Vlaamse Regering

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

# NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

**Betreft: - ontwerp van decreet tot wijziging van het decreet van 17 juni 2011 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur**
**- eerste principiële goedkeuring**

**Om het aantal verkeersdoden en zwaargewonden op de wegen verder te doen dalen, werd 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 de weginfrastructuur, op Europees niveau goedgekeurd.**

**De richtlijn (EU) 2019/1936 voorziet in de aanpassing van het toepassingsgebied van de richtlijn 2008/96/EG - onder meer door de uitbreiding van het toepassingsgebied naar autosnelwegen en andere hoofdwegen die geen deel uitmaken van het TEN-T-netwerk -, de wijziging van de procedures van een reactieve naar een proactieve en risico gebaseerde verkeersveiligheidsbeoordeling van het wegennet. Bovendien verplicht de nieuwe richtlijn bij de toepassing van deze procedures meer rekening te houden met de kwetsbare weggebruikers.**

**Vlaanderen zet de richtlijn (EU) 2019/1936 om via een decreetwijziging van het huidige decreet van 17 juni 2011 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur en via een wijziging van het uitvoeringsbesluit van het decreet van 3 februari 2012.**

## 1. SITUERING

### A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

Dit decreet heeft binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken betrekking op het beleidsveld "weginfrastructuur en wegenbeleid".

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 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.

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.

Dit is het doel van 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 de weginfrastructuur (hierna: de richtlijn van 2019), die de richtlijn 2008/96/EG op een aantal punten wijzigt.

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

## B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

Het bijgaande ontwerp van decreet werd aangepast aan het wetgevingsadvies nr. 2021/86 van 9 maart 2021.

Het advies van de Inspectie van Financiën van 8 maart 2021 was gunstig.

Er werd een begrotingsakkoord verleend op 25 maart 2021

# 2. INHOUD

## A. ALGEMENE TOELICHTING

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.

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.

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

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.

### B. TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN

Een afzonderlijke toelichting bij de inhoud van elk artikel is niet opportuun. Hiervoor kan worden verwezen naar de artikelsgewijze bespreking in de memorie van toelichting bij het ontwerp van decreet.

## 3. BESTUURLIJKE IMPACT

### A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

De richtlijn van 2019 breidt het toepassingsgebied van de bestaande richtlijn van 2008 uit. Het huidige toepassingsgebied omvat het Trans-Europese wegennetwerk, zijnde ongeveer 980 kilometer aan wegennet.

Het voorliggend ontwerpdecreet breidt het toepassingsgebied van het bestaande decreet van 17 juni 2011 uit naar andere autosnelwegen en andere hoofdwegen. De term hoofdweg wordt gedefinieerd, conform de richtlijn van 2019, in artikel 4 van het decreet als "een weg buiten stedelijke gebieden die grote steden of regio's, of beide, verbindt en die in de geldende wegcategorisering behoort tot de hoogste wegcategorie onder de categorie autosnelweg." Overeenkomstig de nieuwe wegencategorisering uit het decreet houdende diverse bepalingen over het gemeenschappelijk vervoer, het algemeen mobiliteitsbeleid, de weginfrastructuur en het wegenbeleid, en de waterinfrastructuur en het waterbeleid van 9 oktober 2020 (BS 27 november 2020) omhelst het nieuwe toepassingsgebied het hoofdwegennet dat bestaat uit de Vlaamse en Europese hoofdwegen. De selectie van Vlaamse en Europese hoofdwegen ligt nog niet vast. In het voorstel dat momenteel ter advies aan de vervoerregio's is overgemaakt, omvatten deze ongeveer 1300 kilometer wegen. Dit wil zeggen dat het toepassingsgebied uitbreidt met ongeveer 32%. Volgens een ruwe inschatting zal deze uitbreiding leiden tot een jaarlijkse meerkost van ongeveer €50.000. Deze zeer beperkte meerkost wordt opgevangen binnen de bestaande budgetten.

Ook voor de aanpassing van de methodologie (artikel 5 van het nieuwe decreet) voor de verkeersveiligheidsbeoordeling van het wegennet zal een beperkt bijkomend eenmalig budget nodig zijn. Het is niet mogelijk om het bijkomende budget nu al in te schatten aangezien de Europese Commissie nog richtsnoeren moet verstrekken omtrent deze nieuwe methodologie.

### B. ESR-TOETS

Is niet van toepassing.

## C. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

Het voorstel heeft geen weerslag op het personeelsbestand en de personeelsbudgetten van de Vlaamse overheid.

## D. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

a. personeel: het voorstel heeft geen weerslag op het gebied van personeelsinzet;
b. werkingsuitgaven: het voorstel heeft geen weerslag op de lopende uitgaven;
c. investeringen en schulden: het voorstel heeft geen investeringen als gevolg;
d. ontvangsten: het voorstel resulteert niet in bijkomende ontvangsten;
e. conclusie: het voorstel heeft geen weerslag op de lokale en provinciale besturen.

# 4. VERDER TRAJECT

Na de principiële goedkeuring door de Vlaamse Regering van dit ontwerp van decreet, wordt advies ingewonnen bij de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) en de Raad van State.

Een uitvoeringsbesluit van de Vlaamse Regering zal het decreet verder uitwerken.

De richtlijn van 2019 vereist de omzetting tegen uiterlijk 17 december 2021.

# 5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

1° haar principiële goedkeuring te hechten aan het bijgaande ontwerp van decreet tot wijziging van het decreet van 17 juni 2011 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur en de bijhorende memorie van toelichting;

2° de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken

2.1. te gelasten over voornoemd ontwerp van decreet het advies in te winnen van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) (met het verzoek het advies mee te delen binnen een termijn van 30 dagen);

2.2. te gelasten over voornoemd vontwerp van decreet het advies in te winnen van de Raad van State, met verzoek het advies mee te delen binnen een termijn van 30 dagen, met toepassing van artikel 84, §1, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, als de Vlaamse minister oordeelt dat voornoemd advies geen aanleiding geeft tot aanpassing van de heden door de Vlaamse Regering principieel goedgekeurde tekst.

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

Bijlagen:
- Ontwerp van decreet tot wijziging van het decreet van 17 juni 2011 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur
- Memorie van Toelichting
- Concordantietabel 'A'
- Concordantietabel 'B'
- Advies Inspectie van Financiën van 8 maart 2021.
- Begrotingsakkoord van 25 maart 2021.