

TRADUCTION

AUTORITE FLAMANDE

[C – 2018/10888]

9 FEVRIER 2018. — Décret portant assentiment : 1° à la Convention entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement du Canada en vue d'éviter les doubles impositions et de prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune, et le protocole signés à Ottawa le 23 mai 2002, tels que modifiés par le protocole, signé à Bruxelles le 1^{er} avril 2014, 2° au protocole, signé à Bruxelles le 1^{er} avril 2014 modifiant la convention visée au point 1° (1)

Le PARLEMENT FLAMAND a adopté et Nous, GOUVERNEMENT, sanctionnons ce qui suit :

Décret portant assentiment : 1° à la convention entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement du Canada en vue d'éviter les doubles impositions et de prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune, et le protocole signés à Ottawa le 23 mai 2002, tels que modifiés par le protocole signé à Bruxelles le 1^{er} avril 2014, 2° au protocole, signé à Bruxelles le 1^{er} avril 2014 modifiant la convention visée au point 1°

Article 1^{er}. Le présent décret règle une matière communautaire et régionale.

Art. 2. Sortiront leur plein et entier effet :

1° la convention entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement du Canada en vue d'éviter les doubles impositions et de prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune, et le protocole signés à Ottawa le 23 mai 2002, tels que modifiés par le protocole signé à Bruxelles le 1^{er} avril 2014 ;

2° le protocole, signé à Bruxelles le 1^{er} avril 2014, modifiant la convention entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement du Canada en vue d'éviter les doubles impositions et de prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune, signée à Ottawa le 23 mai 2002.

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

Bruxelles, le 9 février 2018.

Le Ministre-Président du Gouvernement flamand,
Ministre flamand de la Politique extérieure et du Patrimoine immobilier,
G. BOURGEOIS

Le Ministre flamand du Budget, des Finances et de l'Energie,
B. TOMMELEIN

—
Note

(1) *Session 2017-2018.*

Documents. — Projet de décret, 1332 - N° 1. — Rapport, 1332 - N° 2. — Texte adopté en séance plénière, 1332 - N° 3. Annales. — Discussion et adoption. Séance du 31 janvier 2018.

VLAAMSE OVERHEID

[C – 2018/10905]

19 JANUARI 2018. — 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 de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, artikel 20;

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 62.381/3 van de Raad van State, gegeven op 28 november 2017, 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. — *Algemene bepalingen en definities*

Artikel 1. Dit besluit voorziet in de gedeeltelijke omzetting van Benelux Beschikking M (2015) 15.

Art. 2. 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 geheel van het basisnetwerk en de goedgekeurde aantakkingstrajecten, vermeld in artikel 5 van het decreet van 3 mei 2013;

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

Hoofdstuk 2. — *De voertuigen, de lading, de bestuurder en de vergunningsvoorwaarden*

Afdeling 1. — De voertuigen

Art. 3. Het vervoer met LZV kan enkel worden toegelaten voor de voertuigcombinaties die bestaan uit een trekkend voertuig, een tussenvoertuig en een getrokken voertuig.

De minister kan de nadere regels bepalen waaraan de voertuigen of de combinaties moeten voldoen op het vlak van:

- 1° de maximale massa's;
- 2° de reminrichting;
- 3° de koppelinrichtingen;
- 4° de eisen tot bevordering van de verkeersveiligheid;
- 5° de eisen tot bevordering van het milieu;
- 6° de wendbaarheid;
- 7° de uitrusting;
- 8° de signalisatie;

Afdeling 2. — De lading

Art. 4. 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. 5. 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.

Hoofdstuk 3. — *Het netwerk*

Art. 6. 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.

Art. 7. 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 privédomin.

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

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 artikel 9 en 10;
- 2° de trajecten die door de minister goedgekeurd worden.

Art. 8. Het netwerk wordt gepubliceerd op het LZV-Portaal.

Hoofdstuk 4. — *De aanvraagprocedure van een aantakkingstraject en van een vergunning voor het vervoer met LZV, de retributie en de vergunningsvoorwaarden*

Afdeling 1. — De aanvraag en de goedkeuring van een aantakkingstraject

Art. 9. Het aantakkingstraject, vermeld in artikel 7, vierde lid, 2°, kan worden goedgekeurd als het minimaal voldoet aan de volgende voorwaarden:

- 1° de aansluiting op het basisnetwerk gebeurt, wanneer deze laatste een weg is met een snelheidsregime van 120 km/u, via een invoegstrook die minimaal 3 meter breed en 250 meter lang is;
- 2° het aantakkingstraject gaat niet door een erf of een voetgangerszone;
- 3° het aantakkingstraject gaat niet door een vaste zone 30;

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 gelocaliseerde 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.

Wanneer er meer dan dertig aanvragen per aanvraagperiode worden ingediend, worden de dertig overeenkomstig artikel 10 meest geschikte aantakkingstrajecten goedgekeurd.

Elke aanvrager kan maximaal twee aantakkingstrajecten aanvragen per aanvraagperiode.

Elk aantakkingstraject wordt beoordeeld ten opzichte van het basisnetwerk.

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 met het oog op de verkeersveiligheid of het beheer van de wegen op elk ogenblik geheel of gedeeltelijk herroepen of gewijzigd worden, 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 tusservoertuig;

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;

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

De vergunning wordt gepubliceerd op het LZV-Portaal.

Afdeling 3. — De 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.

Afdeling 4. — De vergunningsvoorwaarden

Art. 16. Laden en lossen mag alleen plaatsvinden op privédomein.

Art. 17. Als het aantakkingstraject door een zone 30 met signalisatie met veranderlijke informatie gaat, is het vervoer enkel toegestaan als het bord niet actief is.

Art. 18. De minister bepaalt de data die de vergunninghouder moet bijhouden en aanleveren met het oog op de evaluatie, vermeld in artikel 22.

Art. 19. 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.

Hoofdstuk 5. — De evaluatie

Art. 20. 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. 21. De evaluatiecommissie, vermeld in artikel 20, komt minstens elke twaalf maanden 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, vermeld in artikel 7, 2°.

Art. 22. De evaluatie wordt uitgevoerd aan de hand van minstens de volgende parameters:

- 1° de ongevalstatistieken;
- 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.

Hoofdstuk 6. — Slotbepalingen

Art. 23. 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. 24. 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. 25. 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 23 in werking op 1 juli 2018.

Art. 26. De Vlaamse minister, bevoegd voor het mobiliteitsbeleid, de openbare werken en het vervoer, is belast met de uitvoering van dit besluit.

Brussel, 19 januari 2018.

De minister-president van de Vlaamse Regering,
G. BOURGEOIS

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

Bijlage

De methode voor de berekening van het puntensysteem, vermeld in artikel 10, tweede lid van het besluit van de Vlaamse Regering van 19-01-2018 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:
 - o een aanliggend fietspad: fietspad waarvan de verharding (vrijwel) onmiddellijk aansluit bij die van de rijbaan;
 - o 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);

o 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 puntentoekening; relatief aan de lengte ervan:

1° lopende sectie met middenberm:

- fietsers toegelaten en geen fietspad aanwezig: 25 punten/km;
- fietsers toegelaten en aanliggend fietspad aanwezig: 15 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: 26 punten/km;
- fietsers toegelaten en aanliggend fietspad aanwezig: 16 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.

Als gevolg hiervan worden aantakkingstrajecten met wegen zonder fietspad met een lengte van 4 km of meer uitgesloten.

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 puntentoekening, 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 puntentoekening 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, haaiantanden): 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.

$$\text{gevaarsscore} = X + 3Y + 5Z$$

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 19 januari 2018 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van vervoer met langere en zwaardere slepen in het kader van een tweede proefproject.

Brussel, 19 januari 2018.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

G. BOURGEOIS

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

B. WEYTS

TRADUCTION

AUTORITE FLAMANDE

[C – 2018/10905]

19 JANVIER 2018. — Arrêté du Gouvernement flamand relatif à la protection de l'infrastructure routière en cas de transport par trains de véhicules plus longs et plus lourds dans le cadre d'un deuxième projet-pilote

LE GOUVERNEMENT FLAMAND,

Vu la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, l'article 20 ;

Vu le décret du 3 mai 2013 relatif à la protection de l'infrastructure routière dans le cas du transport routier exceptionnel, notamment l'article 4/1, inséré par le décret du 7 juillet 2017, les articles 5 et 6, remplacés par le décret du 7 juillet 2017, l'article 6/1, inséré par le décret du 7 juillet 2017 ;

Vu l'arrêté du Gouvernement flamand du 20 décembre 2013 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 ;

Vu l'accord du Ministre flamand, chargé du budget, donné le 24 octobre 2017 ;

Vu l'avis 62.381/3 du Conseil d'Etat, donné le 28 novembre 2017, en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2^o, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973 ;

Sur la proposition du Ministre flamand de la Mobilité, des Travaux publics, de la Périphérie flamande de Bruxelles, du Tourisme et du Bien-Être des Animaux ;

Après délibération,

Arrête :

Chapitre 1^{er}. — *Dispositions générales et définitions***Article 1^{er}.** Le présent arrêté prévoit la conversion partielle de la décision Benelux M (2015) 15.**Art. 2.** Dans le présent arrêté, on entend par :1^o décret du 3 mai 2013 : le décret du 3 mai 2013 relatif à la protection de l'infrastructure routière dans le cas du transport routier exceptionnel ;2^o Département de la Mobilité et des Travaux publics : le département visé à l'article 28, § 1^{er}, de l'arrêté du Gouvernement flamand du 3 juin 2005 relatif à l'organisation de l'Administration flamande ;3^o VLL : le train de véhicules plus long et plus lourd visé à l'article 2, 6^o/1, du décret du 3 mai 2013 ;4^o site-portal VLL (LZV-Portaal) : le système d'information électronique pour faciliter et simplifier l'accès à l'information et l'échange d'information sur le projet-pilote de transport par VLL, intégré dans le site internet www.mobielvlaanderen.be ;5^o ministre : le Ministre flamand ayant la politique de la mobilité, les travaux publics et les transports dans ses attributions ;6^o réseau : l'ensemble du réseau de base et des itinéraires de raccord approuvés, visés à l'article 5 du décret du 3 mai 2013 ;7^o règlement technique : le règlement technique visé à l'article 2, 5^o, du décret du 3 mai 2013.Chapitre 2. — *Les véhicules, la charge, le conducteur et les conditions d'autorisation*Section 1^{re}. — Les véhicules**Art. 3.** Le transport par VLL ne peut être autorisé que pour les combinaisons de véhicules composés d'un véhicule tracteur, d'un véhicule intermédiaire et d'une remorque.

Le ministre peut fixer les modalités à respecter par les véhicules ou leurs combinaisons au niveau :

1^o des masses maximales ;2^o du système de freinage ;3^o des dispositifs d'attelage ;4^o des exigences visant à promouvoir la sécurité routière ;5^o des exigences en matière de promotion de l'environnement ;6^o de la manœuvrabilité ;7^o de l'équipement ;8^o de la signalisation.

Section 2. — La charge

Art. 4. Le transport par VLL est interdit pour :1^o le transport de marchandises dangereuses (A.D.R.), visé à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), fait à Genève le 30 septembre 1957 ;2^o le transport de citernes pouvant transporter plus de 1000 litres ;3^o le transport d'animaux vivants ;4^o le transport de conteneurs de 45 pieds ;5^o le transport d'une charge avec des parties saillantes.

Section 3. — Le conducteur

Art. 5. Chaque conducteur est en possession d'un certificat d'aptitude pour la conduite d'un VLL délivré ou agréé en Région flamande.

Le conducteur a au moins cinq ans d'expérience dans la conduite d'une combinaison de poids lourds pour laquelle un permis de conduire C+E est requis.

Le conducteur ne peut pas avoir été condamné à une déchéance du droit de conduire un VLL pendant un an.

Chapitre 3. — *Le réseau*

Art. 6. Le réseau de base comprend :

- 1° toutes les autoroutes, complétées par les routes désignées par le ministre ;
- 2° les routes à l'intérieur de la zone portuaire d'Anvers, de Gand, d'Ostende et de Zeebrugge, désignées par le ministre.

Art. 7. Un itinéraire de raccord est la route la plus logique et la plus efficiente à partir du point de départ jusqu'au réseau de base et à partir du réseau de base jusqu'à la destination.

Un itinéraire de raccord comprend un voyage aller et un voyage retour qui ne sont pas nécessairement identiques. Le raccordement au réseau de base peut se faire dans toutes les directions possibles. Le point de départ et la destination sont situés sur un domaine privé.

L'utilisation d'itinéraires de raccord n'est autorisée que comme un chaînon entre le point de départ et le réseau de base ou entre le réseau de base et la destination, ou inversement.

Les itinéraires de raccord consistent :

- 1° des itinéraires qui sont déjà autorisés par l'arrêté du Gouvernement flamand du 20 décembre 2013 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, et donc déjà autorisés sur la base des articles 9 et 10 ;
- 2° des itinéraires approuvés par le ministre.

Art. 8. Le réseau est publié sur le site-portal VLL (LZV-Portaal).

Chapitre 4. — *La procédure de demande d'un itinéraire de raccord et d'une autorisation pour le transport par VLL, la rétribution et les conditions d'autorisation*

Section 1^{re}. — La demande et l'approbation d'un itinéraire de raccord

Art. 9. L'itinéraire de raccord visé à l'article 7, alinéa 4, 2°, peut être approuvé lorsqu'il satisfait au minimum aux conditions suivantes :

- 1° le raccordement au réseau de base se fait, lorsqu'il s'agit d'une voie avec un régime de vitesse de 120 km/h, via une voie d'accélération d'au moins 3 mètres de large et 250 mètres de long ;
- 2° l'itinéraire de raccord ne traverse pas une zone de rencontre ou une zone piétonnière ;
- 3° l'itinéraire de raccord ne traverse pas une zone 30 fixe.

Art. 10. L'adéquation des itinéraires de raccord vers et depuis le réseau de base est évaluée à l'aide d'un système de points au regard des critères d'évaluation suivants :

- 1° la distance par rapport au réseau de base divisée en sections courantes, une distinction étant faite sur la base de l'aménagement de la voirie, de la présence de cyclistes et d'aménagements cyclables ;
- 2° le nombre de carrefours, la façon dont la circulation y est réglée, le manœuvre du VLL au carrefour et les conflits possibles avec les autres usagers de la route ;
- 3° le nombre de ronds-points, les principes d'aménagement et les dimensions des ronds-points et les aménagements cyclables présents ;
- 4° le nombre de zones 30 avec signalisation dynamique et la façon dont elles sont aménagées ;

5° la présence de points dangereux déterminés par une pondération de l'insécurité routière objectivement constatée sur la base des données disponibles auprès du Département de la Mobilité et des Travaux publics sur les accidents localisés enregistrés dans le fichier des accidents de la Direction générale Statistique et Information économique (DGSIE) du SPF Economie.

La méthode de calcul du système de points figure à l'annexe au présent arrêté. Le score le plus bas est attribué à l'itinéraire le plus approprié. Un itinéraire approprié a, dans un sens comme dans l'autre, un score de 95 points maximum. Un itinéraire de raccord pour lequel il n'existe pas d'itinéraire de retour approprié est également inapproprié.

Art. 11. Le Gouvernement flamand arrête les modalités de la procédure de demande d'un itinéraire de raccord.

Il y a des périodes de demande semestrielles au cours desquelles au maximum trente itinéraires de raccord sont approuvés.

Lorsque le nombre de demandes par période de demande dépasse trente, les trente demandes d'itinéraires de raccord les plus appropriées conformément à l'article 10 sont approuvées.

Tout demandeur peut demander au maximum deux itinéraires de raccord par période de demande.

Tout itinéraire de raccord est évalué au regard du réseau de base.

Le classement de la demande approuvée ou rejetée est publié sur le site-portal VLL de manière à le mettre à la disposition des futurs demandeurs.

Art. 12. Le site-portal VLL est complété par des itinéraires de raccord approuvés.

L'approbation d'un itinéraire de raccord peut être révoquée ou modifiée en tout temps, en tout ou en partie, à des fins de sécurité routière ou de gestion des routes sans que personne n'ait droit à une indemnisation. Les itinéraires de raccord révoqués ou modifiés sont publiés sur le site-portal VLL.

Le ministre fixe les modalités de révocation ou de modification des itinéraires de raccord.

Section 2. — Demande d'autorisation de transport au moyen d'un VLL

Art. 13. L'autorisation de transport par VLL ne peut être demandée que par ou pour le compte des entreprises qui effectuent des transports de marchandises pour compte d'autrui ou pour leur propre compte.

Le Ministre fixe les modalités de la procédure d'autorisation.

Art. 14. L'autorisation mentionne au moins :

- 1° la plaque d'immatriculation et le numéro de châssis du véhicule intermédiaire ;
- 2° la durée de l'autorisation qui est d'un an ;
- 3° le nom du détenteur de l'autorisation ;
- 4° l'obligation de conserver les données à des fins d'évaluation au sens de l'article 18 ;
- 5° les mesures à prendre afin de prévenir des dégâts à l'infrastructure routière.

L'autorisation est publiée sur le site-portal VLL.

Section 3. — La rétribution

Art. 15. Le ministre peut déterminer la rétribution pour l'introduction, le traitement, l'approbation ou le rejet d'une demande d'itinéraire de raccord ou l'attribution d'une autorisation.

Section 4. — Les conditions d'autorisation

Art. 16. Le chargement et le déchargement ne peuvent avoir lieu que sur une propriété privée.

Art. 17. Lorsqu'il s'agit d'un itinéraire de raccord traversant une zone 30 avec signalisation dynamique, le transport est uniquement autorisé si le panneau n'est pas actif.

Art. 18. Le ministre détermine les dates à conserver et à fournir par le détenteur de l'autorisation aux fins d'une évaluation telle que prévue à l'article 22.

Art. 19. Si, en raison de circonstances imprévues, le réseau ne peut pas être emprunté, l'une des actions suivantes est effectuée :

1° le conducteur désaccouple le VLL en une combinaison de véhicules conforme au règlement technique à un endroit approprié le long de l'itinéraire ;

2° le conducteur se fait accompagner par des services de police pour accéder au réseau via une déviation.

Le conducteur ne peut en aucun cas emprunter de sa propre initiative une déviation à l'extérieur du réseau.

Chapitre 5. — L'évaluation

Art. 20. Il est créé une commission d'évaluation.

Outre les représentants du Département de la Mobilité et des Travaux publics et de l'Agence des Routes et de la Circulation, les services suivants sont appelés à désigner un représentant pour cette commission :

1° le « Mobiliteitsraad van Vlaanderen » (Conseil de Mobilité de la Flandre) ;

2° la « Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten » (Association des Villes et Communes flamandes) ;

3° la police fédérale et locale ;

4° les organisations professionnelles et de travailleurs représentatives et agréées du secteur des transports ;

5° la « De Vlaamse Waterweg SA » ;

6° le VIL ;

7° éventuellement d'autres intéressés.

Dans l'alinéa 1^{er}, il faut entendre par Agence des Routes et de la Circulation : l'agence créée par l'arrêté du Gouvernement flamand du 7 octobre 2005 portant création de l'agence autonomisée interne sans personnalité juridique Agence des Routes et de la Circulation. (Agentschap Wegen en Verkeer)

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

Art. 21. La commission d'évaluation visée à l'article 20 se réunit au moins tous les douze mois afin d'évaluer le projet-pilote. Un rapport final est établi à la fin de la première période d'essai. Une première évaluation de la commission est effectuée 3 mois après l'approbation du 1^{er} itinéraire de raccord visé à l'article 7, 2°.

Art. 22. L'évaluation est réalisée à l'aide d'au moins les paramètres suivants :

1° les statistiques des accidents ;

2° les informations sur la charge, le taux de chargement, le nombre de kilomètres parcourus, le nombre de trajets et la consommation de carburant ;

3° le nombre d'infractions pendant le transport au moyen d'un VLL.

Chapitre 6. — Dispositions finales

Art. 23. L'arrêté du Gouvernement flamand du 20 décembre 2013 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 est abrogé.

Art. 24. Le décret du 7 juillet 2017 modifiant le décret du 3 mai 2013 relatif à la protection de l'infrastructure routière dans le cas du transport routier exceptionnel entre en vigueur le 1^{er} janvier 2018.

Art. 25. Le présent arrêté entre en vigueur le 1^{er} janvier 2018 et cesse d'être en vigueur le 31 décembre 2024.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, l'article 23 entre en vigueur le 1^{er} juillet 2018.

Art. 26. Le Ministre flamand ayant la mobilité, les travaux publics et les transports dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Bruxelles, le 19 janvier 2018.

Le Ministre-Président du Gouvernement flamand,

G. BOURGEOIS

Le Ministre flamand de la Mobilité, des Travaux publics, de la Périphérie flamande de Bruxelles,
du Tourisme et du Bien-Être des Animaux,

B. WEYTS

Annexe

Méthode de calcul du système de points visé à l'article 10, alinéa 2 de l'arrêté du Gouvernement flamand du 19 janvier 2018 relatif à la protection de l'infrastructure routière en cas de transport par trains de véhicules plus longs et plus lourds dans le cadre d'un deuxième projet-pilote.

L'adéquation d'un itinéraire de raccord est constatée à l'aide d'un système de points.

A cet effet, l'itinéraire de raccord est divisé en sections courantes, carrefours et ronds-points. Aussi la présence d'une zone 30 (p.ex. abords d'école), où au moyen d'une signalisation dynamique une zone à vitesse limitée à 30 km/h est introduite ainsi que de points dangereux est vérifiée.

En additionnant les points attribués à chacune des sections, un total de points est attribué à un itinéraire de raccord pour chacune des directions d'utilisation envisagées par le demandeur vers et à partir du réseau de base.

Un itinéraire de raccord est toujours évalué à partir du réseau de base. Lorsqu'un itinéraire de raccord coïncide partiellement avec un itinéraire de raccord déjà évalué, les points attribués à ce trajet sont repris et majorés des points à attribuer à la partie restante de l'itinéraire.

Un itinéraire de raccord est jugé approprié lorsque chaque direction, tant l'aller que le retour, a un score de moins de 95 points ou égal à 95 points.

1. Sections courantes

Une section courante est une portion de route ayant une construction constante sur toute la longueur du profil transversal.

De petites interruptions ou variations dans la construction du profil transversal sur une distance maximale de 50 m ne sont pas prises en compte. Ceci s'applique également aux modifications locales telles qu'une bande de sélection ou un îlot directionnel à la hauteur de zones avancées aux carrefours.

Aux sections courantes des points sont attribués sur la base des caractéristiques suivantes de l'aménagement de la voirie :

- la présence ou l'absence d'un terre-plein central, c.-à-d. tout type d'aménagement implanté longitudinalement pour séparer les chaussées, à l'exception des marquages routiers (art. 2.44 code de la route) ;

- la présence éventuelle de cyclistes ;

- la présence ou l'absence d'une piste cyclable, c.-à-d. une partie de la voie publique réservée à la circulation des bicyclettes et des cyclomoteurs à deux roues classe A par les signaux D7, D9 (art. 2.7, code de la route) ou une partie de la voie publique délimitée par deux lignes longitudinales discontinues parallèles de couleur blanche et n'ayant pas une largeur suffisante pour permettre la circulation des véhicules automobiles (art. 74, code de la route), une distinction étant faite entre :

- o une piste cyclable contiguë : piste cyclable dont le revêtement est (quasi) adjacente à celui de la chaussée ;

- o une piste cyclable séparée : piste cyclable dont le revêtement est séparé physiquement de la chaussée par une zone de sécurité d'au minimum 1 m qui ne peut pas être utilisée par la circulation (p.ex. accotement en saillie, bande verte, bande de stationnement) ;

- o une piste cyclable protégée physiquement : une piste cyclable séparée dont la zone de sécurité est équipée d'une séparation physique verticale claire et nette (p.ex. haie, écran, muraille, glissières de sécurité).

On distingue les types suivants de sections courantes, avec le score correspondant ; par rapport à leur longueur :

1° section courante avec terre-plein central :

- cyclistes admis et aucune piste cyclable n'est aménagée : 25 points/km ;

- cyclistes admis et une piste cyclable contiguë est présente : 15 points/km ;

- cyclistes admis et une piste cyclable séparée est présente : 1 point/km ;

- cyclistes admis et une piste cyclable protégée physiquement est présente : 0 points/km ;

- cyclistes non admis : 0 points/km ;

2° section courante sans terre-plein central :

- cyclistes admis et aucune piste cyclable n'est aménagée : 26 points/km ;

- cyclistes admis et une piste cyclable contiguë est présente : 16 points/km ;

- cyclistes admis et une piste cyclable séparée est présente : 2 points/km ;

- cyclistes admis et une piste cyclable piste cyclable protégée physiquement est présente : 1 point/km ;

- cyclistes non admis : 1 point/km.

Par conséquent, sont exclus des itinéraires de raccord avec des routes sans piste cyclable d'une longueur de 4 km ou plus.

La longueur d'une section est déterminée en mesurant la distance du début à la fin du profil transversal en question, les zones en carrefours inclusivement, arrondie à 10 m. Pour les routes qui sont équipées de kilométrage, ce kilométrage est utilisé à cet effet.

Pour les autres routes, la distance est vérifiée à l'aide d'un planificateur d'itinéraire.

La somme des différentes distances partielles doit en tout cas être approximativement égale à la distance totale.

Le total de points de la section courante est déterminé par le produit de la longueur de la section et de l'attribution de points susmentionnée, et est arrondi à un dixième d'un point.

Au niveau du raccordement de l'itinéraire de raccord au réseau de base, la section générant le score le plus élevé pour la réalisation de ce raccordement est considérée d'office comme la première section courante après avoir quitté le réseau de base ou comme la dernière section courante avant d'accéder au réseau de base. Par conséquent, il n'est pas tenu compte du franchissement effectif du point de raccordement au réseau de base ou de l'itinéraire de raccord.

2. Carrefours

Un carrefour est le lieu de rencontre de deux ou plusieurs voies publiques (art. 2.9 du code de la route).

A chaque carrefour, des points sont attribués sur la base de la façon dont la circulation y est réglée, la direction du VLL au carrefour et les conflits possibles avec les autres usagers de la route.

Le régime de priorité au carrefour peut être réglementé par une signalisation routière (feux de circulation ou panneaux de signalisation) ou peut résulter du code de la route.

En engageant le carrefour, un VLL peut continuer tout droit, tourner à gauche ou tourner à droite et, ce faisant, avoir des conflits éventuels avec les autres usagers de la route, en particulier avec des cyclistes continuant tout droit lors d'un manœuvre vers la droite (risque d'accident de type angle mort plus élevé).

On distingue les types suivants de carrefours, avec le score correspondant par carrefour :

1° carrefours à feux :

- le VLL engagé en carrefour poursuit sa route dans une phase verte complètement exempte de conflits : 0 points ;
- le VLL continue tout droit en carrefour ou tourne à gauche dans une phase verte avec conflits partiels : 1 point ;
- le VLL tourne à droite en carrefour dans une phase verte avec conflits partiels avec des usagers de la route qui continuent leur route tout droit : 5 points ;

2° carrefours sans feux mais avec panneaux de signalisation (B1, B5, B9, B15) :

- le VLL tourne à droite : 5 points ;
- le VLL circule sur l'axe non prioritaire et continue tout droit ou tourne à gauche vers la voie prioritaire : 2 points ;
- le VLL circule sur l'axe prioritaire et tourne à gauche : 2 points ;
- le VLL circule sur l'axe prioritaire et continue tout droit : 0 points.

3° carrefours sans feux ou sans panneaux de signalisation :

- le VLL tourne à droite : 5 points ;
- le VLL ne tourne pas à droite : 2 points.

Le lieu où le VLL quitte le point de départ sur le terrain privé pour se rendre sur l'itinéraire de raccord, et le lieu où le VLL quitte l'itinéraire de raccord pour arriver à la destination sur le terrain privé sont assimilés à un carrefour.

3. Ronds-points

Un rond-point désigne une voirie où la circulation s'effectue en un seul sens autour d'un dispositif central matérialisé, signalé par des signaux D5 et dont les voies d'accès sont pourvues des signaux B1 ou B5 (art. 2.39 du code de la route).

A chaque rond-point, des points sont attribués sur la base des dimensions et des aménagements cyclables présentes.

Les dimensions du rond-point sont considérées comme suit :

- les ronds-points sont trop petits si un VLL en s'engageant au rond-point, roulera à côté de la chaussée (donc en partie sur l'accotement, le dispositif central, la piste cyclable ...) ;
- ils sont trop serrés lorsqu'ils permettent le passage mais pas dans de bonnes conditions. L'utilisation nécessaire de ralentisseurs sonores pour le trafic de poids lourds et des modifications extrêmes de l'angle de braquage l'indiquent ;
- ils sont suffisamment grands si le passage des poids lourds ne pose aucun problème.

Les aménagements cyclables au rond-point peuvent être comme suit :

- il y a une infrastructure cyclable complètement séparée (p.ex. via des tunnels réservés aux cyclistes), de manière à ce qu'aucun conflit ne puisse se produire entre un VLL et un vélo ;
- il n'y a pas de priorité pour cyclistes (B1 la ligne de triangles blancs « dents de requin ») : l'aménagement cyclable se trouve à l'extérieur du rond-point et les cyclistes doivent céder le passage lorsqu'ils traversent la chaussée ;
- les cyclistes ont priorité : les cyclistes circulent sur la chaussée du rond-point ou la piste cyclable se trouve sur le rond-point. Les cyclistes circulent tout comme la circulation motorisée avec priorité sur le rond-point.

On distingue les types suivants de ronds-points, avec un score correspondant par rond-point :

1° rond-point trop petit, quels que soient les aménagements cyclables : 9999 points ;

2° rond-point serré :

- avec cyclistes avec priorité : 9999 points ;
- avec cyclistes sans priorité : 10 points ;
- avec des aménagements cyclables séparés ou cyclistes non admis : 5 points ;

3° rond-point de dimensions suffisantes :

- avec cyclistes avec priorité : 20 points ;
- avec cyclistes sans priorité : 2 points ;
- avec des aménagements cyclables séparés ou cyclistes non admis : 1 point.

Un contournement au niveau du rond-point n'est pas un rond-point mais est considéré comme un carrefour où le VLL continue tout droit.

4. Zone 30 où au moyen d'une signalisation dynamique une zone à vitesse limitée de 30km/h est introduite.

Une zone 30 désigne une zone constituée d'une ou de plusieurs voies publiques, ou parties de voie publique, dont le début et la fin sont délimités par des signaux F4a et F4b.

Seule une zone 30, où au moyen d'une signalisation dynamique une zone à vitesse limitée à 30 km/h est introduite, peut faire partie d'un itinéraire de raccord.

Chaque zone 30 où au moyen d'une signalisation dynamique une zone à vitesse limitée à 30 km/h est introduite qui est présente sur un itinéraire de raccord, se voit attribuer automatiquement 10 points.

De plus, des points sont attribués sur la base de l'organisation du passage des usagers de la route vulnérables, tant piétons que cyclistes.

On distingue les types suivants de passage des usagers de la route vulnérables, avec un score correspondant, seul le score le plus élevé est d'application :

1° le passage est physiquement impossible pour les usagers de la route vulnérables ou se fait via une infrastructure à niveaux séparés comme un tunnel ou un pont : 0 points ;

2° le passage est possible physiquement pour les usagers de la route vulnérables :

- un passage pour piétons ou un passage pour cyclistes n'est pas aménagé : 999 points ;
- un passage pour piétons sans feux de signalisation est aménagé : 20 points ;
- un passage pour cyclistes sans feux de signalisation est aménagé : 25 points ;
- un passage pour piétons ou un passage pour cyclistes avec feux de signalisation est aménagé : 5 points.

5. Points dangereux

Les points dangereux sur un itinéraire de raccord sont déterminés par une pondération de l'insécurité routière objectivement constatée sur la base des données disponibles auprès du Département de la Mobilité et des Travaux publics sur les accidents localisés enregistrés dans le fichier des accidents de la Direction générale Statistique et Information économique (DGSIE) du SPF Economie.

Pour la pondération, la formule suivante est appliquée aux données sur les accidents localisés enregistrés sur une période de trois ans (les données les plus récentes disponibles au moment de l'évaluation de la demande) pour chaque lieu (coordonnées xy) sur l'itinéraire de raccord, si au lieu concerné au moins trois accidents corporels se sont produits dans la période concernée.

score de danger = $X + 3Y + 5Z$

X = nombre de personnes légèrement blessées

Y = nombre de personnes grièvement blessées

Z = nombre de blessés mortels (décès sur place + décès dans les 30 jours)

Sur la base de ce score de danger, des points sont attribués comme suit à chaque lieu sur l'itinéraire de raccord :

1° lieux avec un score de danger inférieur à 15 : 0 points ;

2° lieux avec un score de danger de 15 à 25 : le nombre de points correspond au double du score de danger ;

3° lieux avec un score de danger supérieur à 25 : 9999 points.

Les lieux où depuis le dernier score de danger disponible un réaménagement a été exécuté en vue de l'élimination de l'insécurité routière, ne sont pas pris en compte pour l'attribution de points.

Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement flamand du 19 janvier 2018 relatif à la protection de l'infrastructure routière en cas de transport par trains de véhicules plus longs et plus lourds dans le cadre d'un deuxième projet-pilote.

Bruxelles, le 19 janvier 2018.

Le Ministre-Président du Gouvernement flamand,
G. BOURGEOIS

Le Ministre flamand de la Mobilité, des Travaux publics, de la Périphérie flamande de Bruxelles,
du Tourisme et du Bien-être des Animaux,
B. WEYTS

VLAAMSE OVERHEID

[C – 2018/10884]

26 JANUARI 2018. — Besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van artikel 4 van bijlage XIII bij het besluit van de Vlaamse Regering van 24 juli 2009 betreffende de programmatie, de erkenningsvoorwaarden en de subsidieregeling voor woonzorgvoorzieningen en verenigingen van gebruikers en mantelzorgers

DE VLAAMSE REGERING,

Gelet op het Woonzorgdecreet van 13 maart 2009, artikel 60, eerste lid;

Gelet op bijlage XIII, gevoegd bij het besluit van de Vlaamse Regering van 24 juli 2009 betreffende de programmatie, de erkenningsvoorwaarden en de subsidieregeling voor woonzorgvoorzieningen en verenigingen van gebruikers en mantelzorgers;

Gelet op het advies van de Inspectie van Financiën, gegeven op 10 november 2017;

Gelet op advies 62.581/1 van de Raad van State, gegeven op 22 december 2017, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 2^o, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Op voorstel van de Vlaamse minister van Welzijn, Volksgezondheid en Gezin;

Na beraadslaging,

Besluit :

Artikel 1. In artikel 4 van bijlage XIII bij het besluit van de Vlaamse Regering van 24 juli 2009 betreffende de programmatie, de erkenningsvoorwaarden en de subsidieregeling voor woonzorgvoorzieningen en verenigingen van gebruikers en mantelzorgers wordt het bedrag "94.953,96 euro" vervangen door het bedrag "99.393,81 euro".

Art. 2. Dit besluit heeft uitwerking met ingang van 1 januari 2018.

Art. 3. De Vlaamse minister, bevoegd voor de bijstand aan personen, is belast met de uitvoering van dit besluit.

Brussel, 26 januari 2018.

De minister-president van de Vlaamse Regering,
G. BOURGEOIS

De Vlaamse minister van Welzijn, Volksgezondheid en Gezin,
J. VANDEURZEN