

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

# NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

- Betreft:**
- ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 3 februari 2012 houdende de uitvoering van het decreet van 17 juni 2011 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur
  - 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 besluit 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.

## **B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN**

Het bijgaande ontwerp van besluit werd aangepast aan het wetgevingsadvies nr. 2021/346 van 17 september 2021.

Het advies van de Inspectie van Financiën werd ontvangen op 16 september 2021 en was gunstig.

## **2. INHOUD**

### **A. ALGEMENE TOELICHTING**

1. De omzetting van de richtlijn van 2019 gebeurt in twee stappen.

In een eerste stap werd op decretaal niveau het decreet van 17 juni 2011 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur aangepast. Het decreet tot wijziging van het huidige decreet van 17 juni 2011 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur (hierna: decreet van 2021) werd reeds definitief goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 25 juni 2021 en in de plenaire vergadering van het Vlaamse parlement van 20 oktober 2021 goedgekeurd .

Als tweede stap wijzigt voorliggend ontwerp van besluit het uitvoeringsbesluit van 3 februari 2012 houdende de uitvoering van het decreet van 17 juni 2011 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur om het in overeenstemming te brengen met de richtlijn van 2019 en om het wijzigingsdecreet verder uit te werken.

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

2. 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 besluit voorziet in de uitvoering van het decreet en in de aanpassing van de procedures overeenkomstig de bepalingen van de richtlijn van 2019. Daarnaast worden een aantal bepalingen die de procedures, aanstelling en de opleiding van auditoren uitwerken, vereenvoudigd of verduidelijkt.

3. De Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) vroeg in haar advies bij het decreet om in een grondige analyse na te gaan of de verkeersveiligheidsbeoordelingen en -audits de afgelopen tien jaar aanleiding hebben gegeven tot duidelijke verkeersveiligheidsbaten en welke kost hier tegenover staat. Het is heel erg moeilijk om te bepalen welke geïsoleerde effecten het resultaat zijn van de ingevoerde procedures, laat staan de kosten en baten hiervan uit te drukken. Daarom wordt de analyse beperkt tot een gelimiteerde analyse omtrent de impact en effectiviteit van de procedures van 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.

Wat de verkeersveiligheidsaudits betreft, zijn er sinds 2017 meer dan 100 audits uitgevoerd in Vlaanderen.

	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>
fase 1	6	3	5	5
fase 2	1	3	2	5
fase 3	13	5	3	5
fase 4	8	5	1	5
combinatie fase 1 en 2*	14	10	6	0
<b>totaal</b>	<b>42</b>	<b>26</b>	<b>17</b>	<b>20</b>

\* voor kleinere projecten

Daarnaast zijn er in diezelfde periode ook 31 inspecties uitgevoerd (5 in 2017, 7 in 2018 en 2019 en 12 in 2020).

Het is duidelijk dat door het invoeren van de audits in de voorbereidende fase de baten voor verkeersveiligheid wel degelijk groter geworden zijn. Het is echter moeilijk om die baten te kwantificeren, waardoor uitspraken over de exacte kosten-efficiëntie moeilijk zijn.

Dat wordt ook aangegeven in [de uitgebreide ex-post evaluatie](#) van de EU-richtlijn, die werd uitgevoerd door Transport & Mobility Leuven in opdracht van de Europese Commissie en waar ook de input vanuit Vlaanderen in is verwerkt. Daaruit kwam voort dat de lidstaten de kosten en baten van het toepassen van de procedures niet systematisch bijhouden. Wat de baten betreft is het wel duidelijk dat over het algemeen de belangrijkste winst de reductie in verkeersdoden en -gewonden is, maar dat dit kwantificeren quasi onmogelijk is. Daarnaast geeft de studie aan dat de richtlijn in de eerste plaats heeft gezorgd voor een andere aanpak wat betreft het beheer van de weginfrastructuur, al blijkt ook dat de impact hiervan kleiner is in landen die reeds dergelijke procedures (audits en inspecties) geïmplementeerd hadden.

Daarnaast kunnen we ook op basis van de geanalyseerde internationale studies en effectmetingen binnen het Europese SafetyCube project (Ziakopoulos, et al. 2017 - [www.roadsafety-dss.eu](http://www.roadsafety-dss.eu)) concluderen dat verkeersveiligheidsaudits en -inspecties over het algemeen een positief effect op verkeersveiligheid kunnen hebben. Er zijn daarnaast ook een aantal gevallen waarbij de effecten onduidelijk zijn (of zelfs licht negatief). Daarbij is het belangrijk dat de verkeersveiligheidswinst in de eerste plaats geboekt wordt door zogenaamde 'secundaire' verkeersveiligheidsmaatregelen. De impact van een verkeersveiligheidsaudit of -inspectie hangt immers sterk af van de gevolgen die er aan de conclusies van een dergelijke audit of inspectie gegeven worden.

Tenslotte is het belangrijk te onderstrepen dat er omwille van deze positieve impact ook een expliciete maatregel in het nieuwe [Vlaamse Verkeersveiligheidsplan 2021-2025](#) gewijd aan de kwaliteit van de infrastructuurprojecten. Daarin wordt aangegeven dat – naast de aanpassing van het decreet van 17 juni 2011 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur en van het uitvoeringsbesluit van 3 februari 2012 houdende de uitvoering van het decreet van 17 juni 2011 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur – er ook nagegaan wordt hoe er naar de toekomst toe ook verkeersveiligheidsaudits georganiseerd kunnen worden op het onderliggende wegennet, zodat dit zonder bijkomende administratieve vertragingen een meerwaarde voor de verkeersveiligheid kan betekenen. Dit zal getest en geëvalueerd worden via een pilootproject of proeftuin. Daarnaast worden er opnieuw kwaliteitscontroles ingevoerd, zoals in het kader van de mobiliteitsconvenanten in Vlaanderen, met specifieke aandacht voor kwaliteitsaudits op kruispunten die ten volle rekening houden met de actieve weggebruiker.

## **B. TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN**

### **Artikel 1**

Deze bepaling bevat aanpassingen aan de definities die in het besluit van de Vlaamse Regering van 3 februari 2012 worden gebruikt.

Zo wordt de definitie van “minister” aangepast aan de huidige bevoegdheidsomschrijvingen zoals vermeld in het besluit van de Vlaamse Regering van 2 oktober 2019 tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 3 juni 2005 met betrekking tot de organisatie van de Vlaamse administratie, wat betreft de vaststelling van beleidsvelden en inhoudelijke structurelementen.

### **Artikel 2**

Het is de initiatiefnemer die in de toekomst de verkeersveiligheidseffectenbeoordeling zal uitvoeren. De initiatiefnemer is de publieke of de private instantie die het initiatief neemt voor een infrastructuurproject. Dat kan de wegbeheerder zijn, maar ook publieke of private rechtspersonen belast met de organisatie van mobiliteitsinfrastructuur.

### **Artikel 3**

Punt 5° van de lijst met minimum elementen bij een verkeersveiligheidseffectenbeoordeling verwijst nu ook naar de geraamde voetgangers- en fietsenstromen, op basis van het gebruik van aangrenzende terreinen, conform de toevoeging in de richtlijn van 2019.

Zoals vermeld onder artikel 2, voert de initiatiefnemer de verkeersveiligheidseffectenbeoordeling uit. Het is logisch dat diezelfde initiatiefnemer ook het verslag opstelt.

#### **Artikel 4**

De praktijk heeft uitgewezen dat een gezamenlijk plaatsbezoek door de auditor en initiatiefnemer niet steeds vereist is. De auditor kan ook zelfstandig op plaatsbezoek gaan zonder dat de initiatiefnemer dit organiseert of hierbij aanwezig is.

#### **Artikel 5**

De lijst met elementen waarmee rekening gehouden wordt bij een verkeersveiligheidsaudit is aangepast in overeenstemming met de richtlijn van 2019.

De voorzieningen voor kwetsbare weggebruikers die het voorwerp uitmaken van de audit in de voorontwerpfase worden benadrukt en uitgebreid. In de praktijk wordt in de huidige procedures en opleiding tot verkeersveiligheidsauditor reeds rekening gehouden met de behoeftes van deze weggebruikers.

De praktijk heeft uitgewezen dat twee plaatsbezoeken, waarvan één gezamenlijk, niet vereist zijn. Om die reden wordt deze vereiste geschrapt.

#### **Artikel 6**

De richtlijn van 2019 voert de term “verkeersveiligheidsbeoordeling van het wegennet”. Deze term vervangt de benaming “classificatie en beheer van de verkeersveiligheid van het in gebruik zijnde wegennet” gebruikt in de richtlijn van 2008. Het besluit neemt deze nieuwe term over.

#### **Artikel 7**

Op basis van de delegatie aan de Vlaamse Regering in het nieuwe artikel 8 van het decreet, wordt in het nieuwe artikel 7 van het besluit de procedure voor de verkeersveiligheidsbeoordeling van het wegennet 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 ongevallenstatistieken, 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. Deze richtsnoeren worden verwacht in 2022.

De minister kan nadere regels bepalen betreffende de methodologie en de inhoud en vorm van het verslag van de verkeersveiligheidsbeoordeling van het wegennet. Het gaat om regels van technische aard en beperkt belang. Bij het bepalen van de methodologie zal de minister zoveel mogelijk rekening houden met de indicatieve elementen voorzien in de aangepaste bijlage III van de richtlijn van 2008.

Zoals voorheen, blijft de bevoegde instantie voor het uitvoeren van de verkeersveiligheidsbeoordelingen het Departement Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaamse ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken.

## **Artikel 8**

Met de richtlijn 2019 worden gerichte verkeersveiligheidsinspecties ingevoerd, naast de periodieke verkeersveiligheidsinspecties. Om de leesbaarheid van het besluit te verhogen, wordt een “hoofdstuk 5. Gerichte en periodieke verkeersveiligheidsinspecties” ingevoegd dat de gewijzigde artikelen 8 tot en met 10 bundelt. Deze artikelen handelen over de gerichte en periodieke verkeersveiligheidsinspecties.

## **Artikel 9**

In het gewijzigde artikel 8 werkt het besluit de gerichte verkeersveiligheidsinspecties verder uit in overeenstemming met de richtlijn van 2019.

De wegbeheerder wordt aangeduid als de bevoegde instantie die erop toeziet dat de bevindingen van de gerichte verkeersveiligheidsinspecties worden gevolgd door gemotiveerde besluiten en remediërende maatregelen, indien nodig.

De minister kan de nadere regels bepalen betreffende de inhoud en de vorm van het verslag, alsook een standaardchecklist opmaken ter ondersteuning van de uitvoering van een inspectie. Het gaat om regels van bijkomende aard en beperkt belang. Bij het opstellen van de standaardchecklist zal zoveel mogelijk rekening gehouden worden met de indicatieve elementen voorzien in de nieuwe bijlage IIbis van de richtlijn van 2008.

## **Artikel 10**

Artikel 9 van het besluit wordt aangepast in overeenstemming met de richtlijn van 2019.

Het is de wegbeheerder die zorgt voor de opstelling van het actieplan en de actualisering ervan.

## **Artikel 11**

Door de richtlijn van 2019 moeten de periodieke verkeersveiligheidsinspecties voor meer wegen, met name ook voor bepaalde gewestwegen, worden uitgevoerd. Om die reden ligt de minimum frequentie lager. Autosnelwegen worden frequenter geïnspecteerd, namelijk minimum een keer per jaar.

De wegbeheerder wordt aangeduid als de instantie die in haar procedures aandacht moet besteden aan de leesbaarheid en de detecteerbaarheid van wegmarkeringen en verkeersborden voor menselijke bestuurders en geautomatiseerde rijhulpsystemen. Het betreft met name de technische voorschriften voor verkeersborden en wegmarkeringen.

De richtlijn van 2019 (artikel 6quater) voorziet in de oprichting van een groep van deskundigen die zullen bekijken of het mogelijk is om gemeenschappelijke specificaties over alle lidstaten heen vast te leggen. In dergelijk geval zullen door de Commissie uitvoeringshandelingen aangenomen worden. Op dat moment zal de Vlaamse Regering de inschatting maken of en hoe deze uitvoeringshandelingen moeten omgezet of geïmplementeerd worden.

## **Artikel 12**

De vermelding van “hoofdstuk 5. Verkeersveiligheidsinspecties” wordt opgeheven.

Zoals uiteengezet in de artikelsgewijze commentaar bij artikel 8, wordt op die plaats een nieuwe vermelding “hoofdstuk 5. Gerichte en periodieke verkeersveiligheidsinspecties” ingevoegd, waaronder het gewijzigde artikel 8 tot en met 10 vallen.

### **Artikel 13**

De formulering van artikel 13 was onvoldoende duidelijk.

Daardoor kon een verkeersveiligheidsauditor, bij de vervaldatum van zijn bekwaamheidscertificaat, een nieuw bekwaamheidscertificaat vragen in plaats van de verlenging van zijn bestaande certificaat waardoor hij de bijscholing (van minstens 20 uur) kon vermijden. Het volgen van dergelijke bijscholing is echter nodig om op de hoogte te blijven van nieuwe ontwikkelingen op het vlak van verkeersveiligheid.

Door het toevoegen van een nieuw eerste lid aan artikel 13 wordt deze onduidelijkheid weggewerkt.

### **Artikel 14**

De instellingen die de opleiding voor verkeersveiligheidsauditor mogen organiseren worden uitgebreid.

Om die reden worden vereisten 9° en 10 ° geschrapt, omdat ze enkel betrekking hebben instellingen voor hoger onderwijs.

### **Artikel 15**

De bijscholingen die in aanmerking komen voor de bijscholingen van de verkeersveiligheidsauditors moeten niet langer minstens vier uur duren, drie uur volstaat. Hierdoor kunnen dergelijke kortere opleidingen nu ook deel uitmaken van de bijscholingen.

### **Artikel 16**

De samenstelling van de beoordelingscommissie wordt vereenvoudigd. De commissie zal bestaan uit een voorzitter, een ondervoorzitter en ten minste 3 assessoren.

Er zullen geen plaatsvervangende leden meer zijn. Indien de voorzitter verhinderd is, kan hij immers vervangen worden door de ondervoorzitter, zoals voorzien in artikel 17, §5. Volgens datzelfde artikel moet minstens de helft van de assessoren aanwezig zijn. Indien er drie assessoren benoemd worden, kan de beoordelingscommissie nog steeds geldig vergaderen indien er één assessor verhinderd is.

De vereisten omtrent rang en anciënniteit zijn geschrapt omdat het de keuze te veel beperkte. De leden worden nog steeds aangeduid op grond van hun bijzondere deskundigheid op het vlak van wegenontwerp, wegeverkeersveiligheidstechnieken of ongevalsanalyse.

De vereiste dat een lid van de beoordelingscommissie het beroep van auditor niet kan uitoefenen, wordt eveneens geschrapt. De praktijkervaring als auditor kan een meerwaarde zijn. Wel wordt erop toegezien dat de regels van onverenigbaarheid, onafhankelijkheid en objectiviteit, zoals opgenomen in het huishoudelijk reglement, worden gerespecteerd.

Het mandaat van de leden is verlengd van drie naar vijf jaar. Op die manier wordt meer continuïteit gecreëerd.

## Artikel 17

Het is niet nodig om overgangsbepalingen vast te leggen zoals het geval was bij het besluit van 3 februari 2012.

## Artikel 18

Opdat het decreet van 2021 echt uitwerking zou kunnen hebben, voorziet de Vlaamse Regering de verdere uitvoering ervan in het voorliggend ontwerp van besluit. Om deze reden bepaalt de Vlaamse Regering de datum van inwerkingtreding van het decreet van 2021.

# 3. BESTUURLIJKE IMPACT

## A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

Het voorliggend ontwerp van besluit heeft op zich geen weerslag op de budgetten van de Vlaamse overheid.

## 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 besluit, wordt advies ingewonnen bij de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) en de Raad van State.

# 5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

1° haar principiële goedkeuring te geven aan het bijgaande ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 3 februari 2012



houdende de uitvoering van het decreet van 17 juni 2011 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur;

2° de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken

2.1. te gelasten over voornoemd ontwerp van besluit het advies in te winnen van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA), met het gemotiveerde verzoek het advies wegens spoedeisendheid mee te delen tegen uiterlijk 17 november 2021;

2.2. te gelasten over voornoemd ontwerp van besluit 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 van de MORA geen aanleiding geeft tot aanpassing van de heden door de Vlaamse Regering principiële goedgekeurde tekst.

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

Bijlagen:

- het principiële goed te keuren voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering
- het advies van de Inspectie van Financiën