelijke en toelaatbare vergunningsaanvragen betrekking heeft op een hoger aantal, wordt het aantal trajecten herleid tot tien op basis van de volgende selectiecriteria die achtereenvolgens worden toegepast:

1° een evenredige verdeling van de trajecten met een bedieningstraject dat minstens gedeeltelijk binnen en buiten het havengebied ligt;

2° een evenredige verdeling van de slepen met een maximaal toegelaten massa tot en met 44 ton en een maximaal toegelaten massa boven 44 ton;

3° de kleinste afwijking ten opzichte van het gemiddelde, berekend voor elk van de volgende categorieën:

a) bedieningstraject minstens gedeeltelijk binnen een havengebied met een maximaal toegelaten massa tot en met 44 ton;

- b) bedieningstraject buiten een havengebied met een maximaal toegelaten massa tot en met 44 ton;
 - c) bedieningstraject minstens gedeeltelijk binnen een havengebied met een maximaal toegelaten massa hoger dan 44 ton;
 - d) bedieningstraject buiten een havengebied met een maximaal toegelaten massa hoger dan 44 ton;
- van het aandeel ongunstige fietsvoorzieningen in de zin van art. 7, 6° op het geheel van de bedieningstrajecten van het traject;
- 4° een loting.

HOOFDSTUK 5. — *Evaluatie*

Art. 15. 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 duiden in deze commissie:

- 1° de Mobiliteitsraad Vlaanderen;
- 2° het Steunpunt Verkeersveiligheid;
- 3° het Steunpunt Goederen- en Personenvervoer;
- 4° de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten;
- 5° de federale en de lokale politie;
- 6° de representatieve en erkende beroeps- en werknemersorganisaties van de transportsector;
- 7° Promotie Binnenvaart Vlaanderen;
- 8° eventueel andere belanghebbenden.

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

Art. 16. De evaluatiecommissie, vermeld in artikel 15, komt minstens elke zes maanden samen om het proefproject te evalueren. Op het einde van de eerste proefperiode van twee jaar wordt een eindrapport opgesteld.

Als de evaluatiecommissie een positief advies verleent, kan de minister het proefproject met twee jaar verlengen.

In geval van verlenging kan de vergunninghouder verzoeken om zijn vergunning te verlengen met maximaal twee jaar.

Art. 17. De evaluatie, vermeld in artikel 16, wordt uitgevoerd aan de hand van minstens de volgende parameters:

- 1° de ongevalstatistieken;
- 2° de lading, de beladingsgraad, het aantal gereden kilometers, het aantal ritten en het brandstofverbruik;
- 3° de relatie tussen de vervoersmodi en de vervoerde goederen in functie van de aard en omvang ervan, het vertrekpunt en de bestemming;
- 4° het aantal overtredingen door langere en zwaardere voertuigen.

HOOFDSTUK 6. — *Slotbepaling*

Art. 18. De minister bepaalt de aanvangsdatum van het proefproject.

Art. 19. Dit besluit treedt in werking op dezelfde datum als het besluit van de Vlaamse Regering betreffende handhaving inzake de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport.

Art. 20. De minister is belast met de uitvoering van dit besluit.

Brussel, 20 december 2013.

De minister-president van de Vlaamse Regering,
K. PEETERS

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,
H. CREVITS

TRADUCTION

AUTORITE FLAMANDE

[C – 2014/35086]

**20 DECEMBRE 2013. — Arrêté du Gouvernement flamand
relatif à la protection de l'infrastructure routière en cas de transport par remorques plus longues et plus lourdes
dans le cadre d'un projet pilote**

Le Gouvernement flamand,

Vu le décret du 3 mai 2013 relatif à la protection de l'infrastructure routière en cas de transport routier exceptionnel, notamment l'article 5;

Vu l'accord du Ministre flamand chargé du budget, donné le 17 juillet 2013;

Vu l'avis du « Mobiliteitsraad van Vlaanderen » (Conseil de Mobilité de la Flandre), rendu le 20 septembre 2013;

Vu l'avis 54.196/3 du Conseil d'Etat, donné le 25 octobre 2013, en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1°, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973;

Sur la proposition de la Ministre flamande de la Mobilité et des Travaux publics;

Après délibération,

Arrête :

CHAPITRE 1^{er}. — Définitions

Article 1^{er}. Dans le présent arrêté, on entend par :

- 1° Ministre: la Ministre flamande chargée des travaux publics;
- 2° transport par remorques plus longues et plus lourdes : le transport visé à l'article 4 du décret du 3 mai 2013 relatif à la protection de l'infrastructure routière en cas de transport routier exceptionnel;
- 3° règlement technique : l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles, leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité et ses modifications;

CHAPITRE 2. — Véhicules, charge et conducteur

Art. 2. Le transport par remorques plus longues et plus lourdes peut être autorisé pour les combinaisons de véhicules suivantes, chaque véhicule répondant aux prescriptions du règlement technique :

- 1° tracteur - semi-remorque - remorque;
- 2° camion - dolly - semi-remorque;
- 3° camion - remorque - remorque;
- 4° tracteur - semi-remorque - semi-remorque.

Art. 3. Le transport par remorques plus longues et plus lourdes est interdit pour :

- 1° le transport de marchandises dangereuses (A.D.R.), visé à l'Accord européen sur le transport international des marchandises dangereuses par route, signé à Genève le 30 septembre 1957, tel que modifié;
- 2° le transport en citernes;
- 3° le transport d'animaux vivants;
- 4° le transport de conteneurs de 45 pieds;
- 5° un flux de marchandises par voie ferrée ou navigation intérieure au moment de la demande d'autorisation.

Art. 4. Chaque conducteur est en possession d'une attestation belge d'aptitude pour la conduite d'une remorque plus longue et plus lourde ou d'une attestation d'aptitude à cet effet, reconnue en Belgique et délivrée par un État membre de l'Union européenne.

Le conducteur a au moins cinq ans d'expérience dans la conduite d'un camion avec remorque requérant un permis de conduire C+E.

Le conducteur ne peut pas avoir fait l'objet d'une déchéance du droit de conduire pendant les trois années précédant la demande d'autorisation.

CHAPITRE 3. — Itinéraires

Art. 5. Le transport par remorques plus longues et plus lourdes ne peut être autorisé que sur les itinéraires principaux visés à l'article 6 et sur les routes de desserte vers, à partir de ou entre les itinéraires principaux.

Art. 6. Toutes les routes, y compris leurs bretelles d'accès et de sortie, sélectionnées comme routes principales dans le Schéma de Structure d'Aménagement de la Flandre, font partie des itinéraires principaux, à l'exception des tronçons suivants :

- 1° les tronçons du Ring de Bruxelles entre la Région wallonne et les bretelles d'accès et de sortie n° 2 à Wezembeek-Oppem, dans les deux directions;
- 2° les tronçons du Ring de Bruxelles entre les bretelles d'accès et de sortie n° 5 à Machelen-Woluwelaan et n° 6 à Vilvoorde-Koningslo, dans les deux directions;
- 3° les tronçons du Ring de Bruxelles entre les bretelles d'accès et de sortie n° 9 à Jette et n° 10 à Zellik, dans les deux directions;
- 4° les tronçons du Ring de Bruxelles entre les bretelles d'accès et de sortie n° 13 à Dilbeek et n° 18 à Ruisbroek, dans les deux directions;
- 5° les tronçons de la A8 entre la A7/E19 et les bretelles d'accès et de sortie n° 2 à Halle/Lembeek, dans les deux directions;
- 6° les tronçons de la E34 (R1) entre les nœuds routiers Antwerpen-West et Antwerpen-Zuid (y compris le Kennedytunnel), dans les deux directions;
- 7° les tronçons de la A11/N49 entre la R4 à Zelzate-West et la N376 à Knokke-Heist, dans les deux directions.

Art. 7. Le transport par remorques plus longues et plus lourdes peut être autorisé sur les routes de desserte vers, à partir de ou entre les itinéraires principaux si celles-ci répondent aux exigences minimales suivantes :

- 1° la route, y compris ses bretelles d'accès et de sortie, n'est pas sélectionnée comme route principale dans le Schéma de Structure d'Aménagement de la Flandre;
- 2° la distance jusqu'à ou à partir de l'itinéraire principal ne dépasse pas 10 km, abstraction faite du déplacement à l'intérieur d'une zone portuaire telle que visée à l'arrêté royal du 2 février 1993 dressant la liste des ports et de leurs dépendances transférés à la Région flamande;
- 3° le raccordement à un itinéraire principal dispose d'une voie d'accélération d'au moins 250 mètres avec une largeur minimale de 3 mètres;
- 4° le transport ne traverse pas une agglomération, une zone 30, une zone 30 « environnement scolaire », un fonds ou une zone piétonne;
- 5° il n'y a pas de passage à niveau plain-pied où la vitesse maximale autorisée de la circulation des trains est supérieure à 40 km par heure;

6° sur la partie de la route de desserte non soumise à une interdiction d'accès pour cyclistes, il n'y a pas d'aménagement pour vélos sur une distance cumulative maximale de 20 %, ou l'aménagement pour vélos se limite à une piste cyclable marquée adjacente conformément à l'article 74 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique et ses arrêtés d'exécution.

Art. 8. En outre, l'aptitude des routes de desserte vers, à partir de ou entre les itinéraires principaux est évaluée sur la base des critères de conformité suivants :

1° le nombre de carrefours et la façon dont le trafic y est contrôlé, à l'exception des carrefours à l'intérieur de la zone portuaire;

2° les dimensions des carrefours et des ronds-points;

3° la capacité portante des ouvrages d'art;

4° la présence et la nature des structures visant à protéger les usagers faibles de la route;

5° l'absence sur la route de desserte d'un point ou tronçon dangereux objectivement constatés dans le cadre du projet « élimination de points et tronçons dangereux en Flandre », et qui doit encore être éliminé;

6° l'insécurité routière objectivement constatée sur la base des données localisées d'accidents, disponibles auprès du Département de la Mobilité et des Travaux publics, basées sur les données d'accidents de la Direction générale Statistique et Information économique (DGSIE) du SPF Economie.

Art. 9. Si, en raison de circonstances imprévues, l'itinéraire autorisé ne peut pas être suivi, l'une des actions suivantes doit être entreprise :

1° désaccoupler la remorque en une combinaison de véhicules conforme au règlement technique à un endroit approprié le long de l'itinéraire;

2° se faire accompagner par des services de police afin de poursuivre son itinéraire par une déviation.

Il est en tout cas interdit de chercher une déviation de sa propre initiative.

Art. 10. Un itinéraire alternatif approuvé par le Ministre peut être demandé dans un des cas suivants :

1° l'itinéraire autorisé ne peut pas être suivi à cause de travaux routiers ou d'autres événements annoncés, susceptibles d'empêcher un passage sûr et aisé;

2° l'itinéraire autorisé ne répond plus aux exigences minimales visées à l'article 7.

Tant qu'aucune alternative appropriée n'est approuvée, le transport par remorques plus longues et plus lourdes est interdit.

CHAPITRE 4. — *Autorisation*

Art. 11. Le Ministre fixe les modalités relatives à la procédure d'autorisation.

Le Ministre peut limiter le nombre de demandes d'autorisation par demandeur.

Art. 12. L'autorisation mentionne au moins :

1° l'itinéraire à suivre, y compris la direction;

2° la durée de l'autorisation, avec un maximum de deux ans;

3° les mesures à prendre afin de prévenir des dégâts à l'infrastructure routière;

4° les combinaisons de véhicules autorisées;

5° les données à fournir par le titulaire de l'autorisation.

Le Ministre fixe les modalités de l'autorisation.

Art. 13. L'autorisation peut à tout moment être entièrement ou partiellement retirée, suspendue ou modifiée dans l'intérêt général sans que le titulaire de l'autorisation puisse prétendre à une indemnisation.

Art. 14. Dans le cadre du projet pilote, le nombre maximal d'itinéraires est limité à dix. Si le nombre de demandes d'autorisation recevables et admissibles se rapportent à un nombre supérieur, le nombre d'itinéraires est réduit à dix sur la base des critères de sélection suivants appliqués successivement :

1° une répartition proportionnelle des itinéraires avec une route de desserte se situant au moins partiellement à l'intérieur et en dehors de la zone portuaire;

2° une répartition proportionnelle des remorques avec une masse maximale autorisée de 44 tonnes ou moins, et supérieure à 44 tonnes;

3° la plus petite divergence par rapport à la moyenne, calculée pour chacune des catégories suivantes :

a) route de desserte au moins partiellement à l'intérieur d'une zone portuaire, avec une masse maximale autorisée de 44 tonnes ou moins;

b) route de desserte en dehors d'une zone portuaire, avec une masse maximale autorisée de 44 tonnes ou moins;

c) route de desserte au moins partiellement à l'intérieur d'une zone portuaire, avec une masse maximale autorisée supérieure à 44 tonnes;

d) route de desserte en dehors d'une zone portuaire, avec une masse maximale autorisée supérieure à 44 tonnes;

de la quote-part d'aménagements pour vélos défavorables dans le sens de l'article 7, 6°, sur l'ensemble des routes de desserte de l'itinéraire;

4° un tirage.

CHAPITRE 5. — *Evaluation*

Art. 15. Il est créé une commission d'évaluation.

Outre les représentants du Département de la Mobilité et des Travaux publics et de l'« Agentschap Wegen en Verkeer » (Agence des Routes et de la Circulation), les services suivants seront invités à désigner un représentant dans cette commission :

1° le « Mobiliteitsraad van Vlaanderen »;

- 2° le « Steunpunt Verkeersveiligheid »;
- 3° le « Steunpunt Goederen- en Personenvervoer »;
- 4° la « Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten » (Association des Villes et Communes flamandes);
- 5° la police fédérale et locale;
- 6° les organisations professionnelles et de travailleurs représentatives et agréées du secteur des transports;
- 7° « Promotie Binnenvaart Vlaanderen »;
- 8° éventuellement d'autres intéressés.

Le Ministre fixe la composition concrète et le fonctionnement de la commission d'évaluation.

Art. 16. La commission d'évaluation, visée à l'article 15, se réunit au moins tous les six mois afin d'évaluer le projet pilote. Un rapport final est établi à la fin de la première période d'essai de deux ans.

En cas d'avis positif de la commission d'évaluation, le Ministre peut prolonger la durée du projet pilote de deux ans.

Dans le cas d'une prolongation, le titulaire de l'autorisation peut demander de prolonger son autorisation de deux ans au maximum.

Art. 17. L'évaluation, visée à l'article 16, est effectuée à l'aide d'au moins les paramètres suivants :

- 1° les statistiques concernant les accidents;
- 2° la charge, le taux de chargement, le nombre de kilomètres parcourus, le nombre de voyages et la consommation de carburant;
- 3° la relation entre les modes de transport et les marchandises transportées en fonction de leur nature et ampleur, du point de départ et de la destination;
- 4° le nombre d'infractions par des remorques plus longues et plus lourdes.

CHAPITRE 6. — *Disposition finale*

Art. 18. Le Ministre fixe la date de début du projet pilote.

Art. 19. Le présent arrêté entre en vigueur à la même date que l'arrêté du Gouvernement flamand relatif à la protection de l'infrastructure routière en cas de transport routier exceptionnel.

Art. 20. Le Ministre est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Bruxelles, le 20 décembre 2013.

Le Ministre-Président du Gouvernement flamand,

K. PEETERS

La Ministre flamande de la Mobilité et des Travaux publics,

H. CREVITS

REGION WALLONNE — WALLONISCHE REGION — WAALS GEWEST

SERVICE PUBLIC DE WALLONIE

[2014/200677]

23 JANVIER 2014. — Arrêté du Gouvernement wallon relatif aux règles de calcul et de fixation du montant maximum d'une réserve spéciale pour l'octroi de subsides à l'investissement aux infrastructures d'aide à la vie journalière, d'accueil et d'hébergement agréées et subventionnées par l'Agence wallonne pour l'Intégration des Personnes handicapées

Le Gouvernement wallon,

Vu le Code wallon de l'Action sociale et de la Santé et, notamment les articles 274, 283 et 313;

Vu les avis de l'Inspection des Finances, donnés le 17 décembre 2012 et le 8 mai 2013;

Vu l'accord du Ministre du Budget, donné le 16 mai 2013;

Vu l'avis du Comité de gestion de l'Agence wallonne pour l'Intégration des Personnes handicapées, donné le 19 décembre 2013;

Sur la proposition de la Ministre de la Santé, de l'Action sociale et de l'Egalité des Chances;

Après délibération,

Arrête :

Article 1^{er}. Le présent arrêté règle une matière visée à l'article 128, § 1^{er}, de la Constitution, en vertu de l'article 138 de celle-ci.

Art. 2. Pour l'application du présent arrêté, on entend par :

- 1° le Ministre : le Ministre ayant la Politique des Personnes handicapées dans ses attributions;
- 2° l'Agence : l'Agence wallonne pour l'Intégration des Personnes handicapées;
- 3° infrastructures d'aide à la vie journalière, d'accueil et d'hébergement : infrastructures d'aide à la vie journalière, d'accueil et d'hébergement agréées et subventionnées par l'Agence wallonne pour l'Intégration des Personnes handicapées en vertu de l'article 283 du Code wallon de l'Action sociale et de la Santé;
- 4° réserve spéciale : réserve spéciale pour l'octroi de subsides à l'investissement aux infrastructures d'aide à la vie journalière, d'accueil et d'hébergement agréées et subventionnées par l'Agence.

Art. 3. Une réserve spéciale d'un montant de 30 millions d'euros est créée pour l'octroi de subsides à l'investissement aux infrastructures d'aide à la vie journalière, d'accueil et d'hébergement pour l'achat, la construction, la transformation et les équipements spécifiques.