

!

Injaas De Mul

Head of Sales

 Rue l'aéronef 2, 1140 Evere

 injaas.demul@macq.eu

 +32 491 71 03 50

Gemeente Sint-Pieters-Leeuw

Pastorijstraat 21

1600 Sint-Pieters-Leeuw

Onderwerp: Autonomie Wegbeheerder

Beste,

Evere, Brussel, 25 Januari 2022

In onderstaande brief worden de paragrafen uit concessieovereenkomst die de autonomie van de wegbeheerder garanderen in detail toelicht.

3.1.4 Garanderen van minimale kwaliteitseisen

In deze paragraaf vragen we het engagement van de Concessiegever om niet langer dan nodig een traject te belemmeren en in het geval van wijzigingen aan het traject dit op voorhand met ons te overleggen.

Duiding

3.1.4 Garanderen van minimale kwaliteitseisen

In het bijzonder rusten op de Concessiegever de volgende verplichtingen teneinde een kwaliteitsvolle uitvoering van de Overeenkomst door de Concessiehouder te garanderen:

- De Concessiegever zal alle nodige ondersteuning geven met betrekking tot nutsvoorzieningen (zoals doch niet beperkt tot elektrische voeding) en zal eveneens instaan voor het aanleveren van een energiecontract voor beide palen, per Traject, voorafgaand aan de

plaatsing van het Trajectcontrolesysteem.

- Onverminderd artikel 7.3, tracht de Concessiegever aanpassingen aan het Traject (o.a. wegnis en andere infrastructuur) gedurende de uitvoeringstermijn van deze Overeenkomst zo veel als mogelijk te vermijden.
- In ieder geval worden geen aanpassingen doorgevoerd aan het Traject noch aan de ruimere weginfrastructuur binnen de Concessiezone zonder voorafgaand overleg met de Concessiehouder.
- Onverminderd artikel 7.3, tracht de Concessiegever belemmeringen van de verkeersdoorstroming door een Traject gedurende de uitvoeringstermijn van deze Overeenkomst zo veel als mogelijk te vermijden.

Het voorafgaand overleg biedt de mogelijkheid om een evaluatie uit te voeren van de impact van de wijzigingen op de conformiteit van het traject. In deze evaluatie wordt er gekeken naar de impact op de trajectlengte, uniformiteit van het snelheidsregime en aanwezigheid van alle componenten van het Trajectcontrolesysteem na het uitvoeren van de aanpassingen.

Zo kan bijvoorbeeld een aanpassing van de belijning op het traject een invloed hebben op de trajectlengte. Het vervangen van asfalt ter hoogte van camera's kan resulteren in het verwijderen van de markeringsnagels die geplaatst worden om het begin en het einde van het traject kenbaar en controleerbaar te maken voor de onafhankelijke instantie die instaat voor de ijking van het systeem. Het invoeren van een verhoogde inrichting met een aankondigend bord op het traject kan de uniformiteit van het snelheidsregime op het traject verbreken. Geval per geval dient men dus – in onderling overleg - te evalueren welke acties er genomen moeten worden om het traject terug te kunnen iken, inkorten, opsplitsen of desgevallend te verwijderen wanneer het niet meer mogelijk is om rechtsgeldige kandidaat overtreeders te genereren.

We wensen te benadrukken dat het een voorafgaand overleg betreft en niet een voorafgaand akkoord, dit houdt in dat een gemeente steeds onverminderd een éézijdige beslissing kan nemen.

De wegbeheerder – in dit geval de gemeente – blijft als enige bevoegd voor de inrichting van de weg.

3.2.2 Exploitatie TaaS-systeem

Duiding

- Studie en vergunningen:
 - o Opstellen studiedossier Trajectcontroles;

De autonoom gekozen trajecten door de gemeente worden door TaaS verkeerskundig en technisch onderzocht.

In het verkeerskundige onderzoek wordt gekeken naar de karakteristieken van het traject enerzijds en anderzijds naar de metrologische vereisten om een traject in te voeren. We wensen graag te vermelden dat hier net aan dezelfde wettelijke bepalingen moet voldaan worden als voor trajectcontroles die via een eventuele investering door de gemeente worden geplaatst.

Op geen enkel ogenblik, noch voorafgaand noch tijdens de uitvoering van de concessieovereenkomst, worden gemeenten ertoe verplicht om verkeersremmende maatregelen te verwijderen of wordt het hen verboden om verkeersremmende maatregelen aan te brengen eens de trajectcontrole geïnstalleerd is.

Op trajecten met snelheidslimiet van 50 km/u waar er een verhoogde inrichting met aankondigend bord aanwezig is, heeft het traject geen uniform snelheidsregime omdat er volgens de verkeerswet op deze verhoogde inrichting een snelheidslimiet van 30 km/u geldt. Hierdoor is het wettelijk niet toegelaten om op dergelijk traject de snelheid te handhaven door middel van trajectcontrole. De gemeente heeft in dit geval de autonome keuze om het traject in te korten, op te splitsen, de verhoogde inrichting of enkel het bord te verwijderen of geen trajectcontrole in te voeren.

Het technisch onderzoek resulteert in opgemaakte situatieplannen waarop de precieze locaties van de

palen vermeld worden, het aanleveren van EAN-codes en de timing om deze aan te sluiten. Voorafgaand aan de plaatsing worden tijdens een rondgang met de gemeente de locaties van de palen gemarkeerd op de grond. Na goedkeuring van de gemeente worden de werken opgestart.

5.1 Wijzigingen op initiatief van de Concessiegever

Duiding

De Concessiegever mag een wijziging van de Overeenkomst voorstellen.

De Concessiehouder is ertoe gehouden alle redelijke toevoegingen, weglatingen en wijzigingen aan de Overeenkomst aan te brengen, die de Concessiegever in de loop van de uitvoering beveelt.

Wijzigingen door de Concessiegever vereisen een passende compensatie van de Concessiehouder. De Concessiehouder dient daartoe een verrekeningsvoorstel in waarbij alle gevolgen van de wijziging op het verloop van de uitvoering van de Overeenkomst en de kostprijs worden weergegeven.

Bovenstaande wijzigingen op initiatief van de Concessiegever handelen over de modaliteiten van de overeenkomst, maar niet over eventuele wijzigingen in en op de trajecten. Wijzigingen op bestaande trajecten worden beschreven in paragraaf 3.1.4, 7.3.2 en 7.3.3.

7.3 Tekortkomingen concessiegever

In deze paragraaf vragen we het engagement van de Concessiegever om niet langer dan nodig een traject te belemmeren en in het geval van wijzigingen aan het traject dit op voorhand met ons te overleggen.

Duiding

7.3.2

Worden in ieder geval als Tekortkoming Concessiegever beschouwd:

- a) Het niet aanleveren van het energiecontract voor het Trajectcontrolesysteem binnen zes (6) maanden na de ondertekening van deze Overeenkomst;
- b) Het (laten) uitvoeren van aanpassingen en andere werkzaamheden ter hoogte van een Traject dewelke de operationaliteit en functionaliteit van het TaaS-systeem, in het bijzonder de Registratie, geheel of gedeeltelijk belemmeren voor een periode langer dan veertien (14) kalenderdagen;
- c) Het (laten) uitvoeren van onderhoudswerken ter hoogte van een Traject ten gevolge waarvan de verkeersdoorstroom door een Traject geheel of gedeeltelijk belemmerd wordt langer dan vijf (5) opeenvolgende kalenderdagen of tien (10) kalenderdagen op jaarbasis;
- d) Het (laten) doorvoeren van structurele aanpassing ter hoogte van een Traject of binnen de ruimere weginfrastructuur binnen de Concessiezone zonder voorafgaand overleg met de Concessiehouder;
- e) Het niet nakoming van de verbintenis tot Verwerking zoals omschreven in artikel 3.1.1, waardoor de Verwerkingsratio daalt onder de 95 %;

7.3.3

De Tekortkomingen Concessiegever a), b) en c) geven aanleiding tot verlenging van de uitvoeringstermijn, de Tekortkomingen Concessiegever d) en e) geven aanleiding tot betaling van een vergoeding ter compensatie van het financiële nadeel geleden door de Concessiehouder, te weten de (i) toename in de uitgaven en/of (ii) de afname van de inkomsten, als gevolg van de Tekortkoming Concessiegever.

Het voorafgaand overleg biedt de mogelijkheid om een evaluatie uit te voeren van de impact van de wijzigingen op de conformiteit van het traject. In deze evaluatie wordt er gekeken naar de impact op de trajectlengte, uniformiteit van het snelheidsregime en aanwezigheid van alle componenten van het Trajectcontrolesysteem na het uitvoeren van de aanpassingen.

Zo kan bijvoorbeeld een aanpassing van de belijning op het traject een invloed hebben op de trajectlengte. Het vervangen van asfalt ter hoogte van camera's kan resulteren in het verwijderen van de markeringsnagels die geplaatst worden om het begin en het einde van het traject kenbaar en controleerbaar te maken voor de onafhankelijke instantie die instaat voor de ijking van het systeem. Het invoeren van een verhoogde inrichting met een aankondigend bord op het traject kan de uniformiteit van het snelheidsregime op het traject verbreken. Geval per geval dient men dus – in onderling overleg - te evalueren welke acties er genomen moeten worden om het traject terug te kunnen iken, inkorten, opsplitsen of desgevallend te verwijderen wanneer het niet meer mogelijk is om rechtsgeldige kandidaat overtreeders te genereren.

We wensen te benadrukken dat het een voorafgaand overleg betreft en niet een voorafgaand akkoord, dit houdt in dat een gemeente steeds onverminderd een éézijdige beslissing kan nemen.

De wegbeheerder – in dit geval de gemeente – blijft als enige bevoegd voor de inrichting van de weg.

8. Onvoorzienbare omstandigheden

De paragraaf van de onvoorzienbare omstandigheden beschrijft de modaliteiten in geval van onvoorzienbare omstandigheden. Deze paragraaf beschrijft dus enerzijds de engagementen van beide partijen en de anderzijds de gevolgen bij het zich voordoen van onvoorzienbare omstandigheden.

8.1

Indien er zich tijdens de uitvoering van de Overeenkomst onvoorzienbare omstandigheden voordoen, kan elke Partij herziening van de Overeenkomst verzoeken, inbegrepen het recht voor Partijen op een passende compensatie overeenkomstig artikel 8.3, als aan de volgende cumulatieve

voorwaarden is voldaan:

- a) de omstandigheden dienen een abnormaal karakter te hebben;
- b) zij konden niet redelijkerwijze worden voorzien bij het sluiten van de Overeenkomst;
- c) de vragende Partij heeft alle redelijke inspanningen geleverd om de onvoorziene omstandigheden te verhelpen of te vermijden;
- d) de onvoorziene omstandigheden maken de uitvoering van de Overeenkomst aanzienlijk moeilijker of kostelijker.

Indien er zich tijdens de uitvoering van de Overeenkomst onvoorziene omstandigheden voordoen, die de plichten van de Concessiegever in artikel 3.1.1 (Verwerking), artikel 3.1.3 (Ontvangst en inning van de GAS-boetes) en artikel 3.1.4 (Garanderen van minimale kwaliteitseisen) van de Overeenkomst onwerkbaar of onmogelijk maken, aanvaardt de Concessiegever dat zij onverkort zal blijven voldoen aan haar essentiële verplichting in de artikelen 3.1.2 en 4 van de Overeenkomst (Betaling van Concessievergoeding).

8.2

Maken in ieder geval onvoorzienbare omstandigheid uit in hoofde van de Concessiehouder:

- een wijziging van de toepasselijke regelgeving die in werking treedt na de ondertekening van de Overeenkomst en op die datum door de Concessiehouder redelijkerwijs niet kon worden voorzien en:

- a) die specifiek gericht is op de Concessiehouder of de diensten die door deze Overeenkomst in concessie gegeven worden, en;

b) die gevolgen heeft voor de Concessie, en;

- een aanpassing aan de weginfrastructuur op het grondgebied van de Concessiegever dewelke zonder voorafgaand overleg tot gevolg heeft dat de verkeersdoorstroom door één of meer Trajecten afneemt ten belope van meer dan 50 % .

8.3

Onvoorzienbare omstandigheden geven aanleiding tot verlenging van de uitvoeringstermijn en/of betaling van een vergoeding ter compensatie van het financiële nadeel geleden door de Concessiehouder, te weten de (i) toename in de uitgaven en/of (ii) de afname van de inkomsten.

We wensen te benadrukken dat de concessiegever kan kiezen om ofwel de duur van de overeenkomst te verlengen met de gemiste maanden en/of de overeenkomst niet te verlengen en een vergoeding te betalen voor de gemiste maanden. We geven nogmaals aan dat in geval van onvoorziene omstandigheden en er toch een vergoeding van toepassing zou zijn voor de benadeelde partij, dat men dit steeds in onderling overleg overeen dient te komen.

Ondertekend te Evere, 25 januari 2022



Injaas De Mul

Head of Sales