

**ONTWERP VAN DECREET TOT WIJZIGING VAN HET DECREET VAN  
17 JUNI 2011 BETREFFENDE HET BEHEER VAN DE VERKEERSVEILIGHEID  
VAN WEGINFRASTRUCTUUR**

**Samenvatting**

Dit decreet wijzigt het decreet van 17 juni 2011 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur. Het zet hiermee, voor wat Vlaanderen betreft, de Richtlijn (EU) 2019/1936 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2019 tot wijziging van Richtlijn 2008/96/EG betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur, om.

**MEMORIE VAN TOELICHTING**

**I. ALGEMENE TOELICHTING****A. Situering**

1. Richtlijn 2008/96/EG betreffende het beheer van de verkeersveiligheid (hierna: de richtlijn van 2008) beoogt een uniform, constant en hoog niveau van verkeersveiligheid op het Europese wegennet te verzekeren.

De richtlijn van 2008 werd voor Vlaanderen omgezet door het decreet van 17 juni 2011 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur (hierna: het decreet van 17 juni 2011) en het uitvoeringsbesluit van 3 februari 2012 houdende de uitvoering van het decreet van 17 juni 2011 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur (hierna: het BVR van 3 februari 2012).

2. Richtlijn (EU) 2019/1936 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2019 tot wijziging van Richtlijn 2008/96/EG betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van de weginfrastructuur (hierna: de richtlijn van 2019) wijzigt op een aantal vlakken de richtlijn van 2008.

Voorliggend ontwerp van decreet beoogt de richtlijn van 2019 gedeeltelijk om te zetten door het decreet van 17 juni 2011 te wijzigen.

Tevens wordt een deel van de omzetting doorgevoerd middels wijziging van het uitvoeringsbesluit van 3 februari 2012.

**B. Inhoud****Probleemstelling en omgevingsanalyse**

1. Het Commission Staff Working Document van 19 juni 2019 'EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 – Next steps towards "Vision Zero"' stelt tot doel om het aantal verkeersdoden en zwaargewonden in de Europese Unie tussen 2020 en 2030 te halveren.

2. Tijdens de derde ministeriële conferentie van de WHO van 19 en 20 februari 2020 bevestigden de lidstaten van de WHO hun engagement inzake

verkeersveiligheid voor het eerstvolgende decennium in de verklaring van Stockholm.

3. Gebaseerd op het advies van experts en volgens de 'Safe System' benadering stelt de "Europe on the move"-communicatie en het Commission Staff Working Document bovendien een aantal thema's voor om de grootste verkeersveiligheidsuitdagingen aan te pakken, namelijk: (1) veiligheid van weginfrastructuur, (2) voertuigveiligheid, (3) verkeersveilig gedrag inzake snelheid, alcohol en drugs, afleiding en het gebruik van beschermende uitrusting en (4) noodhulp. Het is dus duidelijk dat de weginfrastructuur een belangrijke bijdrage moet leveren tot de beoogde vermindering van het aantal verkeersongevallen en -slachtoffers in de Europese Unie.

4. De laatste jaren is er sterke vooruitgang geboekt op het gebied van het ontwerp van voertuigen (verkeersveiligheidsvoorzieningen, ontwerp en toepassing van nieuwe technologieën), hetgeen heeft bijgedragen tot het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers.

Om het aantal slachtoffers op de wegen verder te doen dalen, zijn echter ook op andere terreinen maatregelen vereist.

Het beheer van de verkeersveiligheid van de weginfrastructuur biedt hier een aanzienlijke ruimte voor verbeteringen, waarvan gebruik moet worden gemaakt.

### **Beleidsmaatregelen en doelstelling**

1. De richtlijn van 2019 tracht – onder meer door de uitbreiding van het toepassingsgebied naar autosnelwegen en andere hoofdwegen die geen deel uitmaken van het TEN-T-netwerk en de aanpassing van de procedures –nog beter tegemoet te komen aan de doelstelling om het aantal verkeersdoden en zwaargewonden in de Europese Unie tussen 2020 en 2030 te halveren.

2. De richtlijn van 2008 stelde vier procedures vast die allen bijdragen tot het verbeteren van de verkeersveiligheid van de weginfrastructuur van het Europese wegennet en het reduceren van het aantal verkeersongevallen.

De grootste wijziging in het kader van deze procedures onder de nieuwe richtlijn van 2019 betreft de aanpassing van een reactieve naar een proactieve en risico gebaseerde verkeersveiligheidsbeoordeling van het wegennet. Dergelijke risico gebaseerde verkeersveiligheidsbeoordelingen van het wegennet zijn een efficiënt en effectief instrument gebleken om te bepalen welke gedeelten van het wegennet aan een meer gerichte en gedetailleerde verkeersveiligheidsinspectie moeten worden onderworpen en welke investeringen prioriteit moeten krijgen omdat ze kunnen leiden tot een verbetering van de veiligheid op het volledige wegennet.

3. Bovendien verplicht de richtlijn van 2019 bij de toepassing van deze procedures om rekening te houden met de behoeften van de kwetsbare weggebruikers.

4. Dit ontwerp van decreet voorziet overeenkomstig de bepalingen van de richtlijn van 2019 in de uitbreiding van het toepassingsgebied, de aanpassing van de procedures, en de versterking van de aandacht voor de kwetsbare weggebruikers in het decreet van 17 juni 2011.

Aangezien het ontwerp van decreet strekt tot omzetting van de richtlijn van 2019, is de vrije beleidsruimte *in casu* beperkt.

## **Implementatie**

1. De gedetailleerde uitwerking van de procedures maakt, zoals in het decreet van 17 juni 2011, geen onderdeel uit van dit ontwerp van decreet en zal bij uitvoeringsbesluit worden geregeld.

Het gaat om vier procedures, met name:

- verkeersveiligheidseffectbeoordeling (in de planningsfase van infrastructuurwerken)
- verkeersveiligheidsaudit
- verkeersveiligheidsbeoordeling van het wegennet (periodieke integrale beoordeling van het hele wegennet onder het toepassingsgebied)
- verkeersveiligheidsinspecties (periodieke en gerichte)

De uitwerking van deze procedures is, omwille van het gedetailleerd karakter, immers niet op haar plaats in een decreet. Er wordt momenteel de laatste hand gelegd aan een uitvoeringsbesluit.

Daarnaast werkt de Commissie, samen met een groep van experts van de verschillende lidstaten (waar ook Vlaanderen deel van uitmaakt) momenteel nog aan een gemeenschappelijke methodologie voor één van deze procedures, namelijk de verkeersveiligheidsbeoordeling van het wegennet.

Deze manier van werken laat toe om op een relatief eenvoudige wijze in te spelen op nieuwe inzichten. Het is gemakkelijker om hierop in te spelen door een uitvoeringsbesluit aan te passen, dan door het decreet te wijzigen.

2. Omwille van het feit dat de concrete uitwerking van de procedures in het uitvoeringsbesluit zal worden geregeld, wordt opgenomen dat de inwerkingtreding van dit ontwerp van decreet door de Vlaamse Regering wordt bepaald.

Op die manier kan een gelijktijdige inwerkingtreding van het decreet en het uitvoeringsbesluit worden verzekerd.

Teneinde de omzettingstermijn niet te compromitteren, wordt bepaald dat het ontwerp van decreet uiterlijk in werking treedt op 17 december 2021, zijnde de uiterlijke omzettingsdatum.

## **C. Totstandkomingsprocedure**

1. Advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA)

2. Advies van de Raad van State

## **D. Bevoegdheid van het Vlaamse Gewest**

Het ontwerp van decreet regelt een gewestaangelegenheid.

## **II. Toelichting bij de artikelen**

## Hoofdstuk 1. Inleidende bepalingen

### **Artikel 1**

De bevoegdheid tot het omzetten van de richtlijn betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van de weginfrastructuur kadert in de bevoegdheid die de gewesten hebben inzake openbare werken en vervoer krachtens artikel 6, §1, X, 1°, 2°bis en 8°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

## Hoofdstuk 2. Wijzigingsbepalingen

### **Artikel 2**

Dit ontwerp vormt slechts een gedeeltelijke omzetting van de richtlijn van 2019 omdat enerzijds een deel van de richtlijn zal worden omgezet door een uitvoeringsbesluit en anderzijds omdat (het nieuwe lid 1bis van) artikel 7 van de richtlijn tot de bevoegdheid van de Federale overheid behoort in het kader van gegevensbeheer.

### **Artikel 3**

Dit artikel breidt het toepassingsgebied van het decreet van 17 juni 2011 uit in overeenstemming met het ruimere toepassingsgebied van de richtlijn van 2019, door vervanging van het eerste lid.

De richtlijn van 2019 is niet enkel van toepassing op de wegen die deel uitmaken van het trans-Europese wegennet, maar ook op autosnelwegen, hoofdwegen en andere wegen die met financiering van de Europese Unie worden gerealiseerd.

Het trans-Europese wegennet wordt op dit moment geregeld door de verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad.

Het nieuwe toegevoegde vierde lid voorziet de mogelijkheid voor de Vlaamse Regering om hoofdwegen met een laag veiligheidsrisico uit te sluiten van het toepassingsgebied. Dit is overgenomen uit de richtlijn, maar zal in realiteit voor de Vlaamse hoofdwegen weinig toegepast kunnen worden.

### **Artikel 4**

Deze bepaling bevat de aanpassingen aan de definities die in het decreet van 17 juni 2011 worden gebruikt. Het gaat hierbij grotendeels om de getrouwe omzetting van de in de richtlijn van 2019 vermelde definities.

Als enige inhoudelijke verschil, werd onder het nieuw punt 1°/3 het begrip hoofdweg gedefinieerd als: een weg buiten stedelijke gebieden die grote steden of regio's, of beide, verbindt en die in de geldende wegategorisering behoort tot de hoogste wegategorie onder de categorie autosnelweg.

In Vlaanderen werd de wegategorisering recent gewijzigd door het decreet van 9 oktober 2020 houdende diverse bepalingen over het gemeenschappelijk vervoer, het algemeen mobiliteitsbeleid, de weginfrastructuur en het wegenbeleid, en de waterinfrastructuur en het waterbeleid (artikel 74 en volgende)(BS 27/11/2020).

Het is naar deze nieuwe wegategorisering dat deze definitie verwijst.

Onder punt 8° en 8°/1 worden de nieuwe begrippen "gerichte veiligheidsinspectie" en "periodieke veiligheidsinspectie" ingevoerd.

## **Artikel 5**

Deze bepaling vervangt artikel 8 van het decreet van 17 juni 2011. De procedure voor de verkeersveiligheidsbeoordeling van het wegennet wordt aangepast in overeenstemming met de richtlijn van 2019.

Het gaat met name om de aanpassing van een reactieve naar een proactieve en risico gebaseerde verkeersveiligheidsbeoordeling van het wegennet, die niet enkel gebaseerd is op historische ongevalstatistieken, maar op basis van de objectieve veiligheid van de weg. De Commissie zal nog richtsnoeren verstrekken inzake de methodologie voor de verkeersveiligheidsbeoordelingen en de veiligheidsclassificaties.

Artikel 5.4. van de richtlijn van 2019 stelt dat bij de uitvoering van de verkeersveiligheidsbeoordeling van een weg rekening gehouden kan worden met de in bijlage III van de richtlijn vastgestelde indicatieve elementen. Artikel 12 van de richtlijn van 2019 bepaalt dat deze bijlage kan worden aangepast aan de technische vooruitgang. Om te vermijden dat bij elke wijziging van deze bijlage bij de richtlijn, het decreet moet worden gewijzigd, werd besloten om deze bijlage niet integraal op te nemen in het decreet. Voor de implementatie van deze bijlage volstaat immers een verwijzing in de wettekst waarbij de richtlijn zelf wordt omgezet.

Men kan op een eenvoudige wijze kennis nemen van deze bijlage. De verwijzing naar deze bijlage kan bijgevolg volstaan (zie o.a. zaak C-478/99).

Het nieuwe artikel 8, laatste lid, van het ontwerp van decreet bepaalt dat de Vlaamse Regering gemachtigd wordt om op dit vlak nadere regels te bepalen die rekening houden met de specifieke situatie in Vlaanderen. Hierdoor kan de Vlaamse Regering, vertrekkend vanuit de richtlijn en de indicatief vastgestelde elementen in bijlage III, bepalen hoe het ongevalsrisico en de ernst en de gevolgen worden geëvalueerd, welke criteria minimaal moeten worden beoordeeld, welke vormvereisten minimaal moeten worden nageleefd bij het uitvoeren van een verkeersveiligheidsbeoordeling en bepalen wie exact zal belast worden met de uitvoering ervan.

## **Artikel 6**

Deze bepaling wijzigt artikel 9 van het decreet van 17 juni 2011. Met name wordt de procedure voor de periodieke verkeersveiligheidsinspectie aangepast aan de richtlijn van 2019.

Het betreft de verkeersveiligheidsinspecties die als preventieve maatregel worden uitgevoerd en die een doeltreffend instrument vormen om gevaren te voorkomen voor alle weggebruikers, inclusief de kwetsbare weggebruikers. Ook op dit ogenblik worden in Vlaanderen in de praktijk al regelmatig inspecties uitgevoerd naar de veiligheid van de weg.

De Vlaamse Regering kan deze verkeersveiligheidsinspecties verder vorm geven door nadere regels te bepalen, welke kunnen bestaan uit inhoudelijke vereisten en/of vormvereisten.

## **Artikel 7**

Met deze bepaling wordt de follow-up van de procedure inzake verkeersveiligheidsbeoordelingen en de gerichte verkeersveiligheidsinspecties, zoals voorzien in de richtlijn van 2019, omgezet.

Volgens artikel 6bis, tweede lid, van de richtlijn kan voor de uitvoering van de gerichte verkeersveiligheidsinspecties rekening gehouden worden met de indicatieve elementen in bijlage IIbis van de richtlijn. Om dezelfde redenen als bij artikel 5 van dit decreet werd deze bijlage niet integraal overgenomen in het decreet. De door de Vlaamse Regering aangeduide instantie moet ook zorgen voor de opstelling en de regelmatige actualisering van een actieplan.

De concrete regels in verband met het actieplan horen niet thuis in het decreet. Om deze reden is voorzien dat nadere regels kunnen worden bepaald door de Vlaamse Regering.

### **Artikel 8**

Bij de verschillende procedures moet rekening gehouden worden met de behoeften van de kwetsbare weggebruikers.

### **Artikel 9**

De laatste jaren is er sterke vooruitgang geboekt op het gebied van het ontwerp van voertuigen en de geautomatiseerde rijhulpsystemen, hetgeen heeft bijgedragen tot het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers.

Om het aantal slachtoffers op de wegen verder te doen dalen, vereist de richtlijn dat in de bestaande en toekomstige procedures voor wegmarkeringen en verkeersborden bijzondere aandacht wordt besteed aan de leesbaarheid en detecteerbaarheid daarvan voor geautomatiseerde rijhulpsystemen en menselijke bestuurders. Het betreft met name de technische voorschriften voor verkeersborden en wegmarkeringen.

### **Artikel 10**

De richtlijn heeft bijzondere aandacht voor de kwetsbare weggebruikers. Om deze reden vereist de richtlijn ook dat de opleiding voor verkeersveiligheidsauditors vanaf 17 december 2024 aspecten omvat die betrekking hebben op de kwetsbare weggebruikers.

In de praktijk omvat de huidige opleiding al elementen rond kwetsbare weggebruikers.

Hoofdstuk 3. Inwerkingtreding

### **Artikel 11**

Opdat dit decreet echt uitwerking zou kunnen hebben, zal de Vlaamse Regering op verschillende vlakken voor de verdere uitvoering moeten zorgen. Om deze reden is dan ook bepaald dat de Vlaamse Regering de datum van inwerkingtreding van het decreet zal bepalen.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

Bijlagen

- concordantietabel A
- concordantietabel B