Vlaams
Parlement

stuk **859** (2010-2011) – Nr. 3
ingediend op 20 april 2011 (2010-2011)

Ontwerp van decreet

betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door de heren Pieter Huybrechts en Jan Roegiers

verzendcode: OPE

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Jan Peumans.

Vaste leden:
mevrouw Karin Brouwers, de heer Dirk de Kort, mevrouw Griet Smaers, de heer Marc Van de Vijver;
de heren Pieter Huybrechts, Jan Penris, mevrouw Marleen Van den Eynde;
de heren Marino Keulen, Sas van Rouveroij;
de heren Steve D'Hulster, Jan Roegiers;
mevrouw Lies Jans, de heer Jan Peumans;
de heer Peter Reekmans;
de heer Dirk Peeters.

Plaatsvervangers:
de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, Ward Kennes, Johan Sauwens;
mevrouw Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt, de heer Johan Deckmyn, mevrouw Katleen Martens;
de heer Jean-Jacques De Gucht, mevrouw Annick De Ridder;
mevrouw Michèle Hostekint, de heer Bart Martens;
de heer Bart De Wever, mevrouw Tine Eerlingen;
de heer Lode Vereeck;
de heer Filip Watteeuw.

Stukken in het dossier:
859 (2010-2011) – Nr. 1: Ontwerp van decreet
– Nr. 2: Amendementen

INHOUD

I. Toelichting door mevrouw Hilde Crevits, Vlaams Minister van Mobiliteit en Openbare Werken 4
1. Inleiding 4
2. De belangrijkste bepalingen 5
3. De procedures 7
4. De omkadering 8
5. Federale elementen 9
6. Timing 10
7. Advies van de MORA 10
8. Advies van de Raad van State 11
II. Algemene bespreking 11
1. Timing 11
2. Zin van de richtlijn 12
3. Toepassingsgebied 12
4. Reguleringsimpactanalyse (RIA) 13
5. Het dossier 13
6. Delegatie aan de Vlaamse Regering 14
7. Financiële en administratieve gevolgen 14
8. Begrip infrastructuurproject 14
9. De uitvoeringsbesluiten 15
10. Interregionaal overleg 16
11. Algemene opmerkingen 17
III. Artikelsgewijze bespreking 18
IV. Eindstemming 19
Gebruikte afkortingen 20

Op 3 en 17 maart 2011 behandelde de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken het ontwerp van decreet betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur (*Parl. St.* Vl. Parl. 2010-11, nr. 859/1). Het ontwerp van decreet werd toegelicht door mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken. Zij werd geassisteerd door ir. Eva Van den Bossche, afdelingshoofd Expertise Verkeer en Telematica bij het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV).

I. TOELICHTING DOOR MEVROUW HILDE CREVITS, VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Minister *Hilde Crevits* herinnert eraan dat de omzetting van de Europese richtlijn betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur ook al eerder in de commissie is besproken. Dat was naar aanleiding van de behandeling van een vraag om uitleg van de heer Jan Roegiers op 1 juli 2010.[1] Toen heeft de minister verklaard dat het haar bedoeling was om het ontwerp van decreet uitgebreid te bespreken in het parlement na goedkeuring door de regering. Na de definitieve goedkeuring door de Vlaams Regering op 3 december 2010 heeft zij het ontwerp van decreet ingediend bij het Vlaams Parlement.

1. Inleiding

1.1. Verkeersveiligheid

Een goed verkeersveiligheidsbeleid noemt de minister een kwestie van synergie tussen verschillende soorten van beleidsmaatregelen. Zij refereert aan de 3 E's: educatie en sensibilisatie, engineering en enforcement. In elk verkeersveiligheidsbeleid moeten die elementen elkaar onderling versterken om tot goede resultaten te komen. In het besproken ontwerp van decreet gaat het om de engineering. Maar ook dat is een breed domein, waarvan alle elementen aan bod moeten komen.

De laatste jaren is er belangrijke vooruitgang geboekt op het gebied van het ontwerp van voertuigen (verkeersveiligheiduitrustingen, ontwerp en toepassing van nieuwe technologieën). Dat heeft bijgedragen tot het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers en vooral tot het verkleinen van de letselernst bij ongevallen.

Om het aantal slachtoffers op de wegen nog te doen dalen, zijn ook engineeringmaatregelen vereist. Dat betreft de infrastructuurzijde, de zorg voor een zo goed en veilig mogelijke infrastructuur. De Europese richtlijn 2008/96 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van de weginfrastructuur heeft hiervoor de bakens uitgezet.

Van bij de prilste conceptfase van een infrastructuurproject, doorheen de verschillende ontwikkelingsfases, tot diep in de gebruiksfase worden infrastructuurprojecten tegen het licht gehouden om risico's met betrekking tot de verkeersveiligheid te onderkennen en aanbevelingen tot verbetering te doen. Tevens worden de nodige kwaliteitsgaranties ingebouwd door onder andere vereiste deskundigheid en onafhankelijkheid van het ontwerp- en beheersproces, door ondersteuning vanuit ongevallenanalyse en door uitwisseling van 'best practices'.

1.2. De richtlijn

In haar beleidsnota[2] heeft de minister reeds het belang van de richtlijn en het belang van zowel een preventieve als een onderbouwde aanpak benadrukt. Het voorliggende ontwerp

[1] Vraag om uitleg van de heer Jan Roegiers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de omzetting van de Europese richtlijn betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur (*Hand.* Vl. Parl. 2009-10, C283 – OPE25, p. 6-9).

[2] Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2009-2014, ingediend door mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken (*Parl. St.* Vl. Parl. 2009-10, nr. 217/1).

van decreet zet, voor wat Vlaanderen betreft, de Europese richtlijn 2008/96 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur om in intern recht.

De richtlijn wil een uniform, constant en hoog niveau van verkeersveiligheid op het trans-Europese wegennet verzekeren. Het vaststellen van passende procedures is hierbij van essentieel belang. De richtlijn stelt vier procedures vast die alle bijdragen tot het verbeteren van de verkeersveiligheid van de weginfrastructuur van het trans-Europese vervoersnet en het reduceren van het aantal verkeersongevallen.

1.3. Gefaseerde aanpak

Om de richtlijn om te zetten heeft de minister voor een gefaseerde aanpak gekozen.

1.3.1. Eerste fase

De eerste fase voorziet in de strikte omzetting van de richtlijn in een decreet. Er is voor geopteerd om in het decreet enkel de strikt noodzakelijke wettelijke bepalingen op te nemen die Europa oplegt. Dit ontwerp voorziet in de juridische basis voor elk van die procedures op Vlaams niveau. Daarmee is nu een kader geschapen.

1.3.2. Tweede fase

De tweede fase bestaat uit de gedetailleerde uitwerking van die procedures. Die fase maakt geen onderdeel uit van dit voorstel van decreet en zal bij uitvoeringsbesluit worden geregeld.

Voor de uitvoering op verschillende vlakken krijgt de Vlaamse Regering volgens de richtlijn tijd tot 19 december 2011. Binnen haar administratie heeft de minister een werkgroep opgericht om in een eerste uitvoeringsbesluit de essentieel vereiste zaken op te nemen zodat het decreet feitelijk in werking kan treden. Mevrouw Eva Van den Bossche is de ingenieur die het proces van praktische implementatie begeleidt, zoals de uitwerking van de vereiste uitvoeringsbesluiten.

In die werkgroep bekijkt men ook de reeds bestaande procedures en de verhoudingen met deze procedures. Zo er is nu al de Provinciale Auditcommissie (PAC), de Provinciale Commissie voor Verkeersveiligheid (PCV), de Referentiedatabank Verkeersveiligheid Vlaanderen, de Road Accident Analyzer en het Ongevallen-GIS. Er lopen verschillende onderzoeken en analyses in het kader van verkeersveiligheidsaudits enzovoort. Er zijn dus reeds verschillende initiatieven met betrekking tot verkeersveiligheidsanalyses lopende, maar het komt erop aan hiervoor een coördinerend en sturend kader te ontwikkelen. Daarbij heeft men zeker ook oog voor het vermijden van bijkomende werklasten en voor het beperken van parallelle procedures.

Het is de bedoeling van minister Crevits om dat uitvoeringsbesluit voor het zomerreces aan de Vlaamse Regering in ontwerpvorm voor te leggen, zodat het na advies van de MORA en de Raad van State tijdig definitief kan worden goedgekeurd.

1.3.3. Derde fase

In een derde fase worden uitvoeringsbesluiten gemaakt die de in de praktijk vastgestelde zaken regelen en de praktijkervaring op een uitgebreider netwerk toepasselijk maken. Gezien de interactie met de praktijkervaring kan de minister voor die derde fase nu nog geen timing geven. Wat zij thans belangrijk vindt, is om op korte termijn de in de richtlijn voorgeschreven procedures een formeel karakter te geven voor het TEN-netwerk.

2. De belangrijkste bepalingen

Met het ontwerp van decreet wordt, conform de richtlijn, een juridisch kader gecreëerd waarin de essentiële elementen worden vastgelegd.

2.1. Het netwerk

Eerst en vooral wordt in het ontwerp van decreet het netwerk vastgelegd waarop het decreet van toepassing zal zijn. Richtlijn 2008/96 is enkel van toepassing op de wegen die deel uitmaken van het trans-Europese wegennet. De Europese TEN-T-wegen op Vlaams grondgebied zijn: E40 (Frankrijk-Brugge-Gent-Brussel-Leuven-Luik) , E17 (Antwerpen-Gent-Kortrijk), E19 (Nederland-Antwerpen-Brussel), E313 (Antwerpen-Hasselt-Luik), E314 (Leuven-Genk-Nederland) en E34 (Knokke-Antwerpen-Turnhout). Daaronder vallen zowel wegen in ontwerp- of aanlegfase als wegen die reeds in gebruik zijn. De richtlijn biedt aan de lidstaten evenwel de mogelijkheid om de bepalingen van de richtlijn, als een reeks goede praktijken, ook toe te passen op de nationale infrastructuur voor wegvervoer die geen deel uitmaakt van het trans-Europese wegennet.

In het licht hiervan wordt in dit ontwerp van decreet dan ook de mogelijkheid geschapen voor de Vlaamse Regering om het toepassingsgebied van het decreet uit te breiden.

2.2. Definities

De minister licht de definities van enkele belangrijke begrippen toe.

2.2.1. Infrastructuurproject

Het begrip ‘infrastructuurproject’ wordt conform de richtlijn gedefinieerd als: “een project voor de bouw van nieuwe weginfrastructuur of voor de grondige wijziging van het bestaande wegennet met gevolgen voor de hoeveelheid verkeersstroom”.

Zo zal bijvoorbeeld het inrichten van een spitsstrook voor bussen op de pechstrook langs autosnelwegen niet onder de definitie van infrastructuurproject vallen. Er zal daarbij wellicht weinig of geen nieuwe weginfrastructuur worden aangelegd. Ook al zou men het als een grondige wijziging aanzien dan nog zullen er nauwelijks gevolgen zijn voor de hoeveelheid verkeersstroom. Wanneer er daarentegen extra rijstroken en een pechstrook worden aangelegd, zal wel sprake zijn van een infrastructuurproject.

2.2.2. Bevoegde instanties

Het begrip ‘bevoegde instanties’ staat voor: “de publieke of private organisatie die gelet op haar bevoegdheden door de Vlaamse Regering zal worden aangewezen voor de uitvoering van dit decreet”.

Hierbij merkt minister Crevits op dat de Vlaamse Regering verscheidene publieke of private instanties kan aanstellen. De Vlaamse Regering zal immers zowel instanties die vanuit hun bevoegdheden instaan voor het beheer van de weginfrastructuur als instanties die instaan voor het ontwerp en de realisatie van weginfrastructuur kunnen aanstellen als bevoegde instantie. De minister noemt het immers logisch dat wie betrokken is bij het ontwerp van nieuwe weginfrastructuur ingeschakeld wordt voor de verkeersveiligheidseffectbeoordeling en de verkeersveiligheidsaudits. Ook zullen de beheerders van de weginfrastructuur beter in staat zijn om de verkeersveiligheidsinspecties en het beheer van de verkeersveiligheid op de door hen beheerde wegen uit te oefenen. Al naargelang de concrete taak en de concrete weg kan de Vlaamse Regering dan ook een andere instantie aanwijzen.

Zolang dit decreet enkel van toepassing is op de wegen die deel uitmaken van het trans-Europese wegennet zal wellicht vooral het Agentschap Wegen en Verkeer of een afdeling of een persoon binnen dit agentschap als bevoegde instantie worden aangesteld. Het is evenwel ook perfect mogelijk dat de Vlaamse Regering andere instanties, zoals bijvoorbeeld pps-houders en/of contracterende DBFM-partijen, als bevoegde instantie aanstelt voor een welbepaalde taak en/of een welbepaalde weg.

3. De procedures

Vervolgens komen de vier verschillende procedures die de richtlijn voorschrijft aan bod.

3.1. De verkeersveiligheidseffectbeoordeling

Die procedure vindt plaats in de planningsfase voordat het infrastructuurproject is goedgekeurd. Uit die verkeersveiligheidseffectbeoordeling moet blijken, op een strategisch niveau, welke gevolgen verschillende alternatieven voor de planning van een infrastructuurproject hebben op de verkeersveiligheid. Die beoordelingen moeten een belangrijke rol spelen bij de keuze van een tracé. Het voorstel van decreet bepaalt dan ook dat er een toelichting moet worden gegeven bij de verkeersveiligheidsoverwegingen die geleid hebben tot de keuze voor de voorgestelde oplossing. Tevens moet de toelichting alle relevante informatie bevatten die nodig is voor een kosten-batenanalyse.

Richtlijn 2008/96 geeft in een bijlage criteria aan waaraan de verkeersveiligheidseffectbeoordeling moet trachten te voldoen. Tegelijk wordt ook gemeld dat die bijlage kan worden aangepast aan de technische vooruitgang. Om te vermijden dat bij elke wijziging van de bijlage bij de richtlijn het decreet moet worden gewijzigd, werd besloten om de bijlage niet integraal op te nemen in het decreet.

Volgens de huidige bijlage van de richtlijn zijn onder andere (dodelijke) ongevallen, routekeuze en verkeerspatronen, en mogelijke gevolgen voor het bestaande wegennet, weggebruikers, verkeerselementen waarmee rekening kan worden gehouden en bevat de verkeersveiligheidseffectbeoordeling beter: de definitie van het probleem, de huidige situatie en een scenario ‘niets doen’, verkeersveiligheidsdoelstellingen enzovoort. Uiteraard spelen bepaalde elementen uit de opsomming in de bijlage geen enkele rol voor Vlaanderen, zoals bijvoorbeeld de seismische activiteit.

Het ontwerp van het decreet bepaalt dan ook 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 in de bijlage van de richtlijn opgesomde criteria, bepalen welke criteria minimaal moeten worden beoordeeld, welke vormvereisten minimaal moeten worden nageleefd bij het uitvoeren van een verkeersveiligheidseffectbeoordeling en bepalen wie exact zal belast worden met de uitvoering ervan.

3.2. De verkeersveiligheidsaudit

Een tweede procedure is de verkeersveiligheidsaudit. Ook die procedure moet bij elk infrastructuurproject worden uitgevoerd en wel in vier verschillende stadia, namelijk: in een voorontwerpfase, een fase van het gedetailleerd ontwerp, een fase voor de ingebruikneming en een fase van eerste gebruik. In al die fases zal een verkeersveiligheidsaudit uitgevoerd worden.

De verkeersveiligheidsaudit resulteert in een verslag van de auditor waarin een overzicht van de onveilige kenmerken van een wegeninfrastructuurproject gegeven wordt. Wanneer niet wordt ingegaan op de opmerkingen van de auditor, moet de bevoegde instantie de redenen hiervoor opnemen in een bijlage bij het auditverslag. Een reden om niet in te gaan op de aanbevelingen van de auditor kan bijvoorbeeld zijn dat de aanbevelingen niet ruimtelijk kunnen ingepast worden. Ook kan een voorstel dat heel positief is op het vlak van verkeersveiligheid dan weer andere neveneffecten hebben, zoals op het milieu. De auditor die zich in hoofdzaak gaat focussen op de verkeersveiligheid kan ook te weinig rekening houden met andere maatschappelijke nadelen.

Voor die procedure geeft de richtlijn in een bijlage voor elke fase van het ontwerp de na te streven beoordelingscriteria aan. Ook hier beperkt het ontwerp van decreet zich tot

de verwijzing naar die bijlage en is het de Vlaamse Regering die 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 in de bijlage van de richtlijn opgesomde criteria, concreet bepalen welke criteria minimaal moeten worden beoordeeld, welke vormvereisten minimaal moeten worden nageleefd bij het uitvoeren van een verkeersveiligheidsaudit en wie exact belast zal worden met de uitvoering ervan.

3.3. De classificatie

De derde procedure is de classificatie van de weggedeelten met een hoog aantal ongevallen en de classificatie van de verkeersveiligheid van het wegennet. Die procedure is bestemd voor het bestaande wegennet.

Uit de overwegingen bij richtlijn 2008/96/EG blijkt dat het een zorg is voor Europa het veiligheidsniveau van bestaande wegen te verbeteren door de investeringen te richten op de weggedeelten met het hoogste aantal ongevallen en/of het grootste potentieel om het aantal ongevallen te doen afnemen. Vandaar dat wordt vereist dat de classificatie van de weggedeelten met een hoog aantal ongevallen en van de verkeersveiligheid van het wegennet minstens om de drie jaar wordt beoordeeld in het kader van de beoordelingen van de exploitatie van het wegennet. Op grond van de resultaten van de classificatie zullen weggedeelten met een hogere prioriteit door deskundigenteams worden geïnspecteerd en zullen verbeteringsmaatregelen worden genomen. Ook in verband met de classificatie bevat de richtlijn een bijlage waarin de na te streven prioriteiten worden opgesomd.

Ook hier werd ervoor geopteerd om de Vlaamse Regering de bevoegdheid te verlenen op dit vlak nadere regels te bepalen. Niet alleen kan de Vlaamse Regering hierdoor, vertrekkend vanuit de in de bijlage van de richtlijn opgesomde criteria, opleggen welke criteria minstens moeten worden nagestreefd, maar ze kan ook bepalen wie de classificatie van de weggedeelten zal uitvoeren.

De richtlijn vereist dat de weggebruikers in kennis worden gesteld van de weggedeelten met een hoog aantal verkeersongevallen. Aan de lidstaten wordt de wijze van kennisgeving overgelaten. Ook hier voorziet het ontwerp een delegatie aan de Vlaamse Regering om op dit vlak nadere regels te bepalen en concreet te bepalen welke maatregelen daartoe zullen worden genomen. Het is evident dat wanneer er zou worden voor geopteerd verkeersborden te gebruiken, die zullen moeten voldoen aan de bepalingen uit het Verdrag van Wenen. Er zou op dit vlak bijvoorbeeld ook een publicatie op een website kunnen worden overwogen.

3.4. De verkeersveiligheidsinspectie

De vierde en laatste door de richtlijn opgelegde procedure zijn de verkeersveiligheidsinspecties, eveneens van toepassing op het bestaande wegennet. Dergelijke inspecties worden als preventieve maatregel uitgevoerd en moeten een doeltreffend instrument vormen om gevaren te voorkomen voor alle weggebruikers, inclusief de zwakke weggebruikers, ook bij wegenwerken.

Op dit ogenblik worden in Vlaanderen in de praktijk ook al regelmatig inspecties uitgevoerd naar de veiligheid van de weg. De Vlaamse Regering kan die verkeersveiligheidsinspecties verder vorm geven door inhoudelijke vereisten en/of vormvereisten.

4. De omkadering

Naast de procedures geeft de richtlijn ook nog vorm aan een aantal ‘omkaderingsmaatregelen’.

4.1. Vaststelling van richtsnoeren

Een eerste omkaderingsmaatregel is de vaststelling van richtsnoeren. Daarin wordt bepaald welke stappen moeten worden gezet en welke elementen in overweging moeten worden genomen bij de toepassing van de verkeersveiligheidsprocedures vermeld in het decreet. Uit de overwegingen bij de richtlijn blijkt dat het niet de bedoeling is dat alle lidstaten van nul beginnen. De lidstaten die reeds een goed functionerend systeem voor het beheer van de verkeersveiligheid van de weginfrastructuur bezitten, moeten hun bestaande methoden verder kunnen gebruiken, voor zover die in overeenstemming zijn met de doelstellingen van de richtlijn.

Ook in Vlaanderen bestaan al heel wat 'richtsnoeren'. Hier kan bijvoorbeeld worden gedacht aan de ISO-procedures voor de aanleg van wegen. Er zijn ook verschillende vademecums, dienstorders enzovoort. Die kunnen blijven gelden maar zullen, voor zover nodig, worden bevestigd en/of verder aangevuld door de Vlaamse Regering.

4.2. De aanstelling en opleiding van verkeersauditoren

Ook met de bepalingen over de aanstelling en de opleiding van de verkeersveiligheidsauditoren wordt voor noodzakelijke omkadering gezorgd. Vooraleer de auditoren de taken uit de richtlijn kunnen uitvoeren, moeten zij eerst een opleiding volgen waarna zij een bekwaamheidscertificaat ontvangen. Zij moeten regelmatig verdere opleidingscursussen volgen.

Die bepaling is identiek overgenomen in het ontwerp van decreet. In Vlaanderen werden nog geen dergelijke bekwaamheidscertificaten afgeleverd. De specifieke vereisten waaraan de auditoren moeten voldoen, werden overgenomen.

Het ontwerp van decreet bepaalt verder nog bijkomend dat de auditoren niet mogen betrokken zijn bij het ontwerp of de exploitatie van het infrastructuurproject waarop de door hen uitgevoerde audit betrekking heeft. Die voorwaarde is enigszins strenger geformuleerd dan in de richtlijn waar enkel "gedurende de audit" geen betrokkenheid mag zijn.

De Vlaamse Regering zal de opleidingscurricula en de nadere regels in verband met de aanstelling van de verkeersveiligheidsauditoren bepalen. Voor de concrete invulling zijn er momenteel al enkele ideeën. Die zijn gebaseerd op de rapporten uit het EURO-AUDITS-project, een door de EU gefinancieerd project dat 'best practices' en 'guidelines' heeft opgesteld. Zoals daarin voorgesteld wordt gedacht aan een combinatie van basisopleiding en ervaring in wegenbouw, verkeersveiligheid, verkeersbeheer enzovoort alsook een specifieke opleiding met betrekking tot de auditprincipes.

De concrete invulling zoals onder meer erkende basisopleidingen, omvang van de vereiste ervaring, curriculum en modaliteiten van zowel de specifieke opleiding als de vereiste permanente bijscholing moeten nog verder uitgeklaard worden.

5. Federale elementen

De minister meldt een aantal elementen van de richtlijn die een federale bevoegdheid zijn en daarom dus niet vervat zijn in dit ontwerp van decreet. Dat zijn er een drietal.

5.1. Regels voor de algemene politie

Het ontwerpen van de regels voor de algemene politie en de reglementering op het verkeer en vervoer heeft in het kader van deze richtlijn betrekking op het bepalen met welk soort verkeerstekens de weggebruiker desgevallend wordt gewaarschuwd voor bepaalde risico's of gevaren.

5.2. Gegevensbeheer en het ongevalsverslag

Een tweede federaal element is het gegevensbeheer en het ongevalsverslag van artikel 7. Het is met name de politie die ongevalsverslagen van ongevallen met lichamelijk letsel opstelt, en tevens een gegevensverzameling bijhoudt waarvan het opslaan onder het 'statistisch geheim' valt, wat vooralsnog federale bevoegdheid is.

5.3. De mededelingen aan de Europese Commissie

Ook een federale opdracht zijn de mededelingen aan de Europese Commissie in het kader van artikel 14. Die mededelingen betreffen de voornaamste bepalingen van intern recht die de lidstaten in het kader van deze richtlijn vaststellen. De Europese Commissie van haar kant zal instaan voor het uitwisselen van best practices.

6. Timing

De minister vestigt er de aandacht op dat de Vlaamse Regering op verschillende vlakken nog voor de uitvoering moet zorgen opdat dit decreet echt uitwerking zou kunnen hebben. Om die reden is dan ook bepaald dat de Vlaamse Regering de datum van inwerkingtreding van het decreet zal bepalen.

Het is de bedoeling van de minister het eerste uitvoeringsbesluit de essentieel vereiste zaken te laten bevatten voor het feitelijk in voege treden van het decreet. Dat zijn dan de verdere definiëring van de bevoegde instanties, de bepaling van de minimale beoordelingscriteria toepasselijk bij elk van de procedures (en dit conform het advies van de Raad van State), de vaststelling van de richtsnoeren en de vaststelling van de opleidingscurricula voor de verkeersveiligheidsauditoren. Aangezien beide laatste elementen conform de richtlijn moeten vastgesteld zijn tegen uiterlijk 19 december 2011 is het dus de bedoeling om het eerste uitvoeringsbesluit voor het zomerreces aan de Vlaams Regering in ontwerpvorm voor te leggen. Hat kan dan na advies van de MORA en de Raad van State tijdig definitief worden goedgekeurd.

Verdere uitvoeringsbesluiten zullen gericht zijn op het regelen van in de praktijk vastgestelde zaken (zoals de eventuele bepaling van de minimale vormvereisten van verslagen). Ze kunnen ook de praktijkervaring op een uitgebreider netwerk toepasselijk te maken.

7. Advies van de MORA

Na de principiële goedkeuring op 16 juli 2010 door de Vlaamse Regering heeft de MORA reeds advies uitgebracht op 30 augustus 2010.

7.1. Juridische opmerkingen

Het advies van de MORA bevat vooreerst een drietal juridische elementen. De MORA stelt dat het uitbreiden van het toepassingsgebied van het decreet niet aan de Vlaamse Regering toekomt. In het ontwerp van decreet wordt de mogelijke uitbreiding van het toepassingsgebied gedelegeerd. De Raad van State heeft over die delegatie echter geen opmerkingen gemaakt. Daarom werd in het ontwerp van decreet dan ook de mogelijkheid opgenomen voor de Vlaamse Regering om het toepassingsgebied van het decreet verder uit te breiden.

Ten tweede betreurt de MORA dat voor dit ontwerp van decreet geen reguleringsimpactanalyse (RIA) werd opgemaakt. Er is echter geen RIA vereist voor een ontwerp van decreet waarbij een richtlijn wordt omgezet. De richtlijn legt namelijk zeer duidelijk de in te voeren procedures vast waardoor er slechts een zeer beperkte vrije beleidsruimte overblijft. Dat standpunt werd door de dienst Wetsmatiging van het Departement Bestuurszaken bevestigd. Een RIA zou hier dan ook weinig tot geen meerwaarde met zich meebrengen.

Tot slot vreest de MORA dat de memorie van toelichting met betrekking tot artikel 6 van het ontwerp van decreet, kan gelezen worden als zijnde het overbodig maken van een verkeerveiligheidsaudit. Uit de artikelen 5 en 6 van het decreet blijkt evenwel duidelijk dat voor alle infrastructuurwerken zowel een verkeerveiligheidseffectbeoordeling als een verkeersveiligheidsaudit moet worden uitgevoerd. Het spreekt voor zich dat de memorie van toelichting geen afbreuk kan doen aan de tekst van het decreet. Om nodeloze vertragingen te vermijden, is het evenwel niet de bedoeling dat wanneer bepaalde elementen uit beide procedures overlappend zouden zijn, die opnieuw een tweede keer te laten onderzoeken. Het is in die zin dat de door de MORA geciteerde paragraaf uit de memorie van toelichting moet worden geïnterpreteerd. Alleszins kan die paragraaf niet worden geïnterpreteerd als het overbodig maken van de verkeersveiligheidsaudit. Die heeft namelijk een ander opzet dan de verkeersveiligheidseffectbeoordeling en heeft hoe dan ook betrekking op heel wat elementen die niet aan bod komen/dienen te komen in de verkeerveiligheidseffectbeoordeling.

7.2. Overige opmerkingen

Tevens bevat het advies van de MORA een aantal pro-actieve bekommernissen en opmerkingen voor de verdere invulling van de uitvoeringsbesluiten. Zo pleit de MORA voor de onafhankelijkheid van de auditoren, een mogelijke afstemming met bestaande procedures zoals de Provinciale Auditcommissie, waakzaamheid voor mogelijke procesvertraging, de nodige kritische ingesteldheid ten aanzien van in het buitenland bestaande procedures of methodieken, en de nodige afspraken over informatie- en kennisuitwisseling inzake verkeersongevallenanalyse tussen de verschillende overheden.

Het zijn bekommernissen die zullen worden meegenomen bij de verdere invulling van de uitvoeringsbesluiten en die binnen dat kader verder op gemotiveerde wijze zullen worden afgewogen.

8. Advies van de Raad van State

De Raad van State bracht advies uit op 14 oktober 2010. Het ontwerp van decreet werd aan zijn bemerkingen aangepast.

II. ALGEMENE BESPREKING

1. Timing

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* citeert het advies van de MORA waarin erop wordt gewezen dat de door Europa opgelegde deadlines voor inwerkingtreding bijzonder kort zijn geworden. Ook de heer *Steve D'Hulster* en mevrouw *Griet Smaers* vinden de timing erg krap. De *minister* geeft dat ook toe. Maar het komt haar goed uit; ze is immers bezig met het voorbereiden van een ontwerp van Mobiliteitsdecreet en de omzetting van de richtlijn kan haar veel leren. Het is niet de bedoeling terugwerkende kracht in te voeren op eerdere projecten. De datum van inwerkingtreding zal synchroon lopen met het operationeel worden van alle uitvoeringsbesluiten.

Mevrouw *Lies Jans* is tevreden dat de minister verklaart de screening van de richtsnoeren en de procedures tegen de zomer af te werken. Zij hoopt dat met de uitvoeringsbesluiten de deadline van eind 2011 wordt gehaald en dat het parlement nauw wordt betrokken bij de uitwerking van die besluiten.

Minister *Hilde Crevits* preciseert dat de decretale omzetting van de richtlijn de deadline van 19 december 2010 heeft gehaald doordat het ontwerp begin december door de Vlaamse Regering is goedgekeurd. De goedkeuring door het Vlaams Parlement heeft die deadline niet gehaald maar is voor binnenkort aangezien de procedure met de bespreking in commissie is ingezet. Na die deadline geeft Europa een jaar de tijd voor de uitvoeringsmaatregelen. De minister maakt zich sterk dat die deadline wel wordt gehaald.

2. Zin van de richtlijn

Mevrouw *Karin Brouwers* vraagt zich af welk effect Europa beoogt met die richtlijn. Heeft men een bepaalde daling van het aantal verkeersslachtoffers voor ogen? Wat mag men op het terrein verwachten van al die nieuwe verplichtingen? Hoe kaderen die regels in de optie van versnelling van maatschappelijk belangrijke projecten? Het lid maakt zich des te meer zorgen als men eraan zou denken die regels ook toe te passen op andere instanties die wegen aanleggen, de lokale overheden bijvoorbeeld. Zij vraagt om toch eerst wat ervaring op te doen met wat in het ontwerp van decreet staat en met de extra administratieve belasting die dat meebrengt, vooraleer de toepassing uit te breiden. Het lid heeft ook de indruk dat veel van wat Europa oplegt, nu al wordt toegepast in het Vlaamse Gewest.

De heer *Steve D'Hulster* heeft gelezen dat het de bedoeling van de Europese Commissie is om op de TEN-wegen tot een jaarlijkse daling te komen van twaalf tot zestien percent van het aantal doden en zeven tot twaalf percent van het aantal gewonden.

De heer *Steve D'Hulster* onderschrijft in naam van zijn fractie de ontworpen omzetting van de richtlijn. Hij heeft vernomen dat men in Nederland weinig enthousiast is over die richtlijn. Wat is de meerwaarde van Europees optreden? Het lid citeert uit een nota van de Nederlandse Regering. Voor Nederland is het niet noodzakelijk dat er op het niveau van de Europese Unie maatregelen worden genomen voor het veiligheidsbeheer van de wegeninfrastructuur. Men vindt er het gekozen instrument te zwaar. De te verwachten baten zijn gering en de kosten kunnen aanzienlijk zijn. In hoeverre deelt de Vlaamse Regering die scepsis?

Minister *Hilde Crevits* merkt toch op dat de richtlijn ook Nederland verplicht om ze om te zetten.

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* stelt vast dat verschillende fracties nogal kritisch staan tegenover het involgen van de Europese richtlijn. In hoeverre is de Vlaamse overheid echt verplicht die richtlijn om te zetten?

Minister *Hilde Crevits* bevestigt de verplichte omzetting; zo niet volgt een ingebrekestelling.

De heer *Marino Keulen* vreest dat de omzetting van deze Europese regels wel eens zou kunnen leiden tot meer bureaucratie. Ook hij is op de hoogte van de Nederlandse terughoudendheid hierover. Hoe zal men overlapping van maatregelen vermijden? Minister *Hilde Crevits* noemt de bekommernis van het lid terecht. Bij het uitwerken van de uitvoeringsbesluiten moet er scherpe aandacht zijn om vertragende effecten te voorkomen.

Mevrouw *Griet Smaers* noemt de omzetting van de richtlijn een kans om een stap vooruit te zetten in het nadenken over verkeersveiligheid. Dat wordt door *de minister* beaamd.

3. Toepassingsgebied

De heer *Dirk Peeters* is wat teleurgesteld dat de Vlaamse Regering zich bij de omzetting van de richtlijn beperkt tot het strikt noodzakelijke. Zij kon er bijvoorbeeld gebruik van hebben gemaakt om een breder wegennet aan te pakken dan het TEN-netwerk.

Hoe staat de minister zelf tegenover een eventuele uitrol van de nieuwe regels over een breder wegennet dan strikt voorgeschreven, wil mevrouw *Griet Smaers* horen. Wat is haar visie daarover?

Minister *Hilde Crevits* herhaalt dat het ontwerp van decreet de toepassing bij de start beperkt tot het wegennet dat strikt verplicht wordt door de richtlijn. Ook als de uitvoeringsbesluiten er komen, zullen die slaan op dat beperkte wegennet. De minister is bereid

om bij eventuele uitbreiding daarover te debatteren in de parlementscommissie. Wellicht zal ook de MORA daarover een bespreking willen.

Als de toepassing al uitgebreid wordt, is het logisch dan eerst alle andere snelwegen aan te pakken. De meest maximale uitbreiding lijkt de minister de primaire wegen te zijn, zoals de A12. Het lijkt haar uitgesloten dat de toepassing ooit verder gaat dan de primaire wegen. Bij alle modulegebonden ingrepen op gewestwegen wordt trouwens nu al heel veel aandacht besteed aan de veiligheidsaspecten. De richtlijn verbiedt dat eigen initiatief ook niet.

De heer *Jan Peumans* vraagt waarom de E25 die door de Voerstreek loopt, niet staat opgenomen in het TEN-netwerk. Volgens minister *Hilde Crevits* valt de E25 niet onder het TEN-netwerk.

De heer *Dirk Peeters* wil weten of de grote ringwegen zijn opgenomen in het TEN-netwerk. Minister *Hilde Crevits* antwoordt bevestigend.

4. Reguleringsimpactanalyse (RIA)

De heer *Sas van Rouveroij* vindt het goed dat in een eerste fase van de richtlijn alleen dat wordt omgezet wat strikt genomen moet worden omgezet. Ook hij dringt erop aan na te gaan wat in het Vlaamse Gewest al van die verplichtingen wordt uitgevoerd. Daartoe zou een RIA nuttig kunnen zijn, om dubbel gebruik te voorkomen.

Zoals de MORA vraagt mevrouw *Lies Jans* zich af of hier geen reguleringsimpactanalyse moest worden gemaakt. Het lid meent dat een RIA ook aangewezen is bij regelgeving ter goedkeuring van internationale en interregionale verdragen en akkoorden. Op de website van de Vlaamse Gemeenschap heeft het lid gelezen dat er wel een RIA is vereist voor omzetting van Europese richtlijnen of internationale akkoorden. De minister verwijst naar een advies van de dienst Wetsmatiging waarin het tegenovergestelde wordt verklaard. Wat staat in dat advies? Ook de heer *Sas van Rouveroij* vraagt zich af of hier geen RIA noodzakelijk was.

Minister *Hilde Crevits* verwijst nogmaals naar het advies van de dienst Wetsmatiging over de noodzaak aan een RIA. De dienst stelt dat er slechts een zeer beperkte vrije beleidsruimte is aangezien de richtlijn heel strikt de in te voeren procedures vastlegt. In dat opzicht kan een RIA weinig tot geen meerwaarde bieden.

Hoewel de dienst Wetsmatiging van oordeel is dat een RIA voor dit ontwerp van decreet geen meerwaarde zou bieden, is de heer *Dirk Peeters* van mening dat een RIA meer inzicht en duidelijkheid kan verschaffen en net daardoor veel werk kan besparen. Hij pleit ervoor toch een RIA te laten uitvoeren.

5. Het dossier

Mevrouw *Lies Jans* dringt erop aan dat het dossier dat mee gepubliceerd wordt met een ontwerp van decreet (*Parl. St.* Vl. Parl. 2010-11, nr. 859/1) voortaan vollediger zou zijn. Zo vindt zij het jammer dat het antwoord van de regering op het advies van de MORA er niet in zit. Ook het advies van de Inspectie van Financiën zit er niet in. Minister *Hilde Crevits* zegt er niets op tegen te hebben dat die documenten alsnog aan de commissieleden worden bezorgd.

De heer *Jan Peumans*, voorzitter, verklaart zich eveneens voorstander van de publicatie van een ruimer dossier bij de ontwerpen van decreet. De door mevrouw Lies Jans gevraagde documenten hadden erin moeten steken. Hij heeft die stukken zelf opgevraagd en hij laat ze op de vergadering bezorgen aan de aanwezige commissieleden.

6. Delegatie aan de Vlaamse Regering

Mevrouw *Lies Jans* leest in het advies van de MORA dat het ontwerp van decreet heel wat delegeert aan de Vlaamse Regering. Zij kan daar veelal achter staan, maar het uitbreiden van de regels naar een breder wegennet in de toekomst vindt zij toch een te belangrijke beslissing om daar het parlement buiten te laten. Zij vraagt minstens een debat in de commissie op het moment dat de regering van plan is tot die uitbreiding over te gaan.

Ook de heer *Steve D'Hulster* dringt erop aan de commissie te betrekken bij het uitwerken van de uitvoeringsbesluiten. Een aantal van die besluiten zullen immers cruciaal zijn.

De heer *Sas van Rouveroij* schaart zich eveneens achter de vraag aan de regering om bij eventuele uitbreiding van de toepassing van het decreet even terug te koppelen naar het parlement en de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken.

Minister *Hilde Crevits* bevestigt nogmaals haar bereidheid om de eventuele uitbreiding van het toepassingsgebied van de nieuwe regeling, als het zover komt, ter sprake te brengen in de commissie en in de MORA. De MORA zal zeker op de uitvoeringsbesluiten nog een advies geven; ook in de commissie wil de minister daarover nog van gedachten wisselen. De heer *Jan Peumans*, voorzitter, noemt dat een belangrijke toezegging.

De heer *Dirk Peeters* komt toch nog eens terug op de bevoegdheid die in het ontwerp van decreet wordt gegeven om het toepassingsgebied uit te breiden (artikel 3, lid 3). Hij ziet daarin een delegatiebesluit – om niet te zeggen een volmachtenbesluit. Volgens het lid hoort die uitbreidingsbevoegdheid bij het Vlaams Parlement. Volgens minister *Hilde Crevits* is op die bevoegdheidstoekenning aan de Vlaamse Regering geen enkel bezwaar gekomen van de Raad van State. Ook de richtlijn zelf laat dat toe. De minister herhaalt evenwel haar toezegging om bij eventuele uitbreiding het Vlaams Parlement (de commissie) en de MORA te betrekken.

7. Financiële en administratieve gevolgen

Het is de heer *Jan Peumans* opgevallen dat het advies van de Inspectie van Financiën ongunstig is. Mevrouw *Griet Smaers* is benieuwd naar de budgettaire impact van de implementatie van het decreet. Ook de heer *Steve D'Hulster* is wat bezorgd over de weerslag inzake financies en personeel bij een eventuele uitrol van die omzetting naar het lagere wegennet.

Minister *Hilde Crevits* antwoordt dat de financiële weerslag momenteel nog moeilijk in te schatten is. Het kan pas duidelijker worden als de uitvoeringsbesluiten zijn getroffen. Dat is nu precies de reden waarom de Inspectie van Financiën een ongunstig advies geeft. De Inspectie zegt niet dat het ontwerp inhoudelijk slecht is maar dat de financiële gevolgen nog niet duidelijk zijn.

De heer *Steve D'Hulster* vraagt in hoeverre de implementatie van die richtlijn een vertragend effect kan hebben op lopende projecten. In Nederland heeft men in de memorie van toelichting verduidelijkingen opgenomen.

Minister *Hilde Crevits* meent dat er zeker in het begin een bijkomende administratieve belasting zal zijn. Maar veel zal van de manier van implementatie afhangen. In elk geval vindt de minister het niet overbodig dat de verkeersveiligheid zowel in de planningsfase, tijdens de werken als achteraf wordt geauditeerd. Die werkwijze zal ook de kans geven om stelselmatig ervaring op te bouwen.

8. Begrip infrastructuurproject

De heer *Sas van Rouveroij* is wat verwonderd over het voorbeeld dat de minister geeft bij de definitie van 'infrastructuurproject'. Als men een pechstrook gaat gebruiken als

spitsstrook voor het openbaar vervoer is dat geen infrastructuurproject; maar als men die pechstrook als spitsstrook voor het gewone verkeer gebruikt, wat is het dan? Mevrouw *Griet Smaers* stelt dezelfde vraag. Meer bepaald wil zij weten wat het concrete effect van het decreet zal zijn op de E313.

Minister *Hilde Crevits* verklaart dat een ingreep een behoorlijke impact moet hebben op de verkeersstromen om een infrastructuurproject in de zin van het ontwerp van decreet te zijn. Structureel onderhoud valt daar bijvoorbeeld niet onder. Maar het ter beschikking stellen van een spitsstrook voor het autoverkeer zou er eigenlijk wel onder moeten vallen. Wat de E313 betreft, bestudeert het Verkeerscentrum toch ook nu al of en hoe een spitsstrook daar veilig kan worden ingevoerd. Dergelijke veiligheidsreflex zal in de toekomst door de nieuwe regels wellicht nog wat meer geordend worden aangewend. Dat hoeft niet noodzakelijk een grote extra belasting van de administratie te betekenen, want ook vandaag is er al veel aandacht voor de verkeersveiligheid.

9. De uitvoeringsbesluiten

9.1. Verkeersveiligheidseffectbeoordeling

De heer *Dirk Peeters* wil weten hoe de verkeersveiligheid zal aan bod komen bij niet-infrastructurele maatregelen zoals mobiliteitsplannen en doorstromingsmaatregelen. Dat aspect komt in het ontwerp van decreet niet aan bod. Minister *Hilde Crevits* noemt dat een verstandige opmerking maar die link is moeilijk te maken. De richtlijn heeft betrekking op 'infrastructuurprojecten'.

De heer *Pieter Huybrechts* wil graag horen welke instanties kunnen deelnemen aan de verkeersveiligheidseffectbeoordeling van een weg. Is er mogelijkheid dat ook belangengroepen daaraan deelnemen? Dan denkt hij bijvoorbeeld aan de MAG (Motorcycle Action Group). Minister *Hilde Crevits* antwoordt dat de beoordelaar inderdaad ook een private instantie kan zijn, zoals iemand van een extern studiebureau dat in opdracht een project uitwerkt. Het hoeft niet per se iemand van de administratie te zijn. Maar een actiegroep is uitgesloten.

9.2. Verkeersveiligheidsaudit

De heer *Dirk Peeters* vindt in het ontwerp geen echt autonoom functionerend auditorgaan voor de veiligheidscontrole van de weginfrastructuur. Zo zijn er verschillende auditoren voor projecten van AWV en pps- of DBFM-constructies.

Wat de autonomie van de auditor betreft, zou minister *Hilde Crevits* niet graag in een situatie terechtkomen dat er in geen Vlaanderen geen auditor zou te vinden zijn die voldoet aan de vereisten. Zij pleit dan ook voor een pragmatische aanpak. Dat het moet gaan om personen die geen belangen hebben in het project, is vanzelfsprekend. Maar het kan niet de bedoeling zijn een geheel nieuwe opleiding van vijf jaar te organiseren om die auditoren te werven. De minister denkt dat er een lijst zal komen van erkende verworven competenties maar dat moet nog worden uitgewerkt.

Mevrouw *Griet Smaers* wil dienaangaande weten of de PAC's beschikken over de vereiste bekwaamheid en opleiding voor het uitvoeren van de voorgeschreven verkeersveiligheidaudits. Of zal men moeten overgaan tot het benoemen van nieuwe auditoren? Volgens *de minister* zou het kunnen dat de mensen die nu het werk doen van de PAC's die audits uitvoeren. Maar hoe dan ook moeten zij of anderen een certificaat hebben. De regeling van die certificaten moet nog worden uitgewerkt.

Overigens vindt de *minister* de interventie van Europa wel zinvol. Als er bijvoorbeeld nu een ingreep wordt gedaan aan een autosnelweg, dan valt die buiten de bevoegdheid van de PAC. PAC's treden enkel op bij modulegebonden projecten. Europa biedt voor de snel-

wegen dus een kans om de verkeersveiligheid op een gestructureerde, efficiënte wijze te bevorderen. Hoewel de minister evenzeer beducht is voor meer administratieve last, vindt zij het wel goed dat de verkeersveiligheidsreflex wordt aangewakkerd. Voor de aanleg van autosnelwegen is wel een MER vereist, maar een MER gaat niet in op de aspecten van verkeersveiligheid.

Wat gebeurt er nu al? Er is de werking van de PAC's die intens met verkeersveiligheid bezig zijn met betrekking tot de gewestwegen. Het is niet uitgesloten dat in de toekomst de werking van de PAC's wordt bijgestuurd na ervaring opgedaan te hebben met de verkeersveiligheidseffectaudits op het TEN-netwerk.

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* heeft begrepen dat de minister in een eerste fase de toepassing van de omgezette richtlijn wil beperken tot het TEN-netwerk. Maar zal dat dan de eenvormigheid niet te niet doen bij de beoordeling van de verschillende soorten wegen? Minister *Hilde Crevits* verdedigt haar aanpak. Bij de start wordt de toepassing beperkt tot het TEN-netwerk. Elders in Europa geldt voor die wegen ook de richtlijn; dat schept een uniforme behandeling in alle lidstaten voor een aantal veiligheidsaspecten. De minister herhaalt dat er in Vlaanderen nu ook een veiligheidsprocedure wordt gehanteerd (met de PAC's), maar dan op gewestwegen en niet op de autosnelwegen.

9.3. Classificatie gevaarlijke weggedeeltes

De heer *Sas van Rouveroij* wil weten of voor de aankondiging van de wegvakken die risicovol zijn voor verkeersongevallen, nieuwe verkeersborden gaan moeten worden geplaatst. Hij veronderstelt dat de minister niet warm loopt om nog veel meer verkeersborden te plaatsen. Maar als die vakken alleen worden aangekondigd op een website heeft dat ook weinig zin. Minister *Hilde Crevits* vindt het logisch dat die waarschuwingen niet alleen op de website worden aangekondigd. Men is aan het zoeken naar een instrument dat handig hanteerbaar is. Misschien kan wel gebruikt worden gemaakt van de dynamische borden. Als het kan, moet worden vermeden dat er weer honderden extra borden moeten worden bijgeplaatst.

De heer *Sas van Rouveroij* pleit ervoor dat de term 'kosten-baten' (artikel 8, derde alinea) zou begrepen worden als 'maatschappelijke kosten-baten'. *De minister* wijst erop dat de term letterlijk is overgenomen uit de Europese richtlijn. Zij onderzoekt of die zomaar kan worden aangepast. Het kan volgens haar wellicht wel een nuttige toevoeging zijn.

De heer *Dirk Peeters* vraagt wat voortaan de rol nog zal zijn van het BIVV. En de heer *Steve D'Hulster* wil weten hoe de Vlaamse ambities zich verhouden tot de opdracht van de federale staat met betrekking tot de verkeersongevallenanalyse.

Minister *Hilde Crevits* meldt dat het BIVV nu participeert aan de werkgroep en dat het daar nuttig werk verricht. Maar zoals in het regeerakkoord staat, is de minister sterk voorstander van een eigen Vlaamse verkeersongevallenanalyse. De situatie in Vlaanderen is anders dan die in Wallonië. Maar belangrijker nog acht de minister de snelle gegevensdoorstroming. Zij is daarover druk aan het onderhandelen.

Ook mevrouw *Griet Smaers* heeft vragen bij de werkverdeling inzake ongevalgegevensanalyses tussen de Vlaamse en de federale overheid. De *minister* herhaalt dat die analyses niet noodzakelijk door het BIVV moeten worden gedaan. Zij heeft bijvoorbeeld aan het Steunpunt Verkeersveiligheid de opdracht gegeven om de analyses te doen met betrekking tot de ongevallencijfers tot 2008 op de heraangelegde zwarte punten.

10. Interregionaal overleg

De heer *Steve D'Hulster* weet dat er over de omzetting van de richtlijn ook vergaderd wordt in een werkgroep interregionaal overleg, verbonden aan de Task Force Verkeersvei-

ligheid. Is het de bedoeling dat die werkgroep verder actief blijft met het oog op die uitvoeringsbesluiten? Op Europees niveau is een comité opgericht om de implementatie van de richtlijn op te volgen. Daaruit volgt de mogelijkheid om te leren van de best practices. Maakt het Vlaams Gewest deel uit van die werkgroep?

Minister *Hilde Crevits* bevestigt de werking van de werkgroep interregionaal overleg en de deelname daaraan van het Vlaamse Gewest. In de drie gewesten is het de bedoeling zich aan de strikt vereiste uitvoering van de richtlijn te houden. Maar de procedures zijn niet helemaal gelijklopend. De communicatie met Europa gebeurt door de federale overheid. Ook de kennisuitwisseling gebeurt met de lidstaat België. Maar de gegevensdoorstroming naar de gewesten gebeurt heel vlot.

11. Algemene opmerkingen

Mevrouw *Griet Smaers* pleit ervoor om na te gaan hoe de verplichte procedures kunnen worden ingepast in de bestaande. Daarmee gaat *de minister* grif akkoord. Zij noemt het een belangrijke opdracht voor haar administratie. Zij bepleit nogmaals een pragmatische aanpak; het resultaat moet iets zijn waar men iets aan heeft. De rapporten zouden nuttig moeten zijn voor het beleid.

De heer *Steve D'Hulster* vindt het goed om de omzetting kritisch aan te pakken. Die omzetting is een verplichting maar er bijft veel vrijheid bij de concrete invulling ervan. De minister laat blijken de omzetting heel voluntaristisch en met een strakke timing aan te pakken. Het lid hoopt dat de invulling ervan een meerwaarde zal bieden.

Minister *Hilde Crevits* zegt nooit voluntaristisch te zijn zonder reden en zij verwijst daarom naar mevrouw Eva Van den Bossche, afdelingshoofd Expertise Verkeer en Telematica bij het Agentschap Wegen en Verkeer, voor een uitleg over het hoe en het waarom van de omzetting.

Mevrouw *Eva Van den Bossche* stelt zich voor als lid van de werkgroep die binnen de Vlaamse overheid werkt aan de omzetting van de richtlijn. Eerst werkte de werkgroep aan het ontwerp van decreet en thans aan de uitvoeringsbesluiten. Daarbij kijkt men ook naar de ervaringen in het buitenland. In het Verenigd Koninkrijk heeft men al de vereiste auditoren. Die werden al ingezet op het hogere wegennet nog voor de richtlijn er was, zoals in het Vlaamse Gewest de PAC's worden ingezet op het gewestwegennet. Er wordt ook gekeken hoe het in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en het Waalse Gewest wordt aangepakt. Bijvoorbeeld is het belangrijk dat men bij het opstellen van het vereiste curriculum van de auditoren niet opnieuw het warm water probeert uit te vinden. Zo wordt ook gekeken naar de structuren die bestaan voor MER-deskundigen, om de certificering van de verkeersveiligheidauditoren uit te werken.

Wat het omzetten van de vier door Europa voorgeschreven instrumenten betreft, benadrukt mevrouw Van den Bossche dat veel nu al wordt toegepast in Vlaanderen, maar misschien niet zo formeel als nu door de richtlijn wordt gevraagd. Neem nu de verkeersveiligheideffectbeoordeling; bij het ontwerpen van een project doet men dat automatisch. Men gaat verschillende tracés, uitvoeringsmethodes en ontwerpen vergelijken. En een van de aspecten waarmee men bij die keuzes rekening houdt, is de verkeersveiligheid. De richtlijn dwingt dat voortaan formeel te doen en neer te schrijven.

Wel nieuw zijn die verkeersveiligheidsaudits. Volgens mevrouw Van den Bossche kan dat wel een nuttig instrument zijn om eens met een andere bril naar een project te kijken. Iemand die niet rechtstreeks betrokken is bij dat project kan dan bepaalde zaken aanbrengen. De verkeersveiligheidsinspecties worden nu al uitgevoerd door AWV. De wegeninspecteurs controleren de wegen, onder meer op stroefheid, waterafvoerproblemen, gaten in het wegdek enzovoort. Die inspectie-activiteiten worden nu wel wat meer geformaliseerd.

Ook de classificatie van weggedeelten met hoge ongevallencijfers is niet zo nieuw in het Vlaamse Gewest. De administratie doet die oefening reeds geregeld. Die analyse moet voortaan om de drie jaar gebeuren en dan zal er op die gevaarlijke segmenten van de autosnelwegen een deskundigenteam worden afgestuurd om de problemen te onderzoeken en oplossingen aan te brengen.

Mevrouw Van den Bossche bevestigt ten slotte dat het zomerreces haalbaar is als deadline voor de uitwerking van de uitvoeringsbesluiten. De heer *Sas van Rouveroij* noemt het optimisme van mevrouw Van den Bossche aanstekelijk. Hij waarschuwt er evenwel voor dat de door Europa geëist explicitering van heel wat impliciete keuzes, wel eens zou kunnen leiden tot meer maatschappelijke discussie over die expliciet gemaakte keuzes. Minister *Hilde Crevits* verwijst naar de veelheid van omzendbrieven, vademecums, handleidingen die bij allerlei projecten worden gebruikt. Zij vindt het nodig en nuttig dat die eens geüniformiseerd en gecoördineerd worden. De omzetting van de richtlijn biedt daartoe een gelegenheid.

III. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

Artikel 1

Het artikel wordt zonder opmerkingen aangenomen met 11 stemmen bij 2 onthoudingen.

Artikel 2

Het artikel wordt zonder opmerkingen aangenomen met 9 stemmen bij 3 onthoudingen.

Artikel 3

Een amendement voorgesteld door de heer Dirk Peeters strekt ertoe het derde lid te vervangen door: “Het Vlaams Parlement kan het toepassingsgebied van dit decreet uitbreiden.” (*Parl. St.* Vl. Parl. 2010-11, nr. 859/2, amendement nr. 1).

De heer *Dirk Peeters* zegt er volledig mee akkoord te gaan dat de Vlaamse Regering het decreet technisch uitvoert en opvolgt. Maar het wetgevend kader noemt hij een bevoegdheid van het parlement. Welke wegen onder het toepassingsgebied van het decreet moeten vallen, is volgens hem een keuze die aan het parlement moet worden gelaten. Hij wijst erop dat dit ook het advies is van de MORA.

Minister *Hilde Crevits* verwijst voor haar reactie naar haar toelichting en naar haar inbreng in de bespreking. Zij herhaalt uitdrukkelijk dat zij bereid is een eventuele uitbreiding van het toepassingsgebied eerst ter sprake te brengen in de parlementaire commissie en daarover advies te vragen aan de MORA.

Het amendement wordt verworpen met 10 stemmen tegen 1 bij 1 onthouding.

Artikel 3 wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 1 bij 2 onthoudingen.

Artikelen 4 tot 6

De artikelen worden zonder opmerkingen aangenomen met 9 stemmen bij 3 onthoudingen.

Artikel 7

Een amendement voorgesteld door de heer Dirk Peeters strekt ertoe het artikel te vervangen door een andere tekst (*Parl. St.* Vl. Parl. 2010-11, nr. 859/2, amendement nr. 2).

De heer *Dirk Peeters* is van mening dat het vastleggen van regels voor de beoordeling van de verkeersveiligheid van wegen en voor het uitwerken van verkeersveiligheidsaudits meer is dan een technische aangelegenheid. Hij acht het van groot belang dat de Vlaamse Regering daarbij uitgaat van een integrale visie op verkeersveiligheid, zoals bijvoorbeeld de zerovisie op verkeersslachtoffers die in Zweden al jaren gevolgd wordt (en nu ook uitgedragen wordt door het BIVV), of de visie 'Duurzaam Veilig' van de SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) in Nederland. De tekst die de heer Peeters voorstelt is opgesteld volgens artikel 13, §4, van het Mobiliteitsdecreet van 20 maart 2009 (de inbreng van het Vlaams Parlement bij het Mobiliteitsplan Vlaanderen). Het is de bedoeling dat het Vlaams Parlement net als voor het Mobiliteitsplan het laatste woord kan hebben voor het vastleggen van de principes waaraan verkeersveilige wegen dienen te voldoen.

Verwijzend naar de toelichting bij artikel 7 (*Parl. St.* Vl. Parl. 2010-11, nr. 859/1, p. 8) stelt minister *Hilde Crevits* dat de concrete regels in verband met de verkeersveiligheidseffectbeoordeling en de verkeersveiligheidsaudits van een weg niet thuis horen in het decreet. Daarom geeft het ontwerp van decreet de bevoegdheid nadere regels te bepalen aan de Vlaamse Regering.

Het amendement wordt verworpen met 1 stem tegen 9 bij 1 onthouding.

Het artikel wordt zonder verdere opmerkingen aangenomen met 9 stemmen tegen 1 bij 2 onthoudingen.

Artikelen 8 tot 10

De artikelen worden zonder opmerkingen aangenomen met 9 stemmen bij 3 onthoudingen.

Artikel 11

Het artikel wordt zonder opmerkingen aangenomen met 9 stemmen tegen 1 bij 2 onthoudingen.

Artikel 12

Het artikel wordt zonder opmerkingen aangenomen met 9 stemmen tegen 2 bij 1 onthouding.

IV. EINDSTEMMING

Het ontwerp van decreet betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur wordt aangenomen met 9 stemmen bij 3 onthoudingen.

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* verklaart zich bij elke stemming te hebben onthouden. Het is haar standpunt dat het geen opdracht van Europa is om de verkeersveiligheid in Vlaanderen te regelen.

Jan PEUMANS,
voorzitter

Pieter HUYBRECHTS
Jan ROEGIERS,
verslaggevers

Gebruikte afkortingen

AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
BIVV	Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid
DBFM	Design Build Finance Maintain
GIS	geografisch informatiesysteem
ISO	Internationale Organisatie voor Standaardisatie
MAG	Motorcycle Action Group
MER	milieueffectenrapport
MORA	Mobiliteitsraad van Vlaanderen
PAC	Provinciale Auditcommissie
PCV	Provinciale Commissie voor Verkeersveiligheid
pps	publiek-private samenwerking
RIA	reguleringsimpactanalyse
SWOV	Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (Nederland)
TEN	Trans-Europees Netwerk