

Art. 2. Le présent arrêté entre en vigueur le lendemain de sa publication au *Moniteur belge*.

Bruxelles, le 17 juin 2021.

P.-Y. DERMAGNE

Art. 2. Dit besluit treedt in werking de dag volgend op de bekendmaking ervan in het *Belgisch Staatsblad*.

Brussel, 17 juni 2021.

P.-Y. DERMAGNE

GOUVERNEMENTS DE COMMUNAUTE ET DE REGION GEMEENSCHAPS- EN GEWESTREGERINGEN GEMEINSCHAFTS- UND REGIONALREGIERUNGEN

VLAAMSE GEMEENSCHAP — COMMUNAUTE FLAMANDE

VLAAMSE OVERHEID

[C – 2021/42266]

28 MEI 2021. — Besluit van de Vlaamse Regering tot erkenning van MIA-infrastructuurwerken als specifieke situatie inzake experimentregelgeving en regelluwe zone voor het wegwerken van verkeersonveilige situaties en de verbetering van fietsinfrastructuur

VERSLAG AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: Besluit van de Vlaamse Regering tot erkenning van MIA-infrastructuurwerken als specifieke situatie inzake experimentregelgeving en regelluwe zone voor het wegwerken van verkeersonveilige situaties en de verbetering van fietsinfrastructuur

§ 1. Aanleiding

Het Relanceplan Vlaamse Regering – Vlaamse Veerkracht moet de Vlaamse welvaart en het welzijn van de Vlamingen helpen versterken. Verkeersveiligheid en het optimaliseren van het Vlaamse fietswegennetwerk zijn daarin twee samenhangende prioriteiten die aangepakt moeten worden op alle bestuursniveaus.

Aansluitend daarbij beoogt het Vlaamse *Relance*-beleid versnelling en vereenvoudiging van procedures en werkwijzen, waar mogelijk. In dat kader wordt binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken 'MIA' of '*Mobiliteit Innovatief Aanpakken*' uitgerold als bestuurlijke aanpak. De krachtlijnen van MIA zijn 'sneller-samen-alert': kortere doorlooptijden van procedures en werkwijzen, versterking van de samenwerking met lokale besturen, meer verbinding met de burgers en systematisch monitoren en bijsturen om veerkrachtig te blijven bij plots wijzigende omstandigheden.

Voorliggend besluit vormt het kader voor de uitrol van de MIA-aanpak in het domein van kleine infrastructuurwerken, die verkeersveiligheid en de veiligheid van fietsers in het bijzonder bevorderen; meer bepaald wordt gebruik gemaakt van de mogelijkheden inzake experimentregelgeving en regelluwe zones zoals voorzien in het Bestuursdecreet.

Daarom wordt in het besluit gesproken over 'MIA-infrastructuurwerken'. Dit zijn de specifieke kleine aanpassingen van weginfrastructuur in het Vlaams Gewest, die betrekking hebben op de optimalisering van fietspaden(netwerken) of op veiligheidsbevorderende maatregelen ten aanzien van gewestwegen en eventueel aansluitende gemeentewegen, zoals aanpassingen van kruispunten en rotondes, aanpassingen aan op- en afritten, wijzigingen in het wegbeeld zoals het aanbrengen van middenbermen, asverschuivingen, wegversmallingen of verkeersplateaus, wijziging van parkeervakken, of het plaatsen van signalisatie, markeringen en verkeerslichten onder meer in functie van snelheidsverlaging.

De aanwijzing van deze 'MIA-infrastructuurwerken' als specifieke situatie in de zin van artikel III.19, tweede lid, 1° en 2°, van het Bestuursdecreet, wordt verantwoord door een urgente nood aan bescherming van de zwakke weggebruiker en meer en veiliger fietsinfrastructuur; *'Het aantal doden en zwaargewonden bij de fietsers stagneert sinds 2010, maar het aantal fietsslachtoffers is sindsdien gestegen. Samengevat is het zo dat het aandeel fietsers in het totaal aantal doden, zwaargewonden en verkeersslachtoffers in 2019 gestegen is naar (bijna) 1 op 3. Bij de voetgangers merken we wel een daling in het aantal doden en zwaargewonden, maar minder snel dan de globale daling. Het aantal lichtgewonden blijft bovendien status quo. Die combinatie van evoluties maakt dat we ook bij de voetgangers een stijgend aandeel zien. Je kan dus besluiten dat de zachte weggebruikers bijzondere beleidsmatige aandacht verdienen'* (Vlaamse overheid, Departement Mobiliteit en Openbare Werken, 'Jaarlijks Rapport Verkeersveiligheid 2020', maart 2021). Er moet dus bijzondere beleidsmatige aandacht uitgaan naar een betere uitrol van zachte verkeersnetwerken en een meer veilige infrastructuur. Uit de definiëring van de MIA-infrastructuurwerken blijkt ten slotte ook dat het gaat om eerder beperkte werken (fietspaden, veiligheidsbevorderende maatregelen ten aanzien van of bij bestaande infrastructuur), met een eerder geringe ruimtelijke impact.

De doelstelling van het tijdelijke project is om, met het oog op een al dan niet bestendige organieke implementatie, informatie te verzamelen die toelaat om beleidsconclusies te trekken over de aanpak van verkeersonveilige situaties en fietsinfrastructuur, door te onderzoeken of de aangepaste werkwijze tijdens het tijdelijk project ook effectief leidt tot snellere en betere resultaten.

§ 2. Juridisch kader

Artikel III.119 t.e.m. III.122 van het Bestuursdecreet ('Experimentregelgeving en regelluwe zones') omvatten een generieke regeling inzake experimentregelgeving en regelluwe zones, gebaseerd op het SERV-advies van 31 oktober 2016 "*Experimentwetgeving en regelluwe proeftuinen*". Deze algemene decretale regeling is rechtstreeks en onmiddellijk van toepassing in alle beleidssectoren, maar sluit een decretale regeling *ad hoc* of per beleidssector niet uit (Ontwerp van Bestuursdecreet, *Parl.St.* VI.Parl. 2017-18, nr. 1656/1, 212). Aangezien zo'n sectorspecifieke regeling in afwijking van het generieke kader volgens de decreetgever aanleiding geeft tot een bijzondere verantwoordingsplicht, wordt voorgesteld om binnen het generieke kader te werken.

Experimentregelgeving heeft betrekking op nieuwe regelingen die tijdens een bepaald tijdvak en voor bepaalde situaties of binnen een bepaalde regio of een bepaalde sector uitgetest worden. *Regelluwe zones* zijn situaties, ruimtes c.q. sectoren waarbinnen bestaande specifieke bepalingen tijdelijk buiten werking worden gesteld of anders worden toegepast.

Het betreft hier in beide gevallen vormen van 'horizonwetgeving', zijnde wetgeving waarbij in een uitdrukkelijke eindtermijn wordt voorzien, waarbij voorafgaand aan het verstrijken van deze eindtermijn in een evaluatie van de regeling (wordt) voorzien en waarbij de regeling geheel of gedeeltelijk (kan) worden vernieuwd, doch slechts na een expliciete heroverweging op grond van deze evaluatie.

Een besluit omtrent een project binnen het kader van artikel III.119 t.e.m. III.122 van het Bestuursdecreet omvat in het dispositief het toepassingsgebied en de inhoud van het project, de tijdsduur en de voorwaarden voor eventuele verlenging of vroegtijdige beëindiging, alsook de voorwaarden en modaliteiten van een eventuele financiële tegemoetkoming bij beëindiging alsook de wijze waarop het project geëvalueerd wordt (*wie evalueert, wanneer wordt geëvalueerd, welke regels advisering en transparantie gelden*). In de aanhef van het besluit van de Vlaamse Regering of in een verslag aan de Vlaamse Regering worden de motivering en de doelstellingen van het project weergegeven (Ontwerp van Bestuursdecreet, *Parl.St.* VI.Parl. 2017-18, nr. 1656/1, 215). Deze elementen worden in het besluit en in dit verslag aan de Vlaamse Regering opgevolgd.

Bij het bepalen van de inhoud van een project binnen het kader van artikel III.119 t.e.m. III.122 van het Bestuursdecreet kan afgeweken worden van bestaande wetskrachtige bepalingen. Het is daarbij mogelijk om nieuwe regels in te voeren die in beginsel decretaal moeten worden vastgesteld. In zo'n geval moet het besluit van de Vlaamse Regering decretaal worden bekrachtigd. De bepalingen van het besluit van de Vlaamse Regering die afwijkingen *c.q.* bijstellingen van bestaande wetskrachtige normen inhouden, moeten in het besluit worden aangewezen, geduid en gemotiveerd. Die motivering moet aangeven dat de afwijkingen *c.q.* bijstellingen in een redelijk verband staan met de finaliteit van het project. Een en ander kan geen betrekking hebben op:

- Bepalingen die betrekking hebben op de verweermogelijkheden en beroepsmogelijkheden;
- Bepalingen die de grondrechten van de burgers beschermen;
- Bepalingen die betrekking hebben op de veiligheid en gezondheid van de burgers;
- Bepalingen die Europese richtlijnen omzetten of Europese verordeningen uitvoeren.

De (mogelijke) afwijkingen *c.q.* bijstellingen in het kader van huidig project worden verder omschreven en geduid (bij de artikelsgewijze toelichting).

Er moet benadrukt worden dat het Bestuursdecreet weliswaar een basis legt voor het regelen van een eventuele financiële tegemoetkoming bij beëindiging van een tijdelijk project, maar deze beoogt tijdelijke projecten waarbij de Vlaamse overheid niet zelf aan het stuur zit en waarbij een beëindiging financiële gevolgen voor de initiatiefnemer kan hebben. *In casu* fungeert de Vlaamse overheid als initiatiefnemer voor het project, in samenwerking met de lokale besturen, waarbij geldt dat de beëindiging van het project principieel geen financiële repercussies met zich mee brengt.

§ 3. Doelstellingen en motivering

Dit besluit is gebaseerd op de volgende finaliteiten en motieven:

- Het is de ambitie van de Vlaamse Regering om het aantal verkeersslachtoffers steeds verder terug te dringen en uiteindelijk tot 0 te herleiden. Die permanente verbetering van de verkeersveiligheid moet alle verkeersdeelnemers ten goede komen, maar in het bijzonder ook de kwetsbare deelnemers. In de preventieve sfeer speelt de overheid een hoofdrol door onveilige punten weg te werken en door veiliger infrastructuren voor kwetsbare deelnemers (onder meer fietsinfrastructuur) uit te rollen;
- Als verbeteringen aan de (fiets-)infrastructuur met het oog op meer verkeersveiligheid niet snel en goed (genoeg) lopen omdat de onderliggende procedures en werkwijzen (te) ingewikkeld zijn of te veel tijd vragen, dan komt het de overheid toe om te onderzoeken hoe dit beter kan en hierin initiatief te nemen;
- De overheid kan in overleg met betrokken actoren een aantal verbeterpistes ontwikkelen, maar vooraleer opnieuw al dan niet ingrijpende veranderingen door te voeren, is het een kenmerk van goed bestuur om deze pistes eerst binnen een tijdelijk kader uit te proberen. Met een goede opvolging en evaluatie kunnen de verbeterpistes immers eerst worden bijgestuurd en ontdaan van eventuele minpunten of kinderziektes;
- Het voorliggend besluit beoogt volgende experimenten (1) een alternatieve projectmethodologie gericht op maatwerk met kortere doorlooptijden voor kleine infrastructurele ingrepen rond verkeersveiligheid (2) meer *tools* voor lokale besturen omdat zij de specifieke situatie op het terrein goed kennen en dicht bij de burgers staan en zodoende sneller en gericht kunnen optreden (3) een aanpassing aan het publieke instrumentarium voor verwerving in functie van infrastructurele noden via de privaatrechtelijke techniek van de bindende derdenbeslissing, die mogelijk tot snellere, meer effectieve en billijke resultaten kan leiden.

§ 4. Artikelsgewijze toelichting

Artikel 1. Deze bepaling omvat een aantal evidente definities. De term 'MIA-infrastructuurwerken' is specifiek voor dit besluit; het betreft werken in het Vlaams Gewest die betrekking hebben op de optimalisering van fietspaden (netwerken) door de verbetering van bestaande fietspaden, of door de aanleg van nieuwe fietspaden door het lokaal bestuur *c.q.* veiligheidsbevorderende maatregelen ten aanzien van bestaande gewestwegen en eventueel aansluitende gemeentewegen met een beperkte ruimtelijke impact, meer bepaald aanpassingen van kruispunten en rotondes, aanpassingen aan op- en afritten, wijzigingen in het wegbeeld zoals het aanbrengen van middenbermen, asverschuivingen, wegversmallingen of verkeersplateaus, wijziging van parkeervakken, of het plaatsen van signalisatie, markeringen en verkeerslichten.

Artikel 2. Deze bepaling omschrijft het toepassingsgebied van het tijdelijke project, dat betrekking heeft op MIA-infrastructuurwerken (zie artikel 1), die aangewezen worden als specifieke situatie, vermeld in artikel III.119, tweede lid, 1° en 2°, van het Bestuursdecreet van 7 december 2018.

Artikel 3. Deze bepaling legt de duurtijd van het tijdelijke project vast; de driejarige termijn blijft binnen de marges getrokken door het Bestuursdecreet (maximaal tien jaar). Procedures en afspraken die zijn opgestart of vastgelegd lopende het tijdelijke project, worden wel overeenkomstig de bepalingen van het besluit afgerond of afgewerkt.

Er is bewust gekozen voor een beperkte tijdsduur van drie jaar, waarbij de maximumtermijn van vijf jaar (art. III.120, tweede lid, Bestuursdecreet) niet wordt uitgeput.

In de context van deze regeling is deze termijn een redelijk minimum om analyseerbare resultaten te kunnen evalueren in de zin van artikel 10; een MIA-traject kan vertrekken vanuit interbestuurlijke afspraken zoals voorzien in artikel 5, een ontegening impliceren met toepassing van de mogelijkheden zoals voorzien in artikel 8 en planning en realisaties via een geoptimaliseerde projectmethodologie omvatten, zoals voorzien in artikel 4. In dezelfde context wordt geen vroegtijdige beëindigingsmogelijkheid voorzien, eveneens omdat de termijn van drie jaar wordt beschouwd als een redelijke doorlooptijd om een grondige evaluatie te maken.

Deze evaluatie vormt een noodzakelijk onderdeel van het tijdelijke project. Artikel 10, § 3, tweede lid, 2° schrijft verder voor dat de evaluatie eventuele aanbevelingen bevat over "de manier waarop het tijdelijke project kan worden bestendigd". Enkel op basis van deze evaluatie kan een nieuw regelgevend initiatief worden genomen dat verder bouwt op de ervaringen en conclusies.

Artikel 4. Dit artikel legt een rechtsbasis voor experimenten met een alternatieve projectmethodologie in het kader van het tijdelijke project, in functie van de onder '§ 3. DOELSTELLINGEN EN MOTIVERING' geformuleerde finaliteiten, om te onderzoeken of de huidige reglementair vastgelegde projectmethodologie geoptimaliseerd of

bijgesteld moet worden. Dit afwijkingsartikel heeft enkel betrekking op reglementaire aspecten en behoeft daarom geen decretale bekrachtiging. De betrokken vormen grijpen niet in op rechten van burgers, Europeesrechtelijke aspecten of de bescherming van het leefmilieu, waarbij overigens geldt dat de gediende finaliteit net betrekking heeft op het vermijden van eventuele administratieve belemmeringen voor een effectieve en efficiënte aanpak van veiligheidsissues en duurzame mobiliteit. Op deze manier wordt ruimte vrijgemaakt om voor kleine infrastructuurwerken te experimenteren met een alternatieve aanpak en werkwijze die aansluit bij de 'Design & Build' benadering. Een aannemer kan bijvoorbeeld rechtstreeks een conceptoplossing krijgen en samen met een studie bureau een uitvoeringsvoorstel uitwerken, dat na goedkeuring meteen wordt gerealiseerd. De voorwaarde dat afwijkingen steeds uitgaan van een gecoördineerde en geïntegreerde aanpak van projecten op het vlak van ontwerp, uitwerking, analyse en evaluatie blijft onverminderd gelden.

Artikel 5. Kleinschalige ingrepen op het gewestelijke wegennet kunnen in een aantal gevallen snel afgehandeld worden door de lokale besturen. In dat kader kunnen vandaag in de schoot van samenwerkingsovereenkomsten in de zin van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid reeds regelingen worden getroffen (met bijhorende projectmethodologie). Die mogelijkheid wordt in het kader van het tijdelijke project verruimd, mee rekening houdend met artikel 5.

Deze werkwijze wordt hierna nog verder verduidelijkt:

- Het lokaal bestuur treedt op als bouwheer, waarbij de werken na oplevering echter (via natrekking) behoren tot het gewestelijke domein. Op dat ogenblik geldt het normale aansprakelijkheidsrecht: de verwaarlozing van het wegbeheer door het Vlaams Gewest kan door de burgerlijke rechter worden gesanctioneerd op grond van buitencontractuele aansprakelijkheid overeenkomstig artikel 1382 (*foutaansprakelijkheid*), 1383 (*aansprakelijkheid door onachtzaamheid*) en 1384, eerste lid, (*aansprakelijkheid voor zaken*) B.W.; de lokale besturen kunnen aansprakelijk zijn ingevolge artikel 135, § 2, N.Gem.W. dat de lokale besturen de algemene verplichting oplegt om in te staan voor de veiligheid van alle openbare wegen op haar grondgebied, met uitzondering van de autosnelwegen.
- De logica dicteert dat lokale besturen die belast worden met werken ten bate van het gewestelijk domein moeten kunnen beschikken over de mogelijkheid om te onteigenen ten bate van deze werken, hetgeen vandaag - minstens in een bepaalde lezing - niet gevat is door artikel 7, derde lid, van het Vlaams Onteigeningsdecreet, zijnde de habilitatiegrond voor lokale besturen om te onteigenen om over te gaan tot onteigening voor infrastructuur van *gemeentelijk* belang. Daarom is voorzien in de regel dat de betrokken werken voor de toepassing van dat artikel 7, derde lid, beschouwd worden als zijnde gemeentelijke projecten. Daarbij past het om te onderstrepen dat het hier (enkel) gaat om een habilitatiegrond, die de lokale besturen niet ontslaat van de verplichting om de *noodzaak* van de onteigening inzichtelijk te maken. Deze regeling dient decretaal te worden bekrachtigd, echter, aangezien sowieso op gewestelijk niveau kan worden onteigend ten behoeve van wegenis, grijpt zij niet in op rechten van burgers, Europeesrechtelijke aspecten of de bescherming van het leefmilieu, nu de waarborgen van artikel 16 van de Grondwet en het Vlaams Onteigeningsdecreet bij onteigeningen op alle niveaus van toepassing zijn.
- De gelijkstelling met gemeentelijke projecten, vermeld in het vorige streepje, geldt ook voor de toepassing van de omgevingsrechtelijke bevoegdheidsverdeling tussen het college van burgemeester en schepenen, de deputatie en de Vlaamse overheid. Omwille van de rechtszekerheid wordt uitdrukkelijk gesteld dat projecten van lokale besturen die op grond van artikel 5 (mee) betrekking hebben op gewestwegen, beschouwd moeten worden als gemeentelijke projecten die in eerste bestuurlijke aanleg op gemeentelijk niveau worden beslist. Deze regeling dient mee het voorwerp uit te maken van voormelde decretale bekrachtiging, doch raakt niet aan de bescherming van burgers en leefmilieu, nu de decretale behoorlijkheidsregels inzake het omgevingsrecht op de drie bestuursniveaus gelden.

Artikel 6. Deze bepaling regelt dat de Vlaamse Regering door lokale besturen belast kan worden met de onteigeningen die noodzakelijk zijn voor de (her)aanleg of bijsturing van gemeentelijke infrastructuur die mee deel uitmaakt van MIA-infrastructuurwerken (bv. een gemeentelijk fietspad dat aansluit op een in het kader van het MIA-project te herzien rond punt op een gewestweg). Deze regeling dient decretaal te worden bekrachtigd, waarbij echter geldt dat de waarborgen van artikel 16 van de Grondwet en het Vlaams Onteigeningsdecreet bij onteigeningen sowieso op alle bestuursniveaus van toepassing zijn.

De gelijkstelling met gewestelijke projecten geldt ook voor de toepassing van de omgevingsrechtelijke bevoegdheidsverdeling tussen het college van burgemeester en schepenen, de deputatie en de Vlaamse overheid. Omwille van de rechtszekerheid wordt uitdrukkelijk gesteld dat deze werken beschouwd moeten worden als gewestelijke projecten die in eerste bestuurlijke aanleg door de Vlaamse Regering worden beslist. Deze regeling dient mee het voorwerp uit te maken van voormelde decretale bekrachtiging, doch raakt niet aan de bescherming van burgers en leefmilieu, nu de decretale behoorlijkheidsregels inzake het omgevingsrecht op de drie bestuursniveaus gelden.

Artikel 7. Openbare wegen worden in functie van de verantwoordelijkheid voor het beheer ervan ingedeeld in grote wegen (autosnelwegen en gewestwegen), beheerd door het Gewest (via het Agentschap Wegen en Verkeer), en gemeentewegen. Het beheer van de openbare wegen heeft betrekking op alles wat nodig is voor of bij kan dragen tot het onderhoud, de vrijwaring van de toegankelijkheid als de verbetering van de wegen. Om zijn beheerstaken correct te kunnen uitvoeren kan de wegbeheerder alle nodige of nuttige onderhouds- en herstellingswerken uitvoeren. Daaronder vallen bijvoorbeeld het herstel van het wegdek, het snoeien van overhangende takken, het garanderen van een adequate waterhuishouding en het herstellen van wegzakkende bermen. In een aantal gevallen is het denkbaar dat de verdeling tussen beheersbevoegdheden geheel of gedeeltelijk kan worden doorbroken in functie van de noodwendigheden van de plek of van de configuratie. Bijvoorbeeld kan het acceptabel zijn dat een gewestweg die door een woonkern loopt door de gemeente beheerd wordt (zonder dat sprake moet zijn van een overdracht van de wegenis naar het lokale niveau) of dat de gemeente beheerstaken opneemt op punten waar gewestelijke en gemeentelijke wegenis sterk verweven zijn. In dat kader kunnen vandaag in de schoot van samenwerkingsovereenkomsten in de zin van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid reeds regelingen worden getroffen. Die 'doorleg'-mogelijkheid wordt in het kader van het tijdelijke project verruimd, mee rekening houdend met artikel 5. Die verruiming komt er op neer dat lokale besturen belast kunnen worden met beheerstaken in het kader van afspraken over de realisatie of de exploitatie van MIA-infrastructuurwerken.

Artikel 8 en 9. Situering. Het Vlaams Regeerakkoord 2019-'14 stelt onder 'Mobiliteit en Openbare Werken, 1.1. Investeringsbeleid' als volgt: "Ook de procedures inzake grondverwerving en onteigening worden verbeterd om er onder meer voor te zorgen dat er sneller knopen worden doorgehaakt. Te vaak komen broodnodige investeringen in verkeersveiligheid en fietsinfrastructuur immers niet tot realisatie wegens aanslepende procedures of door te trage grondverwerving."

Het Vlaams Onteigeningsdecreet bestaat uit een bestuurlijke en een gerechtelijke fase. Voor elke onteigening – tenzij tussentijds een akkoord getroffen wordt ('verwerving in der minne ten algemene nutte') – is dus het optreden van het bestuur en het gerecht vereist. Het bestuur beoordeelt discretionair het nut van de beoogde werken of handelingen, regelt de wijze waarop ze moeten worden uitgevoerd en decreteert de nodig gebleken onteigening. Aan de rechterlijke macht behoort de taak om de interne en externe wettigheid van het onteigeningsbesluit na te gaan en om de concrete gevolgen uit het onteigeningsbesluit te halen. In de gerechtelijke fase zit een bijzondere regeling, in die

zin dat de vrederechter zich éérst uitspreekt over de wettigheid van de onteigening, vervolgens over de provisionele vergoeding en tot slot over de definitieve vergoeding. Eens de provisionele vergoeding gestort is in de Deposito- en Consignatiekas, kan de onteigenende overheid het goed in bezit nemen. De verdere procedure focust zich dan op de hoogte van de definitieve vergoeding, tenzij het eerste vonnis (over de wettigheid van de onteigening) in graad van hoger beroep wordt bestreden (bij de rechtbank van eerste aanleg).

Om die reden is het wenselijk om in aanvulling op de bestaande onteigeningsregelgeving te onderzoeken of de figuur van de 'bindende derdenbeslissing' – die ogenblikkelijk kan worden ingezet, van bij de start van de bestuurlijke fase– geen soelaas kan bieden.

Deze figuur van de bindende derdenbeslissing houdt in dat geschilpartijen een beroep doen op een derde of een college van derden om hun geschil zonder geding te beëindigen. Via een vaststellingsovereenkomst in de zin van artikel 2044 (oud) B.W. verzoeken de partijen een derde of een college van derden om hun onderlinge verhouding op een bindende en onherroepelijke wijze geheel of gedeeltelijk te regelen en hun dispuut (met een louter marginaal toetsingsrecht van de rechter) definitief op te lossen. Er zijn *legio* toepassingen van deze mogelijkheid, waarbij de bindende medische beslissing in het verzekeringsrecht (ter bepaling van de graad van arbeidsongeschiktheid) een grote bekendheid geniet.

Concreet wordt bepaald dat onteigenaar en onteigende kunnen overeenkomen om de onteigeningsvergoeding overeenkomstig artikel 16 Gw. te laten vaststellen door een 'college', bestaande uit een landmeter-expert *c.q.* een personeelslid van de afdeling Vastgoedtransacties aangesteld door de onteigenaar, een landmeter-expert aangesteld door de onteigende, en een door beide landmeters aangestelde bemiddelaar.

Dergelijk procedé kan leiden tot een snelle vaststelling van de vergoeding en een snelle uitbetaling ervan, wat zowel voor de overheid als voor de betrokken burger(s) voordelig is. De eenvoudige en informele procedure kan daarenboven leiden tot draagvlakcreatie.

Het is een evidentie dat de voorgestelde regeling ook buiten het verband van een onteigening kan worden overwogen. Meer nog, mogelijk kunnen onteigeningsdossiers vermeden worden middels zo'n regeling.

Juridische mogelijkheid. Aangezien de bindende derdenbeslissing een modaliteit van of een variatie op de figuur van de dading vormt, geldt dat overheden de macht hebben om te participeren aan dergelijke regelingen. Een bevestiging dat overheden tot dading en dus tot een vorm van bindende derdenbeslissing kunnen overgaan, blijkt uit artikel 2045, derde lid, (oud) B.W. dat aangeeft dat "de gemeenten en de openbare instellingen geen dading kunnen aangaan dan met de machtiging voorgeschreven bij artikel 49 van de organieke wet van 10 maart 1925 op de openbare onderstand." Bedoeld bijzonder toezicht is evenwel afgeschaft sinds de invoering van de Nieuwe Gemeentewet,(1). In de voorbereidende debatten is aangegeven dat de vervanging van het bijzonder door het algemeen toezicht geen afbreuk doet aan de mogelijkheid om vaststellingsovereenkomsten te sluiten.(2)

Evident kan daarbij niet worden ingegrepen op de vereisten van artikel 16 Gw. De in het kader van een bindende derdenbeslissing vast te stellen schadeloosstelling zal moeten beantwoorden aan de grondwettelijke criteria, wat inhoudt dat zij in beginsel geldelijk moet zijn, voorafgaandelijk moet zijn gestort en billijk moet zijn. De onteigeningsvergoeding is immers niet de geobjectiverde prijs van het onteigende goed, maar een vergoeding bestemd om de schade te herstellen die voor de eigenaar uit de onteigening ontstaat.

Rechterlijk toezicht. Het eerder vermelde marginale rechterlijke toezicht houdt in dat als een partij niet akkoord gaat met een bindende derdenbeslissing, de gewone rechter kan worden verzocht om de bindende derdenbeslissing ongeldig te verklaren, doch slechts voor zover deze kennelijk onredelijk is, niet volledig is, grove materiële fouten bevat of tot stand gekomen is met miskennis van de vaststellingsovereenkomst. De partij die de onverbindendverklaring vraagt, draagt de (belangrijke) bewijslast.

Aangezien de vrederechter belast is met het contentieux inzake onteigeningen in ruime zin, is het in het kader van een leesbare procesorganisatie wenselijk om deze te belasten met voormeld toezicht. Aangezien het zwaartepunt van de geregelde aangelegenheid berust bij het Vlaamse Gewest (vanuit de bevoegdheid inzake het wegenrecht en het daarmee verbonden onteigeningsrecht) en gegeven de principiële bevoegdheid van de vrederechter inzake onteigeningen in ruime zin, is de weerslag op het justitiële domein (principiële federale bevoegdheid) slechts marginaal, zodanig dat hier verwezen kan worden naar de impliciete bevoegdheden als vermeld in artikel 10 B.W.H.I. Deze toewijzing aan het vredegerecht is uit haar aard een decretale bevoegdheid, die dan ook bij decreet zal moeten worden bekrachtigd. Gegeven de principiële rol van de vrederechter bij onteigeningen, hetgeen de deskundigheid waarborgt, grijpt deze regeling niet in op rechten van burgers, Europeesrechtelijke aspecten of de bescherming van het leefmilieu.

Toetsing aan de rechtsbescherming geboden door het Vlaams Onteigeningsdecreet.

De voorgestelde regeling betreft (enkel) de bepaling van de vergoeding voor het verwerven van grondstukken of -stroken in de context van een gewone onderhandeling of van een onderhandeling binnen de bestuurlijke of gerechtelijke fase van een onteigeningsprocedure.

Alle decretale garanties die de wettigheid van een onteigening onderbouwen en waarborgen, blijven integraal overeind: zowel de behoorlijkheidseisen in de bestuurlijke fase als de gerechtelijke rechtsbescherming in de gerechtelijke fase.

Zo wordt het vaststellen en controleren van de legitimiteit van de onteigening geenszins aan de vrederechter onttrokken.

Het is enkel zo dat in de 'vrije ruimte' die tussen partijen geldt bij het vaststellen van de vergoeding plaats gemaakt wordt voor de figuur van de bindende derdenbeslissing.

Op geen enkele wijze geldt dus dat de voorgestelde regeling inhoudt dat de betrokken eigenaar onttrokken wordt aan de rechtsbescherming geboden door het Vlaams Onteigeningsdecreet.

In het geval beide partijen daarmee instemmen (door middel van een vaststellingsovereenkomst), wordt het bepalen van de vergoeding echter geprofessionaliseerd middels een college van experts dat op de nodige draagkracht zal kunnen rekenen.

Die bepaling van de vergoeding wordt evenmin geheel onttrokken aan het toezicht van de rechter: hierboven is reeds gesteld dat een derdenbeslissing die kennelijk onredelijk is, niet volledig is, grove materiële fouten bevat of tot stand gekomen is met miskennis van de vaststellingsovereenkomst, onverbindend kan worden verklaard door de vrederechter (die belast is met het contentieux inzake onteigeningen in ruime zin).

Bij wijze van conclusie kan worden gesteld dat de gebruikelijke bestuurlijke en rechterlijke waarborgen overeind blijven, en dat de figuur van de derdenbeslissing aanvullend kan leiden tot een professionele en draagkrachtige bepaling van de vergoeding, als de partijen omtrent zo'n regeling overeenkomen.

Artikel 10. Deze regeling voorziet in een opvolging en evaluatie van het tijdelijke project, met inbreng van - wetenschappelijke - expertise.

Artikel 11. Deze regeling bepaalt de inwerkingtreding en geeft ook aan welke regelingen decretaal bekrachtigd moeten worden om uitwerking te kunnen hebben.

Artikel 12. Dit artikel belast de bevoegde minister met de uitvoering van het besluit.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

J. JAMBON

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

L. PEETERS

—————
Nota's

(1) S. FAZIO, "Les contrats de transactions par les communes", *Réponses*, nr. 24, 2008, 9.

(2) P. LEWALLE, *Contentieux administratif*, Brussel, Larcier, 2002, 197, nr. 180.

—————
Raad van State
afdeling Wetgeving

Advies 69.258/3 van 19 mei 2021 over een ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering 'tot erkenning van MIA-infrastructuurwerken als specifieke situatie inzake experimentregelgeving en regelluwe zone voor het wegwerken van verkeersonveilige situaties en de verbetering van fietsinfrastructuur'

Op 19 april 2021 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering 'tot erkenning van MIA-infrastructuurwerken als specifieke situatie inzake experimentregelgeving en regelluwe zone voor het wegwerken van verkeersonveilige situaties en de verbetering van fietsinfrastructuur'.

Het ontwerp is door de derde kamer onderzocht op 11 mei 2021. De kamer was samengesteld uit Wilfried Van Vaerenbergh, kamervoorzitter, Jeroen Van Nieuwenhove en Koen Muylle, staatsraden, Jan Velaers en Bruno Peeters, assessoren, en Astrid Truyens, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Dries Van Eeckhoutte, eerste auditeur.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 19 mei 2021.

*

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. In artikel III.119, eerste lid, van het Bestuursdecreet van 7 december 2018 wordt de Vlaamse Regering (hierna: de regering) gemachtigd om experimentregelgeving en regelluwe zones in te voeren voor een specifieke ruimte of een specifieke doelgroep, of in een specifieke situatie.

Het voor advies voorgelegde ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering strekt ertoe om met toepassing van die bepaling in een tijdelijk project te voorzien ten einde de procedures en werkwijzen voor MIA(1)-infrastructuurwerken, zijnde werken in het Vlaamse Gewest die betrekking hebben op de optimalisering van fietspaden(netwerken) of op veiligheidsbevorderende maatregelen ten aanzien van gewestwegen en eventueel aansluitende gemeentewegen (artikel 1, 2°, van het voorontwerp), te optimaliseren (artikel 2). Het tijdelijk project heeft een looptijd van drie jaar (artikel 3). Voor MIA-infrastructuurwerken mag worden afgeweken van de projectmethodologie bepaald in de artikelen 1 tot 17 van het besluit van de Vlaamse Regering van 6 september 2019 'tot bepaling van de nadere regels over de projectmethodologie en de projectstuurgroep in het kader van de basisbereikbaarheid' (artikel 4).

De lokale besturen kunnen worden belast met de uitvoering van MIA—infrastructuurwerken ten aanzien van gewestwegen (artikel 5) en met het beheer van gewestwegen en hun aanhorigheden (artikel 7) en ze kunnen zelf de regering belasten met de onteigening van de onroerende goederen of zakelijke rechten die nodig zijn voor de gemeentelijke infrastructuur (artikel 6).

Het Vlaamse Gewest en de lokale besturen worden gemachtigd om deel te nemen aan vaststellingsovereenkomsten als vermeld in artikel 2044 van het (oude) Burgerlijk Wetboek (artikel 8) en dit in zowel de bestuurlijke als de gerechtelijke fase van een onteigeningsprocedure (artikel 9).

Ten slotte wordt de minister van Mobiliteit en Openbare Werken gemachtigd om een expertenpanel op te richten dat belast is met de opvolging en de evaluatie van het tijdelijke project (artikel 10), wordt de inwerkingtreding van het te nemen besluit geregeld en wordt bepaald wanneer het buiten werking treedt (artikel 11).

Bevoegdheid

3.1.1. Naar luid van artikel 8, § 1, eerste lid, van het ontwerp, zijn het Vlaamse Gewest en de lokale besturen gemachtigd om deel te nemen aan vaststellingsovereenkomsten als vermeld in artikel 2044 van het (oude) Burgerlijk Wetboek. Die bepaling houdt, wat de lokale besturen betreft, een afwijking in van artikel 2045 van het oude Burgerlijk Wetboek, waarin wordt bepaald dat de gemeenten en de openbare instellingen geen dading kunnen aangaan dan met de machtiging voorgeschreven bij artikel 49 van de organieke wet van 10 maart 1925 'tot regeling van de openbare onderstand'.

Die regeling behoort tot de (residuaire) bevoegdheid van de federale overheid.

3.1.2. Artikel 8, § 2, van het ontwerp voorziet in de bevoegdheid van de vrederechter om kennis te nemen van vorderingen tot onverbindendverklaring van de derdenbeslissing. In artikel 9 wordt de griffier van de vrederechter de opdracht gegeven om de partijen, vanaf de ontvangst van de dagvaarding, te informeren over de mogelijkheid om de vergoeding verbonden aan verwervingen genoodzaakt door MIA-infrastructuurwerken te laten bepalen bij wijze van bindende derdenbeslissing.

Volgens de vaste rechtspraak van het Grondwettelijk Hof behoren de omschrijving van de bevoegdheden van de rechtscolleges en het vaststellen van procedureregels voor de rechtscolleges tot de principiële bevoegdheid van de federale wetgever.(2)

3.2.1. Bijgevolg moet voor beide voormelde regelingen een beroep kunnen worden gedaan op de impliciete bevoegdheden (artikel 10 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 ‘tot hervorming der instellingen’).

3.2.2. Ook al heeft de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State gesteld dat de Vlaamse Regering een beroep kan doen op de impliciete bevoegdheden zonder dat daartoe een uitdrukkelijke machtiging van de decreetgever voorligt,⁽³⁾ volgens het Grondwettelijk Hof komt in een door de Grondwet aan de wetgever voorbehouden aangelegenheid, zoals de regeling van de bevoegdheid van de rechtscollèges er een is, de uitoefening van de impliciete bevoegdheden in beginsel toe aan de decreetgever, die in voorkomend geval daaromtrent een machtiging aan de gemeenschaps- of gewestregering verleent.⁽⁴⁾

3.2.3. In dit geval kan worden aangenomen dat een dergelijke machtiging voorhanden is. In artikel III.121, § 1, van het Bestuursdecreet van 7 december 2018 wordt immers bepaald dat de experimentregelgeving of regelluwe zone kan afwijken van decretale en *wettelijke* bepalingen als die afwijking noodzakelijk is om de doelstelling ervan te verwezenlijken. De decreetgever heeft hiermee de Vlaamse Regering dezelfde mogelijkheden willen geven als die waarover hijzelf beschikt, dus met inbegrip van de mogelijkheid om een beroep te doen op de impliciete bevoegdheden.

Hiertoe is evenwel vereist dat kan worden aangetoond dat zulks noodzakelijk kan worden geacht voor de uitoefening van de eigen bevoegdheid, de aangelegenheid zich tot een gedifferentieerde regeling leent en de weerslag van de betrokken bepalingen op die aangelegenheid slechts marginaal is.

3.3.1. In het verslag aan de Vlaamse Regering wordt omtrent de bevoegdheidstoewijzing aan de vrederechter het volgende gesteld:

“Aangezien de vrederechter belast is met het contentieux inzake onteigeningen in ruime zin, is het in het kader van een leesbare procesorganisatie wenselijk om deze te belasten met voormeld toezicht. Aangezien het zwaartepunt van de geregelde aangelegenheid berust bij het Vlaamse Gewest (vanuit de bevoegdheid inzake het wegenrecht en het daarmee verbonden onteigeningsrecht) en gegeven de principiële bevoegdheid van de vrederechter inzake onteigeningen in ruime zin, is de weerslag op het justitiële domein (principiële federale bevoegdheid) slechts marginaal, zodanig dat hier verwezen kan worden naar de impliciete bevoegdheden als vermeld in artikel 10 B.W.H.I. Deze toewijzing aan het vrederegerecht is uit haar aard een decretale bevoegdheid, die dan ook bij decreet zal moeten worden bekrachtigd. Gegeven de principiële rol van de vrederechter bij onteigeningen, hetgeen de deskundigheid waarborgt, grijpt deze regeling niet in op rechten van burgers, Europeesrechtelijke aspecten of de bescherming van het leefmilieu.”

Gelet hierop kan worden aangenomen dat voor die regeling voldaan is aan de voormelde voorwaarden om een beroep te doen op de impliciete bevoegdheden. Wel zal, zoals de gemachtigde erkende, artikel 8, § 2, van het te nemen besluit moeten worden toegevoegd aan de bepalingen die overeenkomstig artikel 11, tweede lid, ervan binnen de zes maanden vanaf hun goedkeuring moeten worden bekrachtigd bij decreet.

3.3.2. In het verslag aan de Vlaamse Regering wordt echter geen gelijkaardige toelichting gegeven omtrent de opdracht die aan de griffier van de vrederechter wordt gegeven.

Hieromtrent om uitleg gevraagd erkende de gemachtigde dat het beoogde resultaat ook zou kunnen worden bereikt door in een verplichting te voorzien om de in artikel 9, tweede lid, geviseerde informatie op te laten nemen in de door het Vlaamse Gewest of het lokale bestuur betekende dagvaarding of in de onteigeningsbeslissing. Gelet hierop valt sterk te betwijfelen of een beroep op de impliciete bevoegdheden wat dit aspect van de ontworpen regeling betreft als noodzakelijk kan worden beschouwd.

3.3.3. Ook wat de afwijking van artikel 2045 van het Burgerlijk Wetboek betreft, wordt in het verslag aan de Vlaamse Regering een beroep op de impliciete bevoegdheden niet verantwoord.

Ofschoon de noodzaak van die afwijking makkelijk valt in te zien, inzonderheid gelet op de mogelijkheid waarin artikel 6 van het ontwerp voorziet voor de lokale besturen om de regering te belasten met de onteigening van de onroerende goederen of zakelijke rechten die nodig zijn voor de gemeentelijke infrastructuur, moet kunnen worden aangetoond dat ook aan de andere voorwaarden is voldaan om een beroep te kunnen doen op de impliciete bevoegdheden.

Rechtsgrond

4.1.1. Het ontworpen besluit vindt in beginsel rechtsgrond in de artikelen III.119 tot III.122 van het Bestuursdecreet van 7 december 2018. Uit die bepalingen vloeit voort dat de regering experimentregelgeving en regelluwe zones kan invoeren onder de voorwaarden die bepaald zijn in de voormelde artikelen.

Wat de naleving van die voorwaarden betreft, moet het volgende worden opgemerkt.

4.1.2. Uit artikel III.119 van het Bestuursdecreet van 7 december 2018 vloeit voort dat de experimentregelgeving en de regelluwe zones betrekking moeten hebben op een specifieke ruimte of een specifieke doelgroep, of op een specifieke situatie.

In zoverre uit de definitie van het begrip “MIA-infrastructuurwerken” in artikel 1, 2°, van het ontwerp voortvloeit dat de ontworpen regeling werken betreft in het Vlaams Gewest die betrekking hebben op de optimalisering van fietspaden(netwerken) of op veiligheidsbevorderende maatregelen ten aanzien van gewestwegen en eventueel aansluitende gemeentewegen, kan worden aangenomen dat het gaat om een specifieke situatie. Dat is des te meer het geval nu de gemachtigde verklaarde dat die definitie nog verder zou worden gespecificeerd. Hij verklaarde dienaangaande:

“We zullen de tekst en toelichting aanpassen en op elkaar afstemmen als volgt:

MIA-infrastructuurwerken: werken in het Vlaams Gewest die betrekking hebben op:

- a) de optimalisering van fietspaden(netwerken) door de verbetering van bestaande fietspaden, of door de aanleg van nieuwe fietspaden door het lokaal bestuur;*
- b) veiligheidsbevorderende maatregelen ten aanzien van bestaande gewestwegen en eventueel aansluitende gemeentewegen met een beperkte ruimtelijke impact, meer bepaald aanpassingen van kruispunten en rotondes, aanpassingen aan op- en afritten, wijzigingen in het wegbeeld zoals het aanbrengen van middenbermen, asverschuivingen, wegversmallingen of verkeersplateaus, wijziging van parkeervakken, of het plaatsen van signalisatie, markeringen en verkeerslichten.*

De geïntegreerde toelichtende tekst dat de fietspaden ‘gemeentelijk’ van aard zijn, wordt vervangen door de bepaling dat het bij nieuwe fietspaden (om het fietsnetwerk te optimaliseren) moet gaan om fietspaden aangelegd door het lokaal bestuur, die zowel betrekking kunnen hebben op ‘eigenlijke’ gemeentelijke fietspaden als op door het lokaal bestuur aan te leggen fietspaden naast bestaande gewestwegen. Dat is duidelijker.”

4.1.3.1. In artikel III.120 van het Bestuursdecreet van 7 december 2018 wordt bepaald dat telkens als de regering experimentregelgeving of regelluwe zones invoert, ze onder meer de tijdsduur en de voorwaarden voor eventuele verlenging of vroegtijdige beëindiging (3°) en de voorwaarden en modaliteiten van een eventuele financiële tegemoetkoming bij de beëindiging (5°) bepaalt.

4.1.3.2. Erop gewezen dat het ontwerp niet in een regeling lijkt te voorzien voor de “voorwaarden voor eventuele verlenging of vroegtijdige beëindiging”, verklaarde de gemachtigde:

“Bij de opmaak van het ontwerp-BVR is er bewust voor gekozen voor een beperkte looptijd van 3 jaar, en dus niet voor de maximumtermijn van 5 jaar (art. III.120, tweede lid, Bestuursdecreet). Deze beperkte termijn [die] wordt voorgesteld houdt verband met de bepaling om een evaluatie te maken van de ‘analyseerbare resultaten’, zoals voorzien in art. 10 van het ontwerp-BVR. Binnen een MIA-traject hebben die resultaten betrekking op interbestuurlijke afspraken cf. art. 5 van het ontwerp-BVR, een onteigening met toepassing van de mogelijkheden in art. 8 van het ontwerp-BVR en of planning en realisaties cf. een geoptimaliseerde projectmethodologie zoals voorzien in art. 4 van het ontwerp-BVR. Deze processen vragen een zekere doorlooptijd om ze te kunnen evalueren; drie jaar is in die context aannemelijk en redelijk. Daarom wordt niet gopteerd voor een eventuele vroegtijdige beëindigingsmogelijkheid.

Deze evaluatie vormt bovendien een noodzakelijk onderdeel van het tijdelijke project en sluit aan bij de experimentele opzet van deze procedure. Art. 10, § 3, tweede lid, 2°, van het ontwerp-BVR schrijft immers voor dat er eventuele aanbevelingen worden geformuleerd over “de manier waarop het tijdelijke project kan worden bestendig”. Er is dus eerst een grondige evaluatie nodig alvorens een nieuw regelgevend initiatief kan worden overwogen.”

Wat de afwezigheid betreft in het ontwerp van een regeling inzake de “voorwaarden en modaliteiten van een eventuele financiële tegemoetkoming bij de beëindiging”, verklaarde de gemachtigde:

“Het Bestuursdecreet legt inderdaad een basis voor een eventuele financiële tegemoetkoming bij beëindiging van een tijdelijk project. Deze financiële tegemoetkoming beoogt tijdelijke projecten waarbij de Vlaamse overheid niet zelf aan het stuur zit en waarbij een beëindiging financiële gevolgen heeft voor de initiatiefnemer. Voor dit experimentele luik van het MIA-project is de Vlaamse overheid zelf de initiatiefnemer, in samenwerking met de lokale besturen. Een eventuele beëindiging heeft geen financiële repercussies, ook niet wat betreft de eigenlijke infrastructuurwerken.”

4.1.3.3. Het strekt tot aanbeveling beide elementen in het verslag aan de regering te verduidelijken.

4.1.4. Overeenkomstig artikel III.121, § 2, van het Bestuursdecreet van 7 december 2018 mogen de afwijkingen van wettelijke of decretale bepalingen geen betrekking hebben op, onder meer, bepalingen die Europese richtlijnen omzetten of Europese verordeningen uitvoeren (4°).

Gevraagd hoe kan worden verantwoord dat, zoals in artikel 4, eerste lid, van het ontwerp wordt bepaald, ook kan worden afgeweken van artikel 7 van het besluit van 6 september 2019, dat in de vaststelling voorziet van het plan of programma waarvoor het plan—MER is opgemaakt, antwoordde de gemachtigde:

“Art. 7 van het BVR van 6 september 2019 regelt de verhouding tussen de startkeuze en plan-MER’s/RUP’s/project-MER’s. Art. 4, eerste lid, van het ontwerp-BVR maakt gerichte afwijkingen mogelijk op de artt. 1-17 van het BVR van 6 september 2019.

Wat betreft een mogelijke afwijking van art. 7. Is het belangrijk te benadrukken dat ‘MIA-infrastructuurwerken’, zoals gedefinieerd (zie ook het antwoord onder nr. 3), kleinschalige werken zijn waarvoor géén plan-MER of RUP nodig is(5). Ze zijn hoogstens project-MER-screeningsplichtig via rubriek 10° van de bijlage III bij het project—MER—besluit (het gaat niet om werken in de zin van rubriek 10° van de bijlage II bij dat besluit, zijnde ‘aanleg van wegen met 4 of meer rijstroken over een lengte van 1km tot 10km, aanleg van wegen met 2 of meer rijstroken over een lengte van 10km of meer, aanleg van verharde wegen die over een ononderbroken lengte van 1km of meer in een bijzonder beschermd gebied gelegen zijn’).

Verder is art. 7 van het BVR van 6 september 2019 een veruitwendiging van de principes in artikel 4.2.3 DABM (plan-MER), de VCRO (uitvoerbaarheid van RUP’s) en art. 4.3.4 DABM (project-MER). Deze principes worden uiteraard niet buiten toepassing gesteld. Ons voorstel is om in artikel 4, eerste lid, van het ontwerp-BVR de woorden ‘artikel 1 tot en met 17’ te vervangen door ‘artikel 1 tot en met 6 en artikel 7 tot en met 17’.

In de mate dat de gemachtigde bedoelt om in artikel 4, eerste lid, van het ontwerp de woorden “artikel 1 tot en met 17” te vervangen door “artikelen 1 tot 6 en artikelen 8 tot 17”, kan hiermee worden ingestemd.

4.2. Voor de taken, opdrachten en bevoegdheden van het Agentschap Wegen en Verkeer die voortvloeien uit de artikelen 5, eerste lid, 7, en 10, § 1, tweede lid, 3°, van het ontwerp, kan ook rechtsgrond worden gevonden in artikel 87, § 1, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980. Het eerste streepje in de rubriek “rechtsgronden” van de aanhef van het besluit dient in het licht hiervan te worden aangepast.

Onderzoek van de tekst

Artikel 3

5. In artikel 3, tweede lid, 2°, van het ontwerp wordt bepaald dat overeenkomsten die zijn gesloten onder het tijdelijke project na de looptijd van drie jaar van dat project nog verder uitgevoerd worden overeenkomstig de bepalingen van het te nemen besluit.

De gemachtigde verklaarde omtrent die bepaling evenwel het volgende:

“De ‘overgangsmaatregel’ in art. 3, tweede lid, 2°, van het ontwerp-BVR is ingeschreven t.b.v. projectgebonden en dus uit hun aard tijdelijke samenwerkingsovereenkomsten met lokale besturen, waarbij gebruik wordt gemaakt van de mogelijkheden voorzien in art. 5 en art. 6, én voor vaststellingsovereenkomsten cf. art. 8, die eveneens een kennelijk uitdovend karakter hebben omdat zij enkel betrekking hebben op het ‘bepalen van de onteigeningsvergoeding’. Deze temporeel geclausuleerde overeenkomsten stroken met het tijdelijk karakter van experimentregelgeving/regelluwe zone.

Bij de overeenkomsten ex art. 7 van het ontwerp-BVR (overdracht beheersbevoegdheden), ligt dat anders. Het maken van afspraken met lokale besturen over beheersbevoegdheden inzake gewestwegen is weliswaar niet ongebruikelijk (zie bv. de samenwerkingsovereenkomsten ‘tussen het Agentschap Wegen en Verkeer en een lokale overheid voor het nethouden van gewestwegen en hun vrij-liggende fietspaden’, <https://wegenverkeer.be/sites/default/files/uploads/documenten/MOW-AWV-2013-10bijlagesamenwerkingsovereenkomst.doc>), maar het is inderdaad mogelijk dat art. 3, tweede lid, 2°, jo. art. 7, aanleiding geeft tot een bestendige situatie. Daarom stellen we voor om art. 3, tweede lid, 2°, van het ontwerp-BVR aan te vullen als volgt: ‘, tenzij zij betrekking hebben op aangelegenheden als vermeld in artikel 7.’”

Hiermee kan worden ingestemd.

Artikelen 5 en 6

6.1. Naar luid van artikel 5, eerste lid, van het ontwerp kan het Agentschap Wegen en Verkeer één of meer lokale besturen belasten met de uitvoering van MIA-infrastructuurwerken ten aanzien van gewestwegen.

In het verslag aan de regering wordt dienaangaande het volgende gesteld:

“In dat kader kunnen vandaag in de schoot van samenwerkingsovereenkomsten in de zin van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid reeds regelingen worden getroffen (met bijhorende projectmethodologie). Die mogelijkheid wordt in het kader van het tijdelijke project verruimd, mee rekening houdend met artikel 5.”

Die regeling lijkt dus een afwijking, of minstens een aanvulling, van hetgeen in artikel 30 van het decreet van 26 april 2019 ‘betreffende de basisbereikbaarheid’ wordt bepaald.

6.2. In artikel 6 wordt bepaald dat de lokale besturen de regering kunnen belasten met de onteigening van de onroerende goederen of zakelijke rechten die nodig zijn voor de gemeentelijke infrastructuur.

Een dergelijke regeling, waarbij een lokaal bestuur een opdracht geeft aan de regering, gaat in tegen het concept zelf van ondergeschikte besturen, zoals dat onder meer voortvloeit uit het decreet van 22 december 2017 ‘over het lokaal bestuur’, die hetzij handelen in opdracht van hogere overheden, hetzij het lokaal belang nastreven.

6.3. Gelet hierop zouden ook de artikelen 5, eerste lid, en 6, eerste lid, van het te nemen besluit moeten worden bekrachtigd door de decreetgever.

Artikel 7

7. Naar luid van artikel 7 van het ontwerp kan het Agentschap Wegen en Verkeer lokale besturen belasten met beheersbevoegdheden met betrekking tot gewestwegen en hun aanhorigheden, met uitzondering van autosnelwegen, en dit “in functie van het maken van afspraken over MIA-infrastructuurwerken met lokale besturen”.

De draagwijdte van die machtiging is niet duidelijk. In het verslag aan de regering wordt de indruk gewekt dat die mogelijkheid betrekking heeft op het beheer van gewestwegen nadat de infrastructuurwerken overeenkomstig het te nemen besluit zijn gerealiseerd. De verwijzing naar de MIA-infrastructuurwerken in de ontworpen bepaling suggereert daarentegen dat enkel terwijl die werken aan de gang zijn, het beheer van de gewestwegen in kwestie aan de lokale besturen kunnen worden overgedragen.

Bijgevolg moet de precieze draagwijdte van artikel 7 van het ontwerp worden verduidelijkt.

Artikel 8

8. Naar luid van artikel 8, § 1, vierde lid, van het ontwerp heeft de bindende derdenbeslissing waarin die bepaling voorziet, de juridische kracht van een overeenkomst.

De gemachtigde verklaarde dienaangaande het volgende:

“De tekst van art. 8, § 1, vierde lid, van het ontwerp-BVR is eerder bedoeld als een declaratieve bevestiging – om redenen van duidelijkheid – van het civielrechtelijke beginsel dat de derdenbeslissing kracht van overeenkomst heeft (Antwerpen 25 maart 2015, RW 2015-16, 1416).

De rechtspraak distilleert deze stelling uit de visie dat de bindende derdenbeslissing een concrete toepassing van de vaststellingsovereenkomst uitmaakt.

De rechtsfiguur van de derdenbeslissing vindt bijgevolg haar grondslag in een overeenkomst en zal partijen dus ook binden als een overeenkomst, met name op basis van art. 1134 BW. Zie bv. Luik (14de k.) 22 oktober 2010, DAOR 2010-11, (501) 504; Antwerpen (2de bis k.) 9 november 2005, TBBR 2008-09, 117.

We stellen volgende aanpassing voor: ‘*De bindende derdenbeslissing heeft overeenkomstig artikel 1134 van het Burgerlijk Wetboek de juridische kracht van een overeenkomst.*’

Hiermee kan worden ingestemd, voor zover wordt verwezen naar het oude Burgerlijk Wetboek. Hetzelfde geldt overigens voor de verwijzing in artikel 8, § 1, eerste lid, van het ontwerp.

Artikel 9

9. In artikel 9, tweede lid, van het ontwerp moet worden verwezen naar “artikel 8” (in plaats van “artikel 9”) van het te nemen besluit.

Artikel 11

10.1. In artikel 11, eerste lid, van het ontwerp, moet de datum van inwerkingtreding en uitwerkingtreding van het te nemen besluit nog worden ingevuld.

De gemachtigde verklaarde dienaangaande:

“Er wordt gestreefd naar 1 juli 2021.”

Hiermee kan worden ingestemd, voor zover het besluit tijdig wordt genomen en in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt zodat de rechtzoekende over voldoende tijd beschikt om van de nieuwe regeling kennis te nemen en er zich naar te richten.

10.2. In artikel 11, eerste lid, van het ontwerp moeten de woorden “artikel 4” worden vervangen door “artikel 3”.

In het tweede lid van die bepaling moet, mede gelet op wat hiervoor wordt opgemerkt (opmerkingen 3.3.1 en 6.3) worden verwezen naar de artikelen 5, 6, 8, § 2 en artikel 9, tweede lid, van het te nemen besluit.

De griffier,
Astrid Truyens

De voorzitter,
Wilfried Van Vaerenbergh

—————
Nota's

(1) Uit de rubriek ‘Motivering’ van de aanhef van het ontwerp kan worden opgemaakt dat MIA staat voor “Mobiliteit Innovatief Aanpakken” en dat het gaat om een bestuurlijke aanpak die in het kader van het relanceplan Vlaamse Veerkracht wordt uitgerold binnen het mobiliteitsdomein Mobiliteit en Openbare Werken.

(2) Zie onder meer: GwH 14 juli 1997, nr. 46/97, B.3-B.5; GwH 16 december 1998, nr. 139/98, nr. 3; GwH 1 maart 2001, nr. 27/2001, B.4-B.5; GwH 28 oktober 2004, nr. 168/2004, B.3.3-B.4.2; GwH 24 februari 2011, nr. 29/2011, B.4.4-B.5.2.

(3) RvS 2 april 2019, nr. 244.095, *Belgische Staat*, nr. 23.3: “Hoewel de Vlaamse Regering, zonder daartoe door de decreetgever uitdrukkelijk te zijn gemachtigd, bij de uitvoering van een federale wetsbepaling die een aangelegenheid regelt die thans tot de bevoegdheid van de gewesten behoort, een beroep kan doen op de impliciete bevoegdheden, dient *in casu* te worden vastgesteld dat aan de voorwaarden voor het gebruik van die impliciete bevoegdheden in ieder geval niet is voldaan.”

(4) GwH 30 september 2010, nr. 108/2010, B.6 en B.7.

(5) *Voetnoot van het aangehaalde antwoord van de gemachtigde*: Waarbij geldt dat zulke werken in beginsel vallen onder de regeling van art. 4.4.7, § 2, VCRO, daar zij principieel ressorteren onder art. 3, § 1, eerste lid, 1° en 2°, van het Besluit Handelingen Algemeen Belang van 5 mei 2000.

28 MEI 2021. — Besluit van de Vlaamse Regering tot erkenning van MIA-infrastructuurwerken als specifieke situatie inzake experimentregelgeving en regelluwe zone voor het wegwerken van verkeersonveilige situaties en de verbetering van fietsinfrastructuur

Rechtsgronden

Dit besluit is gebaseerd op:

- de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, artikel 20 en artikel 87, § 1, gewijzigd bij de bijzondere wet van 16 juli 1993;
- het Bestuursdecreet van 7 december 2018, artikel III.119 tot en met III.122.

Vormvereisten

De volgende vormvereisten zijn vervuld:

- De Inspectie van Financiën heeft gunstig advies gegeven op 23 maart 2021;
- De Raad van State heeft advies 69.258/3 gegeven op 19 mei 2021, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973.

Motivering

Het Relanceplan Vlaamse Regering – Vlaamse Veerkracht moet de Vlaamse welvaart en het welzijn van de Vlamingen helpen versterken. Het plan bevat zeven ambities of speerpunten: versterken van het Vlaamse zorg- en welzijnssysteem; het efficiënter maken van de overheid; digitale transformatie; verduurzamen van de economie; overheidsinvesteringen; het beheren van de coronacrisis; investeren in mensen en talenten. Binnen de ambities ‘overheidsinvesteringen’, ‘investeren in mensen’ en ‘het efficiënter maken van de overheid’ geldt dat verkeersveiligheid en de optimalisering van het Vlaamse fietswegennetwerk twee samenhangende prioriteiten zijn die aangepakt moeten worden op alle bestuursniveaus. Een goede samenwerking en afstemming met lokale besturen zijn daarbij cruciaal. Aandachtspunten zijn onder meer de behoefte aan een gestroomlijnde opvolging van de melding van verkeersonveilige situaties en aan een verbetering van de verschillende processen en procedures.

In dat kader wordt binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken ‘MIA’ of ‘Mobiliteit Innovatief Aanpakken’ uitgerold als bestuurlijke aanpak. De krachtlijnen van MIA zijn ‘sneller-samen-alert’: kortere doorlooptijden van procedures en werkwijzen, versterking van de samenwerking met lokale besturen, meer verbinding met de burgers en systematisch monitoren en bijsturen om veerkrachtig te blijven bij plots wijzigende omstandigheden.

De generieke regeling inzake experimentregelgeving en regelluwe zones is gebaseerd op het SERV-advies van 31 oktober 2016 “Experimentwetgeving en regelluwe proeftuinen”. Experimentregelgeving heeft betrekking op nieuwe regelingen die tijdens een bepaald tijdvak en voor bepaalde situaties of binnen een bepaalde regio of een bepaalde sector uitgetest worden. Regelluwe zones zijn situaties, ruimtes c.q. sectoren waarbinnen bestaande specifieke bepalingen tijdslang buiten werking worden gesteld of anders worden toegepast.

Het betreft hier in beide gevallen vormen van ‘horizonwetgeving’, zijnde wetgeving “waarbij in een uitdrukkelijke eindtermijn wordt voorzien”, waarbij “voorafgaand aan het verstrijken van deze eindtermijn in een evaluatie van de regeling (wordt) voorzien” en waarbij “de regeling geheel of gedeeltelijk (kan) worden vernieuwd, doch slechts na een expliciete heroverweging op grond van deze evaluatie”.

De afwijkingen c.q. bijstellingen die in dit besluit worden geregeld zijn ingegeven door de zorg voor de doorlooptijd en de kwaliteit van procedures en werkwijzen in de context van kleine infrastructuurwerken, die verkeersveiligheid en de veiligheid van fietsers in het bijzonder bevorderen. De aanname is dat een alternatieve toepassing of een gecontroleerde niet-toepassing in specifieke omstandigheden bijdraagt tot snellere doorlooptijden en betere resultaten, bij gesignaleerde verkeersonveilige situaties. Het gaat om (beknopt) (1) een gedelegeerde bevoegdheid aan gemeenten voor het beheer van en kleine aanpassingen aan gewestwegen, (2) de niet-toepassing van een voorgeschreven projectmethodologie in de context van een alternatieve planningsaanpak en (3) een alternatieve benadering van onteigeningsprocedures. Na afloop en evaluatie kunnen de conclusies aanleiding geven tot aanpassing en verbetering van de betrokken generieke regelgeving, wat op zijn beurt bijdraagt tot de Europese doelstelling om het aantal verkeersslachtoffers tot 0 te herleiden tegen 2050.

Juridisch kader

Dit besluit sluit aan bij de volgende regelgeving:

- het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid;
- het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017;
- het besluit van de Vlaamse Regering van 6 september 2019 tot bepaling van de nadere regels over de projectmethodologie en de projectstuurgroep in het kader van de basisbereikbaarheid.

Initiatiefnemer

Dit besluit wordt voorgesteld door de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken.
Na beraadslaging,

DE VLAAMSE REGERING BESLUIT:
HOOFDSTUK 1. — *Algemene bepalingen*

Afdeling 1. — Definities

Artikel 1. Voor de toepassing van dit besluit wordt verstaan onder:

- 1° Agentschap Wegen en Verkeer: het agentschap, vermeld in artikel 2 van het besluit van de Vlaamse Regering van 7 oktober 2005 tot oprichting van het intern verzelfstandigd agentschap zonder rechtspersoonlijkheid Agentschap Wegen en Verkeer;
- 2° MIA-infrastructuurwerken: werken in het Vlaamse Gewest die betrekking hebben op:
 - a) de optimalisering van fietspaden of fietsnetwerken door de verbetering van bestaande fietspaden, of door de aanleg van nieuwe fietspaden door het lokaal bestuur;
 - b) veiligheidsbevorderende maatregelen ten aanzien van bestaande gewestwegen en eventueel aansluitende gemeentewegen met een beperkte ruimtelijke impact, meer bepaald aanpassingen van kruispunten en rotondes, aanpassingen aan op- en afritten, wijzigingen in het wegbeeld zoals het aanbrengen van middenbermen, asverschuivingen, wegversmallingen of verkeersplateaus, wijziging van parkeervakken, of het plaatsen van signalisatie, markeringen en verkeerslichten;
- 3° minister: de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken.

Afdeling 2. — Toepassingsgebied

Art. 2. Dit besluit betreft een tijdelijk project omtrent het optimaliseren van procedures en werkwijzen voor MIA-infrastructuurwerken, die gelden als specifieke situatie, vermeld in artikel III.119, tweede lid, 1° en 2°, van het Bestuursdecreet van 7 december 2018.

Afdeling 3. — Duur

Art. 3. Het tijdelijke project heeft een looptijd van drie jaar.

In afwijking van het eerste lid geldt dat na deze looptijd van drie jaar:

- 1° procedures die zijn opgestart onder het tijdelijke project nog afgerond worden overeenkomstig de bepalingen van dit besluit;
- 2° overeenkomsten die zijn gesloten onder het tijdelijke project nog verder uitgevoerd worden overeenkomstig de bepalingen van dit besluit, tenzij zij betrekking hebben op aangelegenheden als vermeld in artikel 7.

HOOFDSTUK 2. — *Onderzoekspunten en -faciliteiten*

Afdeling 1. — Projectmethodologie

Art. 4. Met betrekking tot MIA-infrastructuurwerken mag worden afgeweken van de projectmethodologie, bepaald in artikel 1 tot en met 6, en artikel 8 tot en met 17 van het besluit van de Vlaamse Regering van 6 september 2019 tot bepaling van de nadere regels over de projectmethodologie en de projectstuurgroep in het kader van de basisbereikbaarheid.

Afwijkingen, vermeld in het eerste lid, garanderen dat de werken op een gecoördineerde en geïntegreerde wijze ontworpen, uitgewerkt, geanalyseerd en geëvalueerd worden.

Afdeling 2. — Samenwerking met lokale besturen

Art. 5. Het Agentschap Wegen en Verkeer kan één of meer lokale besturen belasten met de uitvoering van MIA-infrastructuurwerken ten aanzien van gewestwegen. De lokale besturen treden dan op als bouwheer voor de betrokken werken. De voorlopige en de definitieve opleveringen geschieden tussen het lokaal bestuur en de opdrachtnemer, in aanwezigheid van het Agentschap Wegen en Verkeer.

De betrokken werken worden beschouwd als gemeentelijke projecten voor de toepassing van artikel 7, derde lid, van het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017 en van artikel 15, § 1, vierde lid, 1°, van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning.

Art. 6. Indien MIA-infrastructuurwerken zowel gewestelijke als gemeentelijke infrastructuur betreffen, en de Vlaamse Regering overgaat tot onteigening in functie van de gewestelijke infrastructuur, kunnen de betrokken lokale besturen de Vlaamse Regering belasten met de onteigening van de onroerende goederen of zakelijke rechten die nodig zijn voor de gemeentelijke infrastructuur.

De betrokken werken worden in hun geheel beschouwd als gewestelijke projecten voor de toepassing van artikel 7, eerste lid, van het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017 en van artikel 15, § 1, eerste lid, 1°, van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning.

Art. 7. Het Agentschap Wegen en Verkeer kan lokale besturen belasten met beheersbevoegdheden met betrekking tot gewestwegen en hun aanhorigheden, met uitzondering van autosnelwegen, in het kader van afspraken over de realisatie of de exploitatie van MIA-infrastructuurwerken.

Afdeling 3. — Instrumentarium

Art. 8. § 1. Het Vlaamse Gewest en de lokale besturen zijn gemachtigd om deel te nemen aan vaststellingsovereenkomsten als vermeld in artikel 2044 van het oude Burgerlijk Wetboek, met als doel de vergoeding verbonden aan verwervingen genoodzaakt door MIA-infrastructuurwerken te laten bepalen bij wijze van bindende derdenbeslissing.

De derdenbeslissing wordt genomen door:

- 1° een landmeter-expert of een personeelslid van de afdeling Vastgoedtransacties, aangesteld door de overheid;
- 2° een landmeter-expert, aangesteld door de eigenaar;
- 3° een door beide landmeters-experten aangestelde bemiddelaar, beslagen in het bestuursrecht, die optreedt als voorzitter.

De vergoeding wordt vastgesteld met inachtneming van de beginselen, vermeld in artikel 16 van de Grondwet.

De bindende derdenbeslissing heeft overeenkomstig artikel 1134 van het oude Burgerlijk Wetboek de juridische kracht van een overeenkomst.

Het Vlaamse Gewest of het lokale bestuur en de eigenaar of de houder van het zakelijk recht dragen elk de kosten van de door hen aangestelde landmeter-expert. Ze dragen elk voor de helft de kosten van de bemiddelaar.

§ 2. De vrederechter is bevoegd om kennis te nemen van vorderingen tot onverbindendverklaring van de derdenbeslissing.

Art. 9. Artikel 8 kan op gelijke wijze worden toegepast in zowel de bestuurlijke als de gerechtelijke fase van een onteigeningsprocedure in functie van MIA-infrastructuurwerken.

De onteigeningsbeslissing in de bestuurlijke fase en de dagvaarding in de gerechtelijke fase vermeldt de mogelijkheden van het eerste lid en omvat de tekst van artikel 8.

HOOFDSTUK 3. — *Opvolging en evaluatie*

Art. 10. § 1. De minister richt een expertenpanel op dat belast is met de opvolging en de evaluatie van het tijdelijke project.

Het expertenpanel is samengesteld uit:

1° een voorzitter, aangewezen door de minister;

2° een afgevaardigde van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, 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° een afgevaardigde van het Agentschap Wegen en Verkeer;

4° drie experts, die aangewezen worden door de voorzitter van het expertenpanel.

§ 2. Zodra het expertenpanel is samengesteld, volgt het panel het tijdelijke project op zonder enige vorm van sturing of inmenging.

§ 3. De opvolging door het expertenpanel mondt uit in een tussentijdse evaluatie na twee jaar van het tijdelijke project en een eindevaluatie in het derde en laatste werkingsjaar.

De eindevaluatie bevat:

1° de bespreking van de kritische succesfactoren die hebben bijgedragen tot het al dan niet slagen van het tijdelijke project;

2° de lessen die uit de elementen, vermeld in punt 1°, kunnen worden getrokken, en de manier waarop het tijdelijke project kan worden bestendig;

3° de beleidsaanbevelingen die gebaseerd zijn op de inzichten en de resultaten van het tijdelijke project.

HOOFDSTUK 4. — *Slotbepalingen*

Art. 11. Dit besluit treedt in werking op 1 juli 2021 en houdt op uitwerking te hebben op 1 juli 2024, met behoud van de toepassing van artikel 3, tweede lid.

Artikel 5, artikel 6, en artikel 8, § 2, hebben overeenkomstig artikel III.121 van het Bestuursdecreet van 7 december 2018 pas uitwerking op voorwaarde dat ze binnen de zes maanden vanaf hun goedkeuring bekrachtigd worden bij decreet.

Art. 12. De Vlaamse minister, bevoegd voor de weginfrastructuur en het wegenbeleid, is belast met de uitvoering van dit besluit.

Brussel, 28 mei 2021.

De minister-president van de Vlaamse Regering,
J. JAMBON

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,
L. PEETERS

—————
TRADUCTION

AUTORITE FLAMANDE

[C – 2021/42266]

28 MAI 2021. — Arrêté du Gouvernement flamand portant agrément de travaux d'infrastructure MIA comme situation spécifique en matière de réglementation expérimentale et zone modérément réglementée pour l'élimination des situations d'insécurité routière et l'amélioration de l'infrastructure cyclable

Fondement juridique

Le présent arrêté est fondé sur :

- la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, article 20 et article 87, § 1^{er}, modifié par la loi spéciale du 16 juillet 1993 ;

- le Décret de Gouvernance du 7 décembre 2018, articles III.119 à III.121.

Formalités

Les formalités suivantes sont remplies :

- l'Inspection des Finances a rendu un avis favorable le 23 mars 2021 ;

- Le Conseil d'État a donné son avis 69.258/3 le 19 mai 2021, en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, des lois sur le Conseil d'État coordonnées le 12 janvier 1973.

Motivation

Le Plan de Relance du Gouvernement flamand - Résilience flamande doit contribuer à renforcer le bien-être et la prospérité des Flamands. Le plan contient sept ambitions ou fers de lance : renforcer le système flamand de soins et de bien-être ; renforcer l'efficacité de l'administration ; la transformation numérique ; rendre l'économie durable ; les

investissements publics ; gérer la crise du coronavirus ; investir dans les personnes et les talents. Dans le cadre des ambitions « investissements publics », « investir dans les personnes » et « renforcer l'efficacité de l'administration », la sécurité routière et l'optimisation du réseau cyclable flamand sont deux priorités cohérentes qui doivent être abordées à tous les niveaux de pouvoir. Dans ce contexte, une bonne coopération et une bonne coordination avec les autorités locales sont cruciales. Parmi les points d'attention figurent la nécessité d'un suivi rationalisé des rapports sur les situations d'insécurité routière et l'amélioration des différents processus et procédures.

Dans ce contexte, « MIA » ou « Gérer la mobilité de façon innovante » est mise en œuvre en tant qu'approche administrative au sein du domaine politique de la Mobilité et des Travaux publics. Les grandes lignes de MIA sont « plus vite - ensemble - attentif » : des délais plus courts pour les procédures et les méthodes de travail, le renforcement de la coopération avec les autorités locales, une plus grande connexion avec les citoyens et un suivi et un ajustement systématiques afin de rester résilient aux changements soudains de circonstances.

Le règlement générique en matière de réglementations expérimentales et zones modérément réglementées se base sur l'avis du SERV du 31 octobre 2016 « Réglementations expérimentales et zones modérément réglementées ». Les réglementations expérimentales concernent de nouvelles réglementations qui sont testées pendant une certaine période et pour certaines situations ou dans une certaine région ou un certain secteur. Les zones modérément réglementées sont des situations, des espaces ou des secteurs dans lesquels les dispositions spécifiques existantes sont suspendues ou appliquées différemment pendant un certain temps.

Dans les deux cas, il s'agit de formes de « législation de temporisation », c'est-à-dire à une législation qui « prévoit une date de fin explicite », qui « prévoit une évaluation du règlement avant l'expiration de cette date de fin » et qui « ne peut être renouvelée, en tout ou en partie, qu'après une reconsidération explicite basée sur cette évaluation ».

Les dérogations ou les ajustements qui sont réglés dans le présent arrêté, sont motivés par le souci du délai de réalisation et de la qualité des procédures et des méthodes de travail dans le cadre de petits travaux d'infrastructure qui favorisent la sécurité routière et notamment celle des cyclistes. L'hypothèse est qu'une application alternative ou une non-application contrôlée dans des circonstances spécifiques contribue à des délais plus courts et à de meilleurs résultats, lorsque des situations d'insécurité routière sont identifiées. Il s'agit (brièvement) (1) d'une déléation de pouvoir aux communes pour la gestion et les adaptations mineures des routes régionales, (2) de la non-application d'une méthodologie de projet prescrite dans le cadre d'une approche de planification alternative, et (3) d'une approche alternative aux procédures d'expropriation. Après l'achèvement et l'évaluation, les conclusions pourront donner lieu à des modifications et des améliorations des réglementations génériques pertinentes, ce qui contribuera à l'objectif européen de réduire à zéro le nombre de victimes de la circulation d'ici 2050.

Cadre juridique

Le présent arrêté fait suite à la réglementation suivante :

- le décret du 26 avril 2019 relatif à l'accessibilité de base ;
- le Décret flamand sur les Expropriations du 24 février 2017 ;
- l'arrêté du Gouvernement flamand du 6 septembre 2019 fixant les modalités relatives à la méthodologie de projet et au groupe de pilotage de projet dans le cadre de l'accessibilité de base.

Initiateur

Le présent arrêté est proposé par la Ministre flamande de la Mobilité et des Travaux publics.

Après délibération,

LE GOUVERNEMENT FLAMAND ARRÊTE :

CHAPITRE 1^{er}. — Dispositions générales

Section 1^{re}. — Définitions

Article 1^{er}. Pour l'application du présent arrêté, on entend par :

- 1° Agence des Routes et de la Circulation : l'agence, visée à l'article 2, de l'arrêté du Gouvernement flamand du 7 octobre 2005 portant création de l'agence autonomisée interne sans personnalité juridique « Wegen en Verkeer » (Agence des Routes et de la Circulation) ;
- 2° travaux d'infrastructure MIA : des travaux en Région flamande qui concernent :
 - a) l'optimisation des pistes cyclables ou des réseaux cyclables par l'amélioration des pistes cyclables existantes ou l'aménagement de nouvelles pistes cyclables par les autorités locales ;
 - b) des mesures d'amélioration de la sécurité sur les routes régionales existantes et, si nécessaire, sur les routes communales adjacentes ayant un impact spatial limité, notamment des adaptations des carrefours et des ronds-points, des modifications des entrées et des sorties, des modifications du tracé de la route telles que l'aménagement de terre-pleins centraux, de déplacements de l'axe, de rétrécissements de la route ou de plates-formes de circulation, la modification des emplacements de parking ou l'installation de signalisations, de marquages et de feux de signalisation ;
- 3° ministre : la Ministre flamande de la Mobilité et des Travaux publics.

Section 2. — Champ d'application

Art. 2. Le présent arrêté concerne un projet temporaire relatif à l'optimisation des procédures et des méthodes de travail pour des travaux d'infrastructure MIA, qui sont une situation spécifique telle que visée à l'article III.119, alinéa 2, 1° et 2°, du Décret de gouvernance du 7 décembre 2018.

Section 3. — Durée

Art. 3. Le projet temporaire a une durée de trois ans.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, après cette durée de trois ans :

1° les procédures commencées sous le projet temporaire sont encore achevées conformément aux dispositions du présent arrêté ;

2° les conventions conclues sous le projet temporaire continuent à être réalisées conformément aux dispositions du présent arrêté, sauf si elles concernent des matières telles que visées à l'article 7.

CHAPITRE 2. — *Points et facilités de recherche**Section 1^{re}. — Méthodologie de projet*

Art. 4. En ce qui concerne les travaux d'infrastructure MIA, il peut être dérogé à la méthodologie de projet, fixée aux articles 1 à 6, et aux articles 8 à 17 de l'arrêté du Gouvernement flamand du 6 septembre 2019 fixant les modalités relatives à la méthodologie de projet et au groupe de pilotage de projet dans le cadre de l'accessibilité de base.

Les dérogations, visées à l'alinéa 1^{er}, assurent que les travaux sont conçus, élaborés, analysés et évalués de manière coordonnée et intégrée.

Section 2. — Coopération avec des administrations locales

Art. 5. L'Agence des Routes et de la Circulation peut charger une ou plusieurs administrations locales de l'exécution de travaux d'infrastructure MIA pour des routes régionales. Dans ce cas, les administrations locales agissent comme maître d'ouvrage pour les travaux concernés. Les réceptions provisoires et définitives sont effectuées entre l'administration locale et le preneur d'ordre, en présence de l'Agence des Routes et de la Circulation.

Les travaux concernés sont considérés comme des projets communaux pour l'application de l'article 7, alinéa 3, du Décret flamand sur les Expropriations du 24 février 2017 et de l'article 15, § 1^{er}, alinéa 4, 1^o, du décret du 25 avril 2014 relatif au permis d'environnement.

Art. 6. Si les travaux d'infrastructure MIA concernent tant des infrastructures régionales et communales, et si le Gouvernement flamand procède à l'expropriation en fonction des infrastructures régionales, les administrations locales concernées peuvent charger le Gouvernement flamand de l'expropriation des biens immobiliers ou des droits réels nécessaires pour les infrastructures communales.

Les travaux concernés sont intégralement considérés comme des projets régionaux pour l'application de l'article 7, alinéa 1^{er}, du Décret flamand sur les Expropriations du 24 février 2017 et de l'article 15, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1^o, du décret du 25 avril 2014 relatif au permis d'environnement.

Art. 7. L'Agence des Routes et de la Circulation peut charger des administrations locales de compétences de gestion relatives aux routes régionales et leurs dépendances, à l'exception des autoroutes, dans le cadre d'accords sur la réalisation ou l'exploitation de travaux d'infrastructure MIA.

Section 3. — Instruments

Art. 8. § 1^{er}. La Région flamande et les administrations locales sont autorisées à participer à des contrats de constatation tels que visés à l'article 2044 de l'ancien Code civil, dans le but de faire arrêter l'indemnité liée aux acquisitions requises par des travaux d'infrastructure MIA, par voie de décision de tiers contraignante.

La décision de tiers est prise par :

1^o un géomètre-expert ou un membre du personnel de la division Transactions immobilières, désigné par l'autorité ;

2^o un géomètre-expert, désigné par le propriétaire ;

3^o un médiateur, désigné par les deux géomètres-experts et instruit en droit administratif, qui agit comme président.

L'indemnité est fixée dans le respect des principes visés à l'article 16 de la Constitution.

La décision de tiers contraignante a la force juridique d'une convention conformément à l'article 1134 de l'ancien Code civil.

La Région flamande ou l'administration locale et le propriétaire ou le titulaire du droit réel supportent chacun les frais du géomètre-expert qu'ils ont désigné. Ils supportent chacun la moitié des frais du médiateur.

§ 2. Le juge de paix est compétent pour prendre connaissance de demandes de déclaration d'absence d'effets de la décision de tiers.

Art. 9. L'article 8 peut être appliqué de la même manière, tant dans la phase administrative que judiciaire d'une procédure d'expropriation en fonction de travaux d'infrastructure MIA.

La décision d'expropriation dans la phase administrative et l'assignation dans la phase judiciaire mentionnent les possibilités de l'alinéa 1^{er} et contiennent le texte de l'article 8.

CHAPITRE 3. — *Suivi et évaluation*

Art. 10. § 1^{er}. Le ministre met en place un panel d'experts pour suivre et évaluer le projet temporaire.

Le panel d'experts se compose des membres suivants :

1^o un président, désigné par le ministre ;

2^o un délégué du Département de la Mobilité et des Travaux publics, 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 un délégué de l'Agence des Routes et de la Circulation ;

4^o trois experts, désignés par le président du panel d'experts.

§ 2. Dès que le panel d'experts a été mis en place, il assure le suivi du projet temporaire sans la moindre forme de direction ou d'intervention.

§ 3. Le suivi par le panel d'experts débouche sur une évaluation intermédiaire du projet temporaire après deux ans, et une évaluation finale dans la troisième et dernière année d'activité.

L'évaluation finale comprend :

1^o la discussion des facteurs clés de succès qui ont contribué à la réussite ou à l'échec du projet temporaire ;

2^o les enseignements à tirer des éléments visés au point 1^o, et la manière dont le projet temporaire peut être maintenu ;

3^o les recommandations politiques basées sur les enseignements et les résultats du projet temporaire.

CHAPITRE 4. — *Dispositions finales*

Art. 11. Le présent arrêté entre en vigueur le 1^{er} juillet 2021 et cesse de produire ses effets le 1^{er} juillet 2024, sans préjudice de l'application de l'article 3, alinéa 2.

L'article 5, l'article 6, et l'article 8, § 2, ne produisent leurs effets, conformément à l'article III.121 du Décret de gouvernance du 7 décembre 2018, que moyennant leur ratification par décret dans les six mois après leur approbation.

Art. 12. Le ministre flamand ayant l'infrastructure et la politique routières dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Bruxelles, le 28 mai 2021.

Le Ministre-Président du Gouvernement flamand,
J. JAMBON

La Ministre flamande de la Mobilité et des Travaux publics,
L. PEETERS

VLAAMSE OVERHEID

[C – 2021/42255]

4 JUNI 2021. — Besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van het koninklijk besluit van 24 maart 1997 betreffende de inning en de consignatie van een som bij het vaststellen van sommige overtredingen inzake het vervoer over de weg van gevaarlijke goederen, met uitzondering van ontplofbare en radioactieve stoffen en het koninklijk besluit van 28 juni 2009 betreffende het vervoer via de weg of per spoor van gevaarlijke goederen, met uitzondering van ontplofbare en radioactieve stoffen

Rechtsgronden

Dit besluit is gebaseerd op:

- de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, artikel 1, gewijzigd bij de wetten van 21 juni 1985 en 28 april 2010, en artikel 65, § 1, vervangen bij de wet van 29 februari 1984 en gewijzigd bij de wet van 9 maart 2014;

- de wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over zee, over de weg, de spoorweg of de waterweg, artikel 1, gewijzigd bij de wetten van 21 juni 1985, 28 juli 1987, 15 mei 2006 en 8 mei 2019, en artikel 2*bis*, § 1, ingevoegd bij de wet van 6 mei 1985;

- de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen, artikel 1, het laatst gewijzigd bij het decreet van 9 oktober 2020 en artikel 4*bis*, § 1, ingevoegd bij de wet van 15 mei 2006 en gewijzigd bij de wet van 9 maart 2014;

Vormvereisten

De volgende vormvereisten zijn vervuld:

- De Inspectie van Financiën heeft advies gegeven op 8 maart 2021.

- De Vlaamse raadgevende commissie "administratie-nijverheid" heeft advies gegeven op 24 maart 2021.

- De gewestregeringen hebben overleg gepleegd zoals voorgeschreven in artikel 6, § 2, 5°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

- De Raad van State heeft advies 69.321/3 gegeven op 27 mei 2021, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973.

Initiatiefnemer

Dit besluit wordt voorgesteld door de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken.

Na beraadslaging,

DE VLAAMSE REGERING BESLUIT:

Artikel 1. Dit besluit voorziet in de gedeeltelijke omzetting van gedelegeerde richtlijn (EU) 2020/1833 van de Commissie van 2 oktober 2020 tot aanpassing aan de wetenschappelijke en technische vooruitgang van de bijlagen bij Richtlijn 2008/68/EG van het Europees Parlement en de Raad.

Art. 2. In rij 1.9 van de bijlage bij het koninklijk besluit van 24 maart 1997 betreffende de inning en de consignatie van een som bij het vaststellen van sommige overtredingen inzake het vervoer over de weg van gevaarlijke goederen, met uitzondering van ontplofbare en radioactieve stoffen, ingevoegd bij het besluit van de Vlaamse Regering van 1 maart 2019, wordt de zin "De reële verblijfstijd ontbreekt op het vervoerdocument voor sterk gekoeld vloeibaar gemaakte gassen in tankcontainers." vervangen door de zin "De reële verblijfstijd ontbreekt op het vervoerdocument voor sterk gekoelde vloeibaar gemaakte gassen in tankcontainers of mobiele tanks."

Art. 3. In artikel 1, eerste lid, van het koninklijk besluit van 28 juni 2009 betreffende het vervoer via de weg of per spoor van gevaarlijke goederen, met uitzondering van ontplofbare en radioactieve stoffen, vervangen bij het koninklijk besluit van 21 december 2013 en het laatst gewijzigd bij het besluit van de Vlaamse Regering van 7 juni 2019, wordt de zinsnede "en 2018/1846 van de Commissie van 23 november 2018" vervangen door de zinsnede ", 2018/1846 van de Commissie van 23 november 2018 en 2020/1833 van de Commissie van 2 oktober 2020".