

3° à l'alinéa 4, les mots " ou à l'institut de prévention " sont insérés entre les mots " et à l'entreprise d'assurances concernée " et les mots " , à la même date " .

**Art. 5.** Dans l'article 5, les modifications suivantes sont apportées :

1° les mots " ou l'institut de prévention " sont insérés entre les mots " au cours de laquelle l'entreprise d'assurances " et les mots " notifie l'existence d'un risque aggravé " ;

2° la phrase " La contribution est payée sans intermédiaire à l'entreprise d'assurances concernée " est complétée par les mots " ou à l'institut de prévention " .

**Art. 6.** Dans le même arrêté, il est inséré un article 6/1 rédigé comme suit :

" Art. 6/1. Le président d'une commission paritaire qui souhaite subroger un institut de prévention à la place d'une entreprise d'assurances adresse à cet effet une demande au comité de gestion. La demande mentionne le nom et l'adresse de l'institut de prévention et les catégories d'employeurs pour lesquels il agira.

La décision du comité de gestion est communiquée au président de la commission paritaire. Si la décision est positive, la communication mentionne également la date à partir de laquelle l'institut de prévention peut agir et Fedris en informe toutes les entreprises d'assurances. "

**Art. 7.** Dans l'article 7, alinéa 1<sup>er</sup>, du même arrêté, les mots " ou l'institut de prévention " sont insérés entre les mots " L'entreprise d'assurances " et les mots " propose à l'employeur " .

**Art. 8.** L'article 8 du même arrêté, modifié par l'arrêté royal du 23 novembre 2017, est complété par la phrase suivante :

" L'institut de prévention transmet pour le 30 juin à Fedris un rapport dont le modèle est fixé par le comité de gestion. "

**Art. 9.** Dans le même arrêté, il est inséré un article 8/1 rédigé comme suit :

" Art. 8/1. Si l'employeur n'a pas versé la contribution avant le 1<sup>er</sup> avril ou dans les trente jours suivant la notification de la décision visée à l'article 4/1, alinéa 4, l'entreprise d'assurances ou l'institut de prévention en informe Fedris qui, à son tour, informe la direction générale Contrôle du bien-être au travail du Service public fédéral Emploi, Travail et Concertation sociale. "

**Art. 10.** Le ministre qui a les Affaires sociales dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 19 septembre 2019.

PHILIPPE

Par le Roi :

La Ministre des Affaires sociales,  
M. DE BLOCK

3° het vierde lid wordt aangevuld met de woorden " of het preventie-instituut " .

**Art. 5.** In het artikel 5 worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° de woorden " of het preventie-instituut " worden ingevoegd tussen de woorden " waarin de verzekeringsonderneming " en de woorden " overeenkomstig artikel 4 " ;

2° de zin " De contributie wordt zonder tussenpersoon betaald aan de betrokken verzekeringsonderneming " wordt aangevuld met de woorden " of het preventie-instituut " .

**Art. 6.** In hetzelfde besluit wordt een artikel 6/1 ingevoegd, luidende :

" Art. 6/1. De voorzitter van het paritair comité dat een preventie-instituut wenst in de plaats te stellen van een verzekeringsonderneming, richt daartoe een gemotiveerde aanvraag aan het beheerscomité met vermelding van de naam en het adres van het preventie-instituut en de categorieën van werkgevers waarvoor het preventie-instituut zal optreden.

De beslissing van het beheerscomité wordt meegedeeld aan de voorzitter van het paritair comité. Als de beslissing positief is, vermeldt de mededeling tevens de datum vanaf wanneer het preventie-instituut kan optreden en geeft Fedris hiervan kennis aan alle verzekeringsondernemingen. "

**Art. 7.** In artikel 7, eerste lid, van hetzelfde besluit, worden de woorden " of het preventie-instituut " ingevoegd tussen de woorden " De verzekeringsonderneming " en de woorden " stelt aan de werkgever " .

**Art. 8.** Artikel 8 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 23 november 2017, wordt aangevuld met de volgende zin :

" Het preventie-instituut bezorgt tegen 30 juni aan Fedris een verslag volgens het model vastgesteld door het beheerscomité. "

**Art. 9.** In hetzelfde besluit wordt een artikel 8/1 ingevoegd, luidende :

" Art. 8/1. Indien de werkgever de contributie niet betaald heeft voor 1 april of binnen de 30 dagen na de betekening van de beslissing bedoeld in artikel 4/1, vierde lid, melden de verzekeringsonderneming of het preventie-instituut dit aan Fedris dat vervolgens de Algemene Directie Toezicht op het Welzijn op het Werk van de Federale Overheidsdienst Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg hiervan in kennis stelt. "

**Art. 10.** De minister bevoegd voor Sociale Zaken is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 19 september 2019.

FILIP

Van Koningswege :

De Minister van Sociale Zaken,  
M. DE BLOCK

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

**VLAAMSE GEMEENSCHAP — COMMUNAUTE FLAMANDE**

**VLAAMSE OVERHEID**

[C – 2019/14667]

**28 JUNI 2019. — Besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van artikel 3 van het koninklijk besluit van 30 september 2005 tot aanwijzing van de overtredingen per graad van de algemene reglementen genomen ter uitvoering van de wet betreffende de politie over het wegverkeer**

DE VLAAMSE REGERING,

Gelet op de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, artikel 29, § 1, vervangen bij de wet van 20 juli 2005 en gewijzigd bij de wet van 8 juli 2013;

Gelet op het koninklijk besluit van 30 september 2005 tot aanwijzing van de overtredingen per graad van de algemene reglementen genomen ter uitvoering van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, bekrachtigd bij de wet van 21 december 2006;

Gelet op het advies van de Inspectie van Financiën, gegeven op 2 mei 2019;

Gelet op advies 66.200/3 van de Raad van State, gegeven op 6 juni 2019, 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 :

**Artikel 1.** In artikel 3 van het koninklijk besluit van 30 september 2005 tot aanwijzing van de overtredingen per graad van de algemene reglementen genomen ter uitvoering van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, bekrachtigd bij de wet van 21 december 2006 en gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 28 december 2006 en 7 april 2004, bekrachtigd bij de wet van 18 mei 2008, bij het koninklijk besluit van 9 januari 2013, bekrachtigd bij de wet van 24 februari 2014, bij het koninklijk besluit van 28 maart 2013 en bij de wet van 3 augustus 2016, worden punt 47° en 48° vervangen door wat volgt:

|   |                   |
|---|-------------------|
| <p>“47° Als de primaire verpakking of laadeenheid van een goed beschadigd is of niet voldoende stevig is voor een veilig transport van de goederen, moet de verpakker en/of verlader de goederen bijkomend omhullen met een transportverpakking die onbeschadigd en stevig genoeg is om een afdoende ladingzekering mogelijk te maken.</p> <p>De verlader bezorgt de vervoerder waarop hij een beroep doet vooraf schriftelijk alle informatie die de vervoerder nodig acht om de goederen te stouwen. Die informatie bestaat minstens uit:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1° de aard van de laadeenheid;</li> <li>2° de massa van de lading en elke laadeenheid;</li> <li>3° de positie van het zwaartepunt van elke laadeenheid als die niet in het midden ligt;</li> <li>4° de buitenafmetingen van elke laadeenheid;</li> <li>5° de beperkingen voor het stapelen en de richting die tijdens het vervoer moet worden toegepast;</li> <li>6° de wrijvingsfactor van de goederen, als die niet is opgenomen in bijlage B van EN 12195:2010 of in de bijlage van de normen IMO/UNECE/ILO;</li> <li>7° alle aanvullende informatie die vereist is voor de juistezekering.</li> </ol> <p>Als de verlader de vervoerder de opdracht geeft om containers of wissellaadbakken te vervoeren, verstrekt de verlader aan de vervoerder een verklaring waarin het gewicht van de vervoerde containers of wissellaadbakken wordt vermeld.</p> <p>De vervoerder verschaft toegang tot alle ter zake doende documentatie van de verlader aan de bevoegde personen in het kader van een controle.</p> <p>Tenzij op voorhand en schriftelijk anders wordt overeengekomen moet aan al de volgende voorwaarden voldaan zijn:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1° de vervoerder voldoet aan de volgende voorwaarden: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) hij voorziet een voertuig dat geschikt is voor de lading waarvoor hij is gecontracteerd;</li> <li>b) hij biedt op de plaats van laden een voertuig aan dat schoon en zonder structurele schade is;</li> <li>c) hij staat in voor het bevestigen van de container op het chassis;</li> <li>d) hij zekert de lading conform dit artikel;</li> </ol> </li> <li>2° de verpakker voldoet aan de volgende voorwaarden: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) hij beschrijft de goederen. Die beschrijving bevat minstens de informatie, vermeld in het derde lid;</li> <li>b) als de kans bestaat dat de goederen beschadigd worden door spanbanden, beschrijft hij een alternatieve methode voor het zekeren van de goederen. Als die alternatieve methode specifieke eisen stelt aan het gebruikte voertuig, worden die vermeld;</li> </ol> </li> <li>3° de verlader voldoet aan de volgende voorwaarden: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) hij staat in voor de verdeling van de lading over de laadvloer;</li> <li>b) hij respecteert de maximale toelaatbare massa en de aslasten van het voertuig;</li> <li>c) hij verstrekt de informatie, vermeld in het derde en vierde lid;</li> <li>d) hij maakt een correctezekering mogelijk;</li> </ol> </li> <li>4° de verzender voorziet in alle nodige documenten, met daarin minstens: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) een correcte beschrijving van de goederen;</li> <li>b) de massa van de totale lading;</li> <li>c) alle informatie die nodig is voor de juiste verpakking;</li> <li>d) de kennisgeving aan de verpakker en/of vervoerder van ongewone transportparameters bij individuele verpakkingen.</li> </ol> </li> </ol> | <p>45bis, § 3</p> |
|---|-------------------|

|   |            |
|---|------------|
| <p>47°/1 Het ladingzekeringsstelsel moet de krachten kunnen weerstaan die worden uitgeoefend als het voertuig de volgende versnellings- of vertragingen ondergaat:</p> <p>1° 0,8 g in voorwaartse richting;</p> <p>2° 0,5 g in achterwaartse richting;</p> <p>3° 0,5 g in zijdelingse richting, aan beide zijden.</p> <p>Als een samenstellend onderdeel van een ladingzekeringsstelsel onderworpen wordt aan een kracht als vermeld in het eerste lid, mag de erop uitgeoefende drukkracht de maximale nominale last van dat onderdeel niet overschrijden.</p> <p>De samenstellende onderdelen van een ladingzekeringsstelsel van een voertuig voldoen aan al de volgende voorwaarden:</p> <p>1° ze moeten correct functioneren;</p> <p>2° ze moeten geschikt zijn voor het gebruik dat ervan wordt gemaakt;</p> <p>3° ze mogen geen knopen, beschadigde of verzwakte elementen vertonen die de werking ervan met het oog op het zekeren van de lading kunnen aantasten;</p> <p>4° ze mogen geen scheuren, sneden of uitrafelingen vertonen;</p> <p>5° ze moeten conform de daarvoor geldende Europese en/of internationale productnormen zijn.</p> <p>Het ladingzekeringsstelsel dat wordt gebruikt om een lading in of op een voertuig te omsluiten, vast te zetten of tegen te houden, moet geschikt zijn voor de afmetingen, de vorm, de stevigheid en de kenmerken van de lading.</p> <p>Het ladingzekeringsstelsel kan opgebouwd zijn uit een enkelvoudige of gecombineerde toepassing van ladingzekeringsstelsels.</p> <p>Het omvallen of het kantelen van de lading wordt voorkomen.</p> <p>Voor het vastzetten van de lading wordt gebruikgemaakt van een of meer van de volgende bevestigingsmethodes:</p> <p>1° opsluiten;</p> <p>2° vergrendelen (plaatselijk/overal);</p> <p>3° direct vastzetten;</p> <p>4° neersjorren.</p> | 45bis, § 4 |
| <p>48° De stuwvoorziening of de geïntegreerde vergrendelvoorziening die wordt gebruikt om een lading aan een voertuig vast te maken, wordt zelf zodanig gezekeerd dat ze niet ontgrendeld kan raken of kan loskomen.</p> <p>De stuwvoorziening of de geïntegreerde vergrendelvoorziening die wordt gebruikt om een lading in of op een voertuig vast te zetten, moet voldoen aan al de volgende voorwaarden:</p> <p>1° ze is ontworpen en vervaardigd voor de doeleinden waarvoor ze wordt gebruikt;</p> <p>2° ze wordt gebruikt en onderhouden in overeenstemming met de specificaties van de fabrikant en de geldende Europese en/of internationale normen.</p>   | 45bis, § 5 |
| <p>48°/1 Voor een lading die op een voertuig omsloten, vastgezet of gestouwd wordt in overeenstemming met de richtsnoeren voor Europese beste praktijken over het zekeren van lading voor vervoer over de weg, geldt dat het ladingzekeringsstelsel voldoet aan de eisen, vermeld in paragraaf 4, eerste lid.</p> <p>De zekeringsmethoden en -middelen zijn in overeenstemming met de meest recente versie van de onderstaande normen:</p>  | 45bis, § 6 |

| Norm               | Onderwerp                                 |
|--------------------|---|
| EN 12195-1         | Berekening van de sjorkrachten            |
| EN 12640           | Sjorpunten                                |
| EN 12642           | Sterkte van de structuur van de laadvloer |
| EN 12195-2         | Sjorbanden gemaakt van kunstvezels        |
| EN 12195-3         | Sjorkettingen                             |
| EN 12195-4         | Sjorstaalkabels                           |
| ISO 1161, ISO 1496 | ISO-container                             |
| EN 283             | Wissellaadbakken                          |
| EN 12641           | Dekzeilen                                 |
| EUMOS 40511        | Palen - Rongen                            |
| EUMOS 40509        | Vervoer - Verpakking                      |

”.

**Art. 2.** De Vlaamse minister, bevoegd voor het verkeersveiligheidsbeleid, is belast met de uitvoering van dit besluit.

Brussel, 28 juni 2019.

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 – 2019/14667]

**28 JUIN 2019. — Arrêté du Gouvernement flamand modifiant l'article 3 de l'arrêté royal du 30 septembre 2005 désignant les infractions par degré aux règlements généraux pris en exécution de la loi relative à la police de la circulation routière**

## LE GOUVERNEMENT FLAMAND,

Vu la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968, l'article 29, § 1<sup>er</sup>, remplacé par la loi du 20 juillet 2005 et modifié par la loi du 8 juillet 2013 ;

Vu l'arrêté royal du 30 septembre 2005 désignant les infractions par degré aux règlements généraux pris en exécution de la loi relative à la police de la circulation routière, sanctionné par la loi du 21 décembre 2006 ;

Vu l'avis de l'Inspection des Finances, donné le 2 mai 2019 ;

Vu l'avis 66.200/3 du Conseil d'État, rendu le 6 juin 2019, en application de l'article 84, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 2<sup>o</sup>, des lois sur le Conseil d'État, 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 :

**Article 1<sup>er</sup>.** À l'article 3 de l'arrêté royal du 30 septembre 2005 désignant les infractions par degré aux règlements généraux pris en exécution de la loi relative à la police de la circulation routière, sanctionné par la loi du 21 décembre 2006 et modifié par les arrêtés royaux des 28 décembre 2006 et 7 avril 2004, sanctionné par la loi du 18 mai 2008, par l'arrêté royal du 9 janvier 2013, sanctionné par la loi du 24 février 2014, par l'arrêté royal du 28 mars 2013 et par la loi du 3 août 2016, les points 47° et 48° sont remplacés par ce qui suit :

|  |                   |
|--|-------------------|
| <p>« 47° Si le conditionnement ou l'unité de charge primaire d'un bien est endommagé ou n'est pas assez solide pour un transport de marchandises sûr, le responsable de ce conditionnement et/ou le chargeur doivent alors l'envelopper de manière complémentaire grâce à un emballage intact et suffisamment solide pour permettre une bonne sûreté du chargement.</p> <p>Le chargeur communique, préalablement et par écrit, au transporteur auquel il fait appel, toutes les informations que le transporteur estime nécessaires pour arrimer les marchandises. Ces informations comportent au moins :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1° la nature de l'unité de charge ;</li> <li>2° la masse du chargement et de chaque unité de charge ;</li> <li>3° la position du centre de gravité de chaque unité de charge si elle n'est pas centrée ;</li> <li>4° les dimensions extérieures de chaque unité de charge ;</li> <li>5° les contraintes de gerbage et d'orientation à respecter pendant le transport ;</li> <li>6° le coefficient de frottement des marchandises, s'il ne figure pas dans l'annexe B de la norme EN 12195 ou dans l'annexe des normes OMI/ULO/UNECE ;</li> <li>7° toutes les informations complémentaires indispensables pour un arrimage sûr.</li> </ol> <p>Si le chargeur confie au transporteur la mission de transporter des conteneurs ou des caisses mobiles, le chargeur fournit au transporteur une déclaration précisant la masse des conteneurs ou des caisses mobiles transportés.</p> <p>Le transporteur met toute la documentation pertinente du chargeur à la disposition de toutes les personnes autorisées dans le cadre d'une inspection.</p> <p>Sauf accord contraire préalable et par écrit, toutes les conditions suivantes doivent être remplies :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1° le transporteur doit satisfaire aux conditions suivantes : <ol style="list-style-type: none"> <li>a) il fournit un véhicule approprié à la charge qui lui a été confiée ;</li> <li>b) il met à disposition sur le lieu de chargement un véhicule propre et exempt de dommages structurels ;</li> <li>c) il est responsable de la fixation du conteneur au châssis ;</li> <li>d) il arrime la charge conformément au présent article ;</li> </ol> </li> <li>2° le conditionneur doit satisfaire aux conditions suivantes : <ol style="list-style-type: none"> <li>a) il décrit les marchandises. Cette description comporte au moins les informations mentionnées à l'alinéa 3 ;</li> <li>b) s'il y a un risque que les marchandises soient endommagées par des sangles, il décrit une méthode alternative pour les arrimer. Si cette méthode alternative impose des exigences spécifiques au véhicule utilisé, celles-ci sont mentionnées ;</li> <li>3° le chargeur doit satisfaire aux conditions suivantes : <ol style="list-style-type: none"> <li>a) il est responsable de la répartition de la charge sur le plancher de chargement ;</li> <li>b) il respecte la masse maximale admissible et les charges par essieu du véhicule ;</li> <li>c) il fournit les informations visées aux alinéas 3 et 4 ;</li> <li>d) il permet un arrimage sûr ;</li> </ol> </li> <li>4° l'expéditeur fournit tous les documents requis, et au moins : <ol style="list-style-type: none"> <li>a) une description correcte des marchandises ;</li> <li>b) la masse du chargement total ;</li> <li>c) toutes les informations indispensables à un conditionnement correct ;</li> <li>d) la notification au conditionneur et/ou au transporteur des paramètres de transport particuliers pour les emballages individuels.</li> </ol> </li> </ol> </li></ol> | <p>45bis, § 3</p> |
|--|-------------------|

|  |            |
|--|------------|
| <p>47°/1 Le système de sûreté du chargement doit pouvoir résister aux forces exercées si le véhicule subit les accélérations ou ralentissements suivants :</p> <p>1° 0,8 g vers l'avant ;<br/> 2° 0,5 g vers l'arrière ;<br/> 3° 0,5 g vers les parties latérales, de chaque côté.</p> <p>Si un composant du système d'arrimage du chargement est soumis à une force telle que visée à l'alinéa 1<sup>er</sup>, la force de pression exercée sur cet élément ne peut dépasser la charge nominale maximale de celui-ci.</p> <p>Les composants d'un système de sûreté du chargement d'un véhicule doivent satisfaire à toutes les conditions suivantes :</p> <p>1° ils doivent fonctionner correctement ;<br/> 2° ils doivent être adaptés à l'usage qui en est fait ;<br/> 3° ils ne peuvent présenter de nœuds, d'éléments endommagés ou fragilisés pouvant affecter leur fonctionnement quant à la sûreté du chargement ;<br/> 4° ils ne peuvent présenter de déchirures, de coupures ou d'effilochages ;<br/> 5° ils doivent être conformes aux normes de produits européennes et/ou internationales en vigueur en la matière.</p> <p>Le système de sûreté du chargement utilisé pour entourer, fixer ou retenir un chargement dans ou sur un véhicule doit être adapté aux mesures, à la forme, à la consistance et aux caractéristiques du chargement.</p> <p>Le système de sûreté du chargement peut être constitué d'une application simple ou combinée de systèmes de sûreté du chargement.</p> <p>Il y a lieu de prévenir tout retournement ou renversement du chargement.</p> <p>Pour fixer le chargement, une ou plusieurs des méthodes d'arrimage suivantes sont utilisées :</p> <p>1° enserrement ;<br/> 2° verrouillage (localisé/général) ;<br/> 3° fixation directe ;<br/> 4° sangles de serrage.</p> | 45bis, § 4 |
| <p>48° Le dispositif de retenue ou le dispositif de verrouillage intégré utilisé pour fixer un chargement à un véhicule est lui-même sécurisé de telle sorte qu'il ne puisse être déverrouillé ou détaché. Le dispositif de retenue ou le dispositif de verrouillage intégré utilisé pour fixer un chargement dans ou sur un véhicule doit satisfaire à toutes les conditions suivantes :</p> <p>1° il est conçu et développé aux fins pour lesquelles il est utilisé ;<br/> 2° il est utilisé et entretenu conformément aux spécifications du constructeur et aux normes européennes et/ou internationales en vigueur.</p>  | 45bis, § 5 |
| <p>48°/1 Un chargement entouré, fixé ou retenu sur un véhicule, conformément aux prescriptions des « Code de bonnes pratiques européen concernant l'arrimage des charges sur les véhicules routiers » implique que le système de sûreté du chargement satisfait aux exigences du paragraphe 4, alinéa 1<sup>er</sup>.</p> <p>Les moyens et méthodes d'arrimage sont conformes à la version la plus récente des normes ci-dessous :</p>   | 45bis, § 6 |

| Norme              | Objet  |
|--------------------|--|
|                    |  |
| EN 12195-1         | Calcul des forces de retenue                             |
| EN 12640           | Points d'arrimage  |
| EN 12642           | Résistance de la structure de la carrosserie du véhicule |
| EN 12195-2         | Sangles en fibres synthétiques                           |
| EN 12195-3         | Chaînes d'arrimage                                       |
| EN 12195-4         | Câbles d'arrimage en acier                               |
| ISO 1161, ISO 1496 | Conteneur ISO  |
| EN 283             | Caisses mobiles  |
| EN 12641           | Bâches   |
| EUMOS 40511        | Poteaux — Colonnes                                       |
| EUMOS 40509        | Transport - Emballage                                    |

**Art. 2.** Le ministre flamand ayant la politique de la sécurité routière dans ses attributions, est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Bruxelles, le 28 juin 2019.

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 – 2019/14723]

**28 JUNI 2019. — Besluit van de Vlaamse Regering houdende indeling bij de gemeentewegen van de gewestweg N19 oude Aarschotsesteenweg, tussen het kruispunt met de nieuwe N19 inclusief bijhorende Dijlebrug ter hoogte van het nieuw aangelegde tracé van de Kolonel Begaultlaan in het verlengde van de Schuiteniersbrug over de Vaart, op het grondgebied van de stad Leuven**

DE VLAAMSE REGERING,

Gelet op het Gemeentedecreet van 15 juli 2005, art. 192, gewijzigd bij Decreet van 29 juni 2012 tot wijziging van het Gemeentedecreet van 15 juli 2005;

Gelet op de beslissing van 24 april 2017 van de gemeenteraad van de stad Leuven; met planreferenties 1M3D8F G 009453 00 & 1M3D8F G 009455 00

Gelet op het advies van de Inspectie van Financiën, gegeven op 12 april 2019;

Overwegende dat de betrokken weggedeelten enkel nog van plaatselijk nut zijn en aldus niet langer als gewestweg dienen behouden te worden;

Overwegende dat de betrokken weggedeelten zich in een goede staat bevinden zoals blijkt uit de gemeenteraadsbeslissing van de stad Leuven van 24 april 2017;

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

Besluit :

**Artikel 1.** De N19 oude Aarschotsesteenweg, tussen het kruispunt met de nieuwe N19, inclusief de bijhorende Dijlebrug ter hoogte van het nieuw aangelegde tracé van de Koonel Begaultlaan in het verlengde van de Schuiteniersbrug over de Vaart, gelegen op het grondgebied van de stad Leuven, wordt ingedeeld bij de gemeentewegen.

**Art. 2.** De Vlaamse minister, bevoegd voor de openbare werken, is belast met de uitvoering van dit besluit.

Brussel, 28 juni 2019.

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 – 2019/14723]

**28 JUIN 2019. — Arrêté du Gouvernement flamand portant classification dans les routes communales de la route régionale N19 ancienne Aarschotsesteenweg, entre l'intersection avec la nouvelle N19, y compris le Dijlebrug correspondant à la hauteur du tracé nouvellement aménagé de la Kolonel Begaultlaan dans le prolongement du Schuiteniersbrug sur la Vaart, sur le territoire de la ville de Louvain**

LE GOUVERNEMENT FLAMAND,

Vu le Décret communal du 15 juillet 2005, l'art. 192, modifié par le décret du 29 juin 2012 modifiant le décret communal du 15 juillet 2005 ;

Vu la décision du 24 avril 2017 du conseil communal de la ville de Louvain, mentionnant le numéro de référence du plan 1M3D8F G 009453 00 & 1M3D8F G 009455 00 ;

Vu l'avis de l'Inspection des Finances, donné le 12 avril 2019 ;

Considérant que les parties de route concernées n'ont plus qu'un intérêt local et que, par conséquent, elles ne doivent plus être conservées en tant que routes régionales ;

Considérant que les tronçons de route concernés sont en bon état, tel qu'il ressort de la décision du conseil communal de la ville de Louvain du 24 avril 2017 ;

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 :

**Article 1<sup>er</sup>.** La N19 ancienne Aarschotsesteenweg, entre l'intersection avec la nouvelle N19, y compris le Dijlebrug correspondant à la hauteur du tracé nouvellement aménagé de la Kolonel Begaultlaan dans le prolongement du Schuiteniersbrug sur la Vaart, située sur le territoire de la ville de Louvain, est classée comme route communale.