



ADVIES

Voorontwerp van ordonnantie met betrekking tot de uitbating en veiligheid van de verkeerstunnels

18 oktober 2018

Aanvrager	Minister Pascal Smet
Aanvraag ontvangen op	26 september 2018
Aanvraag behandeld door	Commissie Ruimtelijke ordening-Mobiliteit
Aanvraag behandeld op	3 oktober 2018
Advies uitgebracht door de Plenaire zitting op	18 oktober 2018

Vooraf

De Europese richtlijn 2004/54 van 29 april 2004 regelt de uitbating en de veiligheid van de tunnels die deel uitmaken van het trans-Europese wegennet met een lengte van meer dan 500 meter. De ordonnantie « veiligheid tunnels » van 10 juli 2008 heeft deze richtlijn in de Brusselse wetgeving omgezet. Welnu, de tunnels die in de richtlijn worden beoogd, zijn onbestaande op het grondgebied van het Brussels Gewest.

Sinds de zesde Staatshervorming is het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voortaan bevoegd om de volledige materie te regelen van de minimale technische veiligheidsnormen die van toepassing zijn op de tunnels op zijn grondgebied.

De bedoeling van dit voorontwerp van ordonnantie is om een wettelijk kader te creëren tot opstelling van de minimale technische veiligheidsnormen voor de verkeerstunnels in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met een lengte van meer dan 200 meter. Tot op heden waren deze infrastructuren aan geen enkele specifieke reglementering onderworpen.

Advies

1. Algemene beschouwingen

1.1 Reglementerend kader

In de eerste plaats wil **de Raad** benadrukken dat hij positief staat tegenover het creëren van een reglementerend kader met betrekking tot de uitbating en veiligheid van de verkeerstunnels. Zoals recente gebeurtenissen in verband met tunnels het hebben aangetoond, is dit kader meer dan noodzakelijk. De veiligheidsproblemen in tunnels en de sluiting ervan hebben immers een aanzienlijke impact op de mobiliteit en dus *de facto* op de hele Brusselse economie.

De Raad begrijpt dus wel degelijk dat dit voorontwerp van ordonnantie de vereisten van de Europese richtlijn al tot tunnels in het wegennet met een lengte van meer dan 200 meter uitbreidt. Toch vraagt hij zich af wat de objectieve redenen zijn die de Regering ertoe brengen om deze vereisten niet nog verder uit te breiden tot alle verkeerstunnels op het grondgebied van het Gewest (zelfs deze met een lengte van minder dan 200 meter). Ook daar kunnen er zich veiligheidsproblemen voordoen en moeten de oplossingen om deze te verhelpen adequaat zijn.

Het beheer van de tunnels als een goede huisvader, zonder reglementerend kader, heeft immers zijn beperkingen aangetoond. Men moet de fouten uit het verleden voorkomen en zich van de goede uitbating en veiligheid van alle tunnels verzekeren, zelfs van deze met een lengte van minder dan 200 meter.

Aangezien dit voorontwerp van ordonnantie het reglementair kader op een globale wijze vaststelt en bepaalde elementen nog in een uitvoeringsbesluit moeten worden gedefinieerd, vraagt **de Raad** om hierover te kunnen worden geraadpleegd.

Tot slot vraagt **de Raad** zich af of er daarnaast een reglementair kader werd voorzien voor de bruggen en viaducten die zich op het grondgebied van het Gewest bevinden en die onder diens bevoegdheid vallen.

1.2 Delegatie van bevoegdheid, van taken

De Raad stelt vast dat artikel 4 voorziet in de mogelijkheid voor de Regering om een bevoegdheidsdelegatie te verlenen, overeenkomstig de bepalingen inzake de delegatie van bevoegdheden van het administratief recht. Hij vraagt zich af aan wie de Regering deze bevoegdheidsdelegatie kan verlenen. Voor **de Raad** kunnen de Administratieve overheid en de tunnelbeheerder niet dezelfde entiteit zijn, zo niet bestaat er een risico om rechter en partij te zijn.

In artikel 7 is er sprake van dat de tunnelbeheerder bepaalde taken kan delegeren aan elke rechtspersoon van publiek of privaat recht, die hij zal aanduiden overeenkomstig de beginselen van delegatie van bevoegdheden van het administratief recht.

De Raad heeft vragen bij het feit dat men dergelijke taken steeds meer wil privatiseren en wat de rechtvaardigingen daarvoor zijn, gezien het om openbaredienststopdrachten gaat.

Aldus vraagt **de Raad** zich af of het niet relevanter zou zijn om deze taken toe te vertrouwen aan Brussel Mobiliteit, waarbij het Bestuur uiteraard op adequate wijze zou worden versterkt.

Indien er zich niettemin een privatisering voordoet, moet deze gebeuren binnen een bepaald kader dat het toelaat om zich ervan te verzekeren dat de taken naar behoren worden uitgevoerd, omdat de veiligheid van iedereen op het spel staat.

1.3 Link met de ordonnantie « bouwplaatsen op de openbare weg »

De Raad wil zich ervan vergewissen dat voor alle werken die in de tunnels worden verricht, ook de ordonnantie van 3 mei 2018 « bouwplaatsen op de openbare weg » van toepassing is. In de logica van de coördinatie van de bouwplaatsen heeft de sluiting van een tunnel immers belangrijke gevolgen, zelfs als deze 's nachts plaatsvindt. Krachtens deze ordonnantie moet ieder geïsoleerd werk of elk geheel van werken onder, op of boven de openbare weg, het voorwerp zijn van een vergunning om het openbaar domein te bezetten (via het Osiris-programma).

De Raad vraagt dus dat er in het kader van de coördinatie van de bouwplaatsen een globale visie op de uitbating van de tunnels zou zijn, die strookt met deze van de ordonnantie « bouwplaatsen op de openbare weg ».

2. Vormbeschouwing

De Raad vraagt om de Franstalige en Nederlandstalige versies van dit voorontwerp van ordonnantie zorgvuldig te herlezen, omdat hij verschillen tussen de beide versies en de aanwezigheid van bepaalde typfouten vaststelt.

*
* *