Vlaamse Regering

Ontwerp van decreet tot wijziging van het decreet van 17 juni 2011 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur

Op voorstel van de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken;

Na beraadslaging,

DE VLAAMSE REGERING BESLUIT:

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken is ermee belast, in naam van de Vlaamse Regering, bij het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet in te dienen, waarvan de tekst volgt:

Hoofdstuk 1. Inleidende bepalingen

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Art. 2. Dit decreet voorziet in de gedeeltelijke omzetting van 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.

Hoofdstuk 2. Wijzigingsbepalingen

Art. 3. In artikel 3 van het decreet van 17 juni 2011 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° het eerste lid wordt vervangen door wat volgt:

"Dit decreet is van toepassing op de volgende wegen:
1° wegen die deel uitmaken van het trans-Europese wegennet, autosnelwegen en andere hoofdwegen. Daarmee worden wegen in de ontwerp- of aanlegfase en wegen die al in gebruik zijn bedoeld;
2° wegen die geen wegen als vermeld in punt 1°, zijn en weginfrastructuurprojecten die zich buiten stedelijke gebieden bevinden, geen toegangen naar aanliggende percelen omvatten en met financiering van de Europese Unie worden gerealiseerd, met uitzondering van wegen die niet toegankelijk zijn voor algemeen verkeer met motorvoertuigen,

zoals fietspaden, of wegen die niet voor algemeen verkeer zijn ontworpen, zoals toegangswegen naar industriële, landbouw- of boslocaties.";

2° er wordt een vierde lid toegevoegd, dat luidt als volgt:

"Op basis van naar behoren gemotiveerde redenen die verband houden met verkeersvolumes en ongevallenstatistieken, kan de Vlaamse Regering hoofdwegen met een laag veiligheidsrisico uitsluiten van het toepassingsgebied van dit decreet.".

Art. 4. In artikel 4 van hetzelfde decreet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° er worden een punt 1°/1 tot en met 1°/3 ingevoegd, die luiden als volgt:

"1°/1 trans-Europese wegennet: het wegennet, vermeld in verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk en tot intrekking van Besluit nr. 661/2010/EU;
1°/2 autosnelweg: een weg die speciaal is ontworpen en aangelegd voor verkeer met motorvoertuigen, zonder toegangen naar aanliggende percelen, en die aan al de volgende voorwaarden voldoet:
a) behalve op bepaalde plaatsen of bepaalde tijden, voorzien zijn van gescheiden rijbanen voor beide verkeersrichtingen, die van elkaar gescheiden zijn door een strook die niet voor het verkeer bestemd is of bij uitzondering op andere wijze;
b) geen andere wegen, trein- of tramsporen, fietspaden of voetpaden gelijkvloers kruisen;
c) door specifieke verkeerstekens als autosnelweg zijn aangeduid;
1°/3 hoofdweg: 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;";

2° punt 6° wordt opgeheven;

3° punt 7° wordt vervangen door wat volgt:

"7° veiligheidsclassificatie: de indeling van delen van het bestaande wegennet in categorieën op basis van hun objectief gemeten ingebouwde veiligheid;";

4° punt 8° wordt vervangen door wat volgt:

"8° gerichte verkeersveiligheidsinspectie: een gericht onderzoek via een bezoek ter plaatse aan een bestaande weg of een weggedeelte om gevaarlijke omstandigheden, gebreken en problemen op te sporen die het risico op ongevallen en verwondingen verhogen;";

5° er wordt een punt 8°/1 ingevoegd, dat luidt als volgt:

"8°/1 periodieke verkeersveiligheidsinspectie: een gewone periodieke beoordeling van de kenmerken en gebreken waarvoor onderhoudswerkzaamheden nodig zijn met het oog op de verkeersveiligheid;";

6° er wordt een punt 10° toegevoegd, dat luidt als volgt:

"10° kwetsbare weggebruikers: niet-gemotoriseerde weggebruikers, waaronder fietsers en voetgangers, en gebruikers van gemotoriseerde tweewielers.".

Art. 5. Artikel 8 van hetzelfde decreet wordt vervangen door wat volgt:

"Art. 8. Ten minste om de vijf jaar voert de bevoegde instantie een verkeersveiligheidsbeoordeling uit op het volledige wegennet dat in gebruik is en dat onder de toepassing van dit decreet valt. De eerste verkeersveiligheidsbeoordeling van het wegennet wordt uiterlijk in 2024 uitgevoerd.

Bij het uitvoeren van de verkeersveiligheidsbeoordeling, vermeld in het eerste lid, kan de bevoegde instantie rekening houden met de vastgestelde indicatieve elementen, vermeld in bijlage III bij de Richtlijn 2008/96/EG.

Op basis van de verkeersveiligheidsbeoordeling, vermeld in het eerste lid, en met het oog op de prioritering van de behoeften aan verdere maatregelen, worden alle gedeelten van het wegennet ingedeeld naar veiligheidsniveau in minstens drie categorieën.

De Vlaamse Regering kan nadere regels bepalen voor de verkeersveiligheidsbeoordelingen, vermeld in het eerste lid, en de veiligheidsclassificaties, vermeld in het derde lid.".

Art. 6. In artikel 9 van hetzelfde decreet worden het eerste tot en met het vierde lid vervangen door wat volgt:

"De bevoegde instantie voert periodieke verkeersveiligheidsinspecties uit, die voldoende frequent plaatsvinden om een toereikend veiligheidsniveau voor de weginfrastructuur in kwestie te waarborgen.

De bevoegde instantie ziet toe op de veiligheid van gedeelten van het wegennet die grenzen aan wegtunnels die vallen onder het toepassingsgebied van het decreet van 1 juni 2007 betreffende de minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet, via verkeersveiligheidsinspecties die de bevoegde instantie en de inspectie-instantie, vermeld in het voormelde decreet, samen uitvoeren.

De gezamenlijke verkeersveiligheidsinspecties, vermeld in het tweede lid, vinden voldoende frequent plaats om een toereikend veiligheidsniveau te waarborgen, en minstens om de zes jaar.

De Vlaamse Regering kan nadere regels bepalen voor de verkeersveiligheidsinspecties, vermeld in het eerste lid.".

Art. 7. In hetzelfde decreet wordt een artikel 9/1 ingevoegd, dat luidt als volgt:

"Art. 9/1. De bevoegde instanties zien erop toe dat de bevindingen van de verkeersveiligheidsbeoordelingen van het wegennet, vermeld in artikel 8, gevolgd worden door gerichte verkeersveiligheidsinspecties of directe remediërende maatregelen.

Als gerichte verkeersveiligheidsinspecties worden uitgevoerd, kan de bevoegde instantie rekening houden met de indicatieve elementen, vermeld in bijlage IIbis van de Richtlijn 2008/96/EG.

De bevoegde instantie stelt een actieplan op van de prioriteiten die bepaald worden op basis van de risico's voor de verkeersveiligheid.

Het actieplan, vermeld in het derde lid, volgt de uitvoering van de remediërende maatregelen op. Dat actieplan wordt regelmatig geactualiseerd door de bevoegde instantie.

De Vlaamse Regering kan nadere regels bepalen voor de gerichte verkeersveiligheidsinspecties en de directe remediërende maatregelen, vermeld in het eerste lid, en om het actieplan, vermeld in het derde lid, op te stellen en te actualiseren.".

Art. 8. In hetzelfde decreet wordt een artikel 9/2 ingevoegd, dat luidt als volgt:

"Art. 9/2. Bij de toepassing van de procedures, vermeld in artikel 5, 6, 8, 9 en 9/1, wordt rekening gehouden met de behoeften van kwetsbare weggebruikers.".

Art. 9. In hetzelfde decreet wordt een artikel 9/3 ingevoegd, dat luidt als volgt:

"Art. 9/3. De bevoegde instantie besteedt in haar bestaande en toekomstige procedures voor wegmarkeringen en verkeersborden bijzondere aandacht aan de leesbaarheid en detecteerbaarheid daarvan voor menselijke bestuurders en geautomatiseerde rijhulpsystemen.".

Art. 10. Aan artikel 11, eerste lid, van hetzelfde decreet, wordt de volgende zin toegevoegd:

"Voor verkeersveiligheidsauditoren die hun opleiding volgen met ingang van 17 december 2024 omvatten de opleidingscurricula voor verkeersveiligheidsauditoren aspecten die betrekking hebben op kwetsbare weggebruikers en de infrastructuur voor die gebruikers.".

Hoofdstuk 3. Inwerkingtreding

Art. 11. Dit decreet treedt in werking op een datum die de Vlaamse Regering vaststelt en uiterlijk op 17 december 2021.

Brussel, ... (datum).

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Jan JAMBON

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Getekend door:Lydia Peeters (Signature)
Getekend op:2021-05-17 10:37:03 +02:0
Reden:Ik keur dit document goed

Lydia PEETERS

Vlaamse Regering

Ontwerp van decreet tot wijziging van het decreet van 17 juni 2011 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur

Op voorstel van de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken;

Na beraadslaging,

DE VLAAMSE REGERING BESLUIT:

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken is ermee belast, in naam van de Vlaamse Regering, bij het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet in te dienen, waarvan de tekst volgt:

Hoofdstuk 1. Inleidende bepalingen

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Art. 2. Dit decreet voorziet in de gedeeltelijke omzetting van 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.

Hoofdstuk 2. Wijzigingsbepalingen

Art. 3. In artikel 3 van het decreet van 17 juni 2011 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° het eerste lid wordt vervangen door wat volgt:

"Dit decreet is van toepassing op de volgende wegen:
1° wegen die deel uitmaken van het trans-Europese wegennet, autosnelwegen en andere hoofdwegen. Daarmee worden wegen in de ontwerp- of aanlegfase en wegen die al in gebruik zijn bedoeld;
2° wegen die geen wegen als vermeld in punt 1°, zijn en weginfrastructuurprojecten die zich buiten stedelijke gebieden bevinden, geen toegangen naar aanliggende percelen omvatten en met financiering van de Europese Unie worden gerealiseerd, met uitzondering van wegen die niet toegankelijk zijn voor algemeen verkeer met motorvoertuigen,

zoals fietspaden, of wegen die niet voor algemeen verkeer zijn ontworpen, zoals toegangswegen naar industriële, landbouw- of boslocaties.";

2° er wordt een vierde lid toegevoegd, dat luidt als volgt:

"Op basis van naar behoren gemotiveerde redenen die verband houden met verkeersvolumes en ongevallenstatistieken, kan de Vlaamse Regering hoofdwegen met een laag veiligheidsrisico uitsluiten van het toepassingsgebied van dit decreet.".

Art. 4. In artikel 4 van hetzelfde decreet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° er worden een punt 1°/1 tot en met 1°/3 ingevoegd, die luiden als volgt:

"1°/1 trans-Europese wegennet: het wegennet, vermeld in verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk en tot intrekking van Besluit nr. 661/2010/EU;
1°/2 autosnelweg: een weg die speciaal is ontworpen en aangelegd voor verkeer met motorvoertuigen, zonder toegangen naar aanliggende percelen, en die aan al de volgende voorwaarden voldoet:
a) behalve op bepaalde plaatsen of bepaalde tijden, voorzien zijn van gescheiden rijbanen voor beide verkeersrichtingen, die van elkaar gescheiden zijn door een strook die niet voor het verkeer bestemd is of bij uitzondering op andere wijze;
b) geen andere wegen, trein- of tramsporen, fietspaden of voetpaden gelijkvloers kruisen;
c) door specifieke verkeerstekens als autosnelweg zijn aangeduid;
1°/3 hoofdweg: 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;";

2° punt 6° wordt opgeheven;

3° punt 7° wordt vervangen door wat volgt:

"7° veiligheidsclassificatie: de indeling van delen van het bestaande wegennet in categorieën op basis van hun objectief gemeten ingebouwde veiligheid;";

4° punt 8° wordt vervangen door wat volgt:

"8° gerichte verkeersveiligheidsinspectie: een gericht onderzoek via een bezoek ter plaatse aan een bestaande weg of een weggedeelte om gevaarlijke omstandigheden, gebreken en problemen op te sporen die het risico op ongevallen en verwondingen verhogen;";

5° er wordt een punt 8°/1 ingevoegd, dat luidt als volgt:

"8°/1 periodieke verkeersveiligheidsinspectie: een gewone periodieke beoordeling van de kenmerken en gebreken waarvoor onderhoudswerkzaamheden nodig zijn met het oog op de verkeersveiligheid;";

6° er wordt een punt 10° toegevoegd, dat luidt als volgt:

"10° kwetsbare weggebruikers: niet-gemotoriseerde weggebruikers, waaronder fietsers en voetgangers, en gebruikers van gemotoriseerde tweewielers.".

Art. 5. Artikel 8 van hetzelfde decreet wordt vervangen door wat volgt:

"Art. 8. Ten minste om de vijf jaar voert de bevoegde instantie een verkeersveiligheidsbeoordeling uit op het volledige wegennet dat in gebruik is en dat onder de toepassing van dit decreet valt. De eerste verkeersveiligheidsbeoordeling van het wegennet wordt uiterlijk in 2024 uitgevoerd.

Bij het uitvoeren van de verkeersveiligheidsbeoordeling, vermeld in het eerste lid, kan de bevoegde instantie rekening houden met de vastgestelde indicatieve elementen, vermeld in bijlage III bij de Richtlijn 2008/96/EG.

Op basis van de verkeersveiligheidsbeoordeling, vermeld in het eerste lid, en met het oog op de prioritering van de behoeften aan verdere maatregelen, worden alle gedeelten van het wegennet ingedeeld naar veiligheidsniveau in minstens drie categorieën.

De Vlaamse Regering kan nadere regels bepalen voor de verkeersveiligheidsbeoordelingen, vermeld in het eerste lid, en de veiligheidsclassificaties, vermeld in het derde lid.".

Art. 6. In artikel 9 van hetzelfde decreet worden het eerste tot en met het vierde lid vervangen door wat volgt:

"De bevoegde instantie voert periodieke verkeersveiligheidsinspecties uit, die voldoende frequent plaatsvinden om een toereikend veiligheidsniveau voor de weginfrastructuur in kwestie te waarborgen.

De bevoegde instantie ziet toe op de veiligheid van gedeelten van het wegennet die grenzen aan wegtunnels die vallen onder het toepassingsgebied van het decreet van 1 juni 2007 betreffende de minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet, via verkeersveiligheidsinspecties die de bevoegde instantie en de inspectie-instantie, vermeld in het voormelde decreet, samen uitvoeren.

De gezamenlijke verkeersveiligheidsinspecties, vermeld in het tweede lid, vinden voldoende frequent plaats om een toereikend veiligheidsniveau te waarborgen, en minstens om de zes jaar.

De Vlaamse Regering kan nadere regels bepalen voor de verkeersveiligheidsinspecties, vermeld in het eerste lid.".

Art. 7. In hetzelfde decreet wordt een artikel 9/1 ingevoegd, dat luidt als volgt:

"Art. 9/1. De bevoegde instanties zien erop toe dat de bevindingen van de verkeersveiligheidsbeoordelingen van het wegennet, vermeld in artikel 8, gevolgd worden door gerichte verkeersveiligheidsinspecties of directe remediërende maatregelen.

Als gerichte verkeersveiligheidsinspecties worden uitgevoerd, kan de bevoegde instantie rekening houden met de indicatieve elementen, vermeld in bijlage IIbis van de Richtlijn 2008/96/EG.

De bevoegde instantie stelt een actieplan op van de prioriteiten die bepaald worden op basis van de risico's voor de verkeersveiligheid.

Het actieplan, vermeld in het derde lid, volgt de uitvoering van de remediërende maatregelen op. Dat actieplan wordt regelmatig geactualiseerd door de bevoegde instantie.

De Vlaamse Regering kan nadere regels bepalen voor de gerichte verkeersveiligheidsinspecties en de directe remediërende maatregelen, vermeld in het eerste lid, en om het actieplan, vermeld in het derde lid, op te stellen en te actualiseren.".

Art. 8. In hetzelfde decreet wordt een artikel 9/2 ingevoegd, dat luidt als volgt:

"Art. 9/2. Bij de toepassing van de procedures, vermeld in artikel 5, 6, 8, 9 en 9/1, wordt rekening gehouden met de behoeften van kwetsbare weggebruikers.".

Art. 9. In hetzelfde decreet wordt een artikel 9/3 ingevoegd, dat luidt als volgt:

"Art. 9/3. De bevoegde instantie besteedt in haar bestaande en toekomstige procedures voor wegmarkeringen en verkeersborden bijzondere aandacht aan de leesbaarheid en detecteerbaarheid daarvan voor menselijke bestuurders en geautomatiseerde rijhulpsystemen.".

Art. 10. Aan artikel 11, eerste lid, van hetzelfde decreet, wordt de volgende zin toegevoegd:

"Voor verkeersveiligheidsauditoren die hun opleiding volgen met ingang van 17 december 2024 omvatten de opleidingscurricula voor verkeersveiligheidsauditoren aspecten die betrekking hebben op kwetsbare weggebruikers en de infrastructuur voor die gebruikers.".

Hoofdstuk 3. Inwerkingtreding

Art. 11. Dit decreet treedt in werking op een datum die de Vlaamse Regering vaststelt en uiterlijk op 17 december 2021.

Brussel, ... (datum).

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Jan JAMBON

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

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.

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 experten 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 wegeninfrastructuur 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 experten 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 wegcategorisering behoort tot de hoogste wegcategorie onder de categorie autosnelweg.

In Vlaanderen werd de wegcategorisering 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 wegcategorisering 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 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.

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 verkeerveiligheidsinspecties, 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 verkeersveiligheidsauditoren 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,

Jan JAMBON

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

Bijlagen
- concordantietabel A
- concordantietabel B

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 experten 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 wegeninfrastructuur 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 experten 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 wegcategorisering behoort tot de hoogste wegcategorie onder de categorie autosnelweg.

In Vlaanderen werd de wegcategorisering 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 wegcategorisering 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 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.

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 verkeerveiligheidsinspecties, 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 verkeersveiligheidsauditoren 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,

Jan JAMBON

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

Bijlagen
- concordantietabel A
- concordantietabel B