



Vlaams
Parlement

stuk **1469** (2011-2012) – Nr. 1
ingediend op 3 februari 2012 (2011-2012)

Gedachtewisseling

over het ontwerp van uitvoeringsbesluit
van het decreet van 17 juni 2011
betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van
weginfrastructuur

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door mevrouw Karin Brouwers

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 Filip Anthuenis, Marino Keulen;
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 dames Annick De Ridder, Lydia Peeters;
mevrouw Michèle Hostekint, de heer Bart Martens;
de heer Bart De Wever, mevrouw Tine Eerlingen;
de heer Lode Vereeck;
de heer Luckas Van Der Taelen.

INHOUD

I.	Toelichting door mevrouw Eva Van den Bossche	4
1.	Definities	4
2.	Verkeersveiligheidseffectbeoordeling	4
3.	Verkeersveiligheidsaudit	5
3.1.	Voorontwerp	5
3.2.	Definitief ontwerp	5
3.3.	Voor de ingebruikname	5
3.4.	Na eerste gebruik	5
3.5.	Verslag en standaardchecklist	6
4.	Classificatie weggedeelten met hoog aantal verkeersongevallen en verkeersveiligheid wegnnet	6
5.	Verkeersveiligheidsinspecties	6
6.	Certificatie van de verkeersveiligheidsauditoren	7
7.	Slotbepalingen	7
II.	Reactie van minister Crevits op het MORA-advies	8
III.	Bespreking	8
	Gebruikte afkortingen	11
	Bijlage 1: Presentatie PowerPoint	13
	Bijlage 2: Uitvoeringsbesluit decreet Verkeersveiligheid	35

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken hield op 15 december een gedachte-wisseling over het ontwerp van uitvoeringsbesluit van het decreet van 17 juni 2011 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur.

Bij de bespreking van het ontwerp van decreet (commissievergaderingen van 3 en 17 maart 2011)¹ deed mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, de toezegging dat er over de uitvoeringsbesluiten van het decreet nog van gedachten kon worden gewisseld met de commissie.

Voor de toelichting van de uitvoeringsbesluiten had minister Crevits ir. Eva Van den Bossche, afdelingshoofd Expertise Verkeer en Telematica bij het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), meegebracht. Mevrouw Van den Bossche leidt de praktische implementatie van het decreet, zoals de uitwerking van de nodige uitvoeringsbesluiten. De presentatie waarmee de spreker haar uiteenzetting illustreerde is als bijlage bij dit verslag opgenomen, alsmede het ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering en het ontwerp van ministerieel besluit.

I. TOELICHTING DOOR MEVROUW EVA VAN DEN BOSSCHE

Mevrouw *Eva Van den Bossche* zegt dat het decreet van 17 juni 2011 de Europese richtlijn van 2008 (richtlijn 2008/96/EG) betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van de weginfrastructuur omzet. Het decreet wordt nu verder uitgewerkt in een besluit, dat de Vlaamse Regering principieel goedkeurde op 14 oktober 2011. Bij dat besluit werd ter verduidelijking dadelijk het ministerieel besluit gevoegd. Het advies van de MORA dateert van 28 oktober, het advies van de Raad van State, gevraagd op 30 november 2011, wordt voorbereid.

De besluiten bepalen nadere regels voor elke verkeersveiligheidsprocedure in het decreet, alsook de bevoegde instantie, de minimale criteria voor de procedures, de beschrijving van de stappen en de bepalende elementen. Dat zijn de richtsnoeren waar de Europese richtlijn het over heeft. Verder wordt ook het opleidingscurriculum en het kader voor de certificering van de verkeersveiligheidsauditoren bepaald.

1. Definities

Vooreerst worden in het besluit de voornaamste partijen gedefinieerd. De initiatiefnemer is elke publieke of private instantie die het initiatief neemt voor een infrastructuurproject; de wegbeheerder is de publieke instantie die de weg beheert. De initiatiefnemer kan voor deze wetgeving die uitsluitend over de TEN-snelwegen gaat, het Agentschap Wegen en Verkeer zijn maar ook een private partij, bijvoorbeeld in een publiek-privaat samenwerkingsakkoord. Voor elke procedure is ofwel een initiatiefnemer, ofwel een wegbeheerder verantwoordelijk.

2. Verkeersveiligheidseffectbeoordeling

De eerste procedure is de verkeersveiligheidseffectbeoordeling voor nieuwe infrastructuurprojecten, waarbij de wegbeheerder de bevoegde instantie is. De wegbeheerder definieert een probleem en beoordeelt en vergelijkt verschillende oplossingen op het vlak van verkeersveiligheid, ook het niets-doen-scenario, beschrijft de verkeersveiligheidsdoelstellingen, maakt een keuze en motiveert die.

Die verkeersveiligheidseffectbeoordeling moet minstens de invloed op de (dodelijke) ongevallen in vergelijking met het niets-doen-scenario in kaart brengen, alsook de invloed op de routekeuze en de verkeerspatronen, de gevolgen voor het bestaande wegennet, de gevol-

¹ 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 (*Parl. St. VI. Parl. 2010-11, nr. 859/3, p. 14*).

gen voor weggebruikers, de invloed op/van het verkeer. Voorts moeten de invloed van de seizoens- en weersomstandigheden en het aantal veilige parkeerterreinen van de verschillende scenario's deel uitmaken van de beoordeling. Bijlage 1 van het ministeriële besluit bevat een model van verkeersveiligheidseffectbeoordeling. De Mobiliteitsraad (MORA) pleit ervoor om ook de openbaarvervoergebonden infrastructuur aan de lijst van vereisten toe te voegen, maar de administratie ziet dat als een onderdeel van het aspect 'invloed van/op het verkeer', waaronder de verkeersvolumes en onderverdeling per vervoerstype vallen. De verkeersveiligheidseffectbeoordeling kan samen sporen en als input dienen voor andere documenten zoals een MER of een MKBA.

3. Verkeersveiligheidsaudit

Een tweede procedure voor nieuwe infrastructuurprojecten zijn de verkeersveiligheidsaudits. Waar de verkeersveiligheidsbeoordeling deel uitmaakt van de planningsfase, zijn er verkeersveiligheidsaudits bij elke fase van de uitvoering: het voorontwerp, het detailontwerp, voor de opening en tussen de zes en twaalf maanden na ingebruikname. De initiatiefnemer is bevoegd en stelt dus de auditor, in de meeste gevallen een auditteam, aan. Belangrijk is dat de auditor onafhankelijk is. Volgens de richtlijn mag hij niet deelnemen of deelgenomen hebben aan de ontwerpfase. Volgens de Vlaamse regelgeving mag hij evenmin een rol spelen of gespeeld hebben bij de exploitatie. De initiatiefnemer moet de gepaste informatie aan de auditor bezorgen. Wat die informatie inhoudt, staat beschreven in bijlage VIII van het ministerieel besluit.

3.1. Voorontwerp

Mevrouw Van den Bossche somt de minimale criteria op waarmee de auditor rekening moet houden bij het beoordelen van het voorontwerp: de geografische ligging inclusief de invloed van de omgeving, het weer, het seizoen, de functionaliteit van de weg in het wegennet, de soorten verkeer op de nieuwe weg, de rijsnelheid, het horizontale en verticale tracé, de kenmerken van de op- en afritten, complexen en kruisingen, het type dwarsprofielen, inclusief het aantal en type rijstroken, de zichtbaarheid, de middelen van openbaar vervoer en de bijhorende infrastructuur en tot slot de aard, de omvang en de situering van de parkeerterreinen. De uitvoeringsbesluiten zijn voldoende ruim zodat ze ook kunnen gelden als de regeling uitgebreid wordt buiten het Trans-Europees Netwerk.

3.2. Definitief ontwerp

Bij het definitieve ontwerp moet de overeenstemming van de ontwerpkenmerken op de behoeften van de verschillende weggebruikers, vooral de kwetsbare weggebruikers, bekeken worden. Voorts moet de auditor volgende minimale criteria beoordelen: de invloed van de omgeving van de weg, inclusief vegetatie, het horizontale en verticale tracé, de horizontale en verticale signalisatie, de verlichting, de vaste obstakels, de afscherpende constructies en het ontwerp en bereikbaarheid van de parkeerterreinen. De auditor moet ook het verslag van de vorige audit ter hand nemen en die vorige criteria eventueel heroverwegen.

3.3. Voor de ingebruikname

De audit voor de ingebruikname beschouwt de toestand van het wegdek en de afwatering, de horizontale en verticale signalisatie, de veiligheid en de zichtbaarheid van de weggebruikers in de verschillende omstandigheden.

3.4. Na eerste gebruik

Tot slot is er de audit na het eerste gebruik die de verkeersveiligheid evalueert in functie van het daadwerkelijke gedrag van de weggebruikers onder verschillende omstandigheden. De administratie stelt voor die audit pas te laten plaatsvinden zes tot twaalf maanden na

de ingebruikname, zo kunnen alle omstandigheden en alle seizoenen in rekening gebracht worden.

3.5. *Verslag en standaardchecklist*

De vier audits kunnen maar moeten niet door dezelfde auditor uitgevoerd worden. Per fase maakt de auditor een verslag over aan de initiatiefnemer. Elk verslag wordt besproken met de initiatiefnemer, die er een gemotiveerd antwoord op kan geven. Verslag met repliek vormen de basis van de volgende audit. Voor elke fase is er een modelverslag, waarin de minimale criteria vermeld staan. De auditor mag dit niet als een checklist zien, hij wordt verondersteld elk criterium te motiveren. Daarnaast bevat het ministerieel besluit een standaardchecklist die enkel als hulpmiddel dient.

4. Classificatie weggedeelten met hoog aantal verkeersongevallen en verkeersveiligheid wegennet

Naast de twee besproken procedures voor nieuwe infrastructuur, heeft de richtlijn nog twee procedures voor de bestaande wegen. Van het volledige bestaande wegennet moet er een verkeersveiligheidsclassificatie gemaakt worden door de afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW). De afdeling verzamelt nu al de ongevallencijfers. De richtlijn bepaalt niet hoe vaak die classificatie moet gebeuren, alleen dat de classificatie om de drie jaar moet worden geëvalueerd. Die evaluatie gebeurt door de wegbeheerder. Die bepaalt waar hij verwacht dat infrastructuraanpassingen tot grote verbeteringen zullen leiden. Het resultaat is dus eigenlijk een prioriteitenlijst. Om te vermijden dat de basisgegevens niet recent genoeg zijn, zal de administratie ook elke drie jaar een nieuwe classificatie opstellen.

De administratie stelt daarop een deskundigenteam, met minstens één verkeersveiligheids-auditor, aan die locaties die het hoogst staan op de prioriteitenlijst, bezoeken. Met de vereiste van de verkeersauditor is Vlaanderen strenger dan de richtlijn. Het team moet het weggedeelte beschrijven en eventueel verwijzen naar voorgaande verslagen, onder meer naar de ongevalverslagen. Het moet het aantal ongevallen met doden en zwaargewonden van de laatste drie jaar in rekening brengen. Op basis van die gegevens somt het dan op welke potentieel corrigerende maatregelen uit de richtlijn van toepassing zijn.

De wegbeheerder bezorgt hiertoe de gepaste informatie aan het team. Wat dat precies inhoudt, is opgesomd in bijlage VII van het ministerieel besluit. Het team stelt dan een schriftelijk verslag op (modelverslag bijlage VII ministerieel besluit). Er is ook een standaardchecklist als geheugensteun; het team moet elk aspect beargumenteren. De wegbeheerder moet aangeven hoe hij zal omgaan met de voorgestelde verbeteringsmaatregelen op korte en langere termijn.

De richtlijn verplicht de lidstaten voorts de weggebruikers op de hoogte te brengen van de weggedeelten met een hoog aantal ongevallen. De spreker herinnert eraan dat de commissie eerder liet blijken geen nieuwe borden langs de weg te willen maar veeleer te opteren voor andere manieren van informatie zoals de website van de wegbeheerder, informatiefolders en affichecampagnes.

5. Verkeersveiligheidsinspecties

Naast de classificatie, de evaluatie en het onderzoek door deskundigen, vraagt Europa ook verkeersveiligheidsinspecties op het bestaande wegennet. De bevoegde instantie is de wegbeheerder. Hij moet meermaals per jaar visuele inspecties laten uitvoeren. Minstens één maal per jaar moet de toestand van het wegennet grondig geïnspecteerd worden. Daarbij wordt de toestand van het wegdek en de verticale en horizontale signalisatie alsook de afschermende constructies, de afwatering, de verlichting, de obstakels in kaart gebracht. Hierover wordt een tweejaarlijks rapport opgesteld.

6. Certificatie van de verkeersveiligheidsauditoren

De richtlijn legt op dat vanaf 19 december 2013 alleen nog mensen met de juiste opleiding gecertificeerd kunnen worden als verkeersveiligheidsauditor. Het certificaat wordt alleen aan personen toegekend, niet aan organisaties. De auditor moet in het bezit zijn van een masterdiploma en over enkele jaren ervaring beschikken in wegenontwerp, wegenverkeersveiligheidstechnieken en ongevalanalyse en daarenboven een getuigschrift van verkeersveiligheidsauditor hebben. Het certificaat is geldig voor vijf jaar. Mits de auditor minstens twintig uur erkende bijscholing volgt (een halve dag per jaar dus), kan dat certificaat verlengd worden.

Het lesprogramma voor verkeersveiligheidsauditor bestaat uit minstens 60 uur theorie en minstens 20 uur praktijk. Wie 60 percent haalt op de theoretische en praktische eindproeven, krijgt het getuigschrift. Zowel de vorm als de inhoud van de cursussen zijn gebaseerd op buitenlandse voorbeelden en Europese studies. Mevrouw Van den Bossche somt de onderdelen van het eerste vak, basiselementen van verkeersveiligheidsbeheer (40 uur), op: de oorzaken, statistieken, analyse en het risicomanagement van ongevallen, de verschillende weggebruikers en hun verkeersveiligheidsbehoeften, de verschillende wegcategorieën en hun kenmerken, met specifieke aandacht voor de hoofdwegen, de verschillende types kruispunten en hun kenmerken, de fundamentele verkeersveiligheidselementen, de typische verkeersveiligheidsproblemen en de potentiële corrigerende maatregelen, praktische en interactieve voorbeelden. Twintig uur theorie wordt besteed aan de procedures van verkeersveiligheidsbeheer met de motieven, de voordelen, de kosten-batenanalyse, de juridische basis, de verkeersveiligheidsbeoordeling, de verkeersveiligheidsaudit, de inspecties door deskundigenteams, de standaardchecklist en de modelverslagen, de data en de basisprincipes van dataverzameling en tot slot ook praktische voorbeelden.

De opleiding tot verkeersveiligheidsauditor omvat ook een praktisch gedeelte van minimum twintig uur met een gevalstudie per auditfases. Bij de begeleide individuele of groepsopdrachten wordt er aandacht besteed aan de verkeersveiligheidscontrole van de ontwerpkenmerken, het gebruik van de standaardchecklist, het opstellen van het verslag, de nabespreking. De MORA had gevraagd de opleiding af te stemmen op andere landen/regio's. De administratie heeft beslist de opleiding van Wallonië niet te volgen omdat de lat daar te laag ligt.

De administratie heeft al contact genomen met de VLIR en de VLHORA en verkennende gesprekken gehad met de instellingen die interesse betoonden. Ze denken eraan de opleiding in te passen in de bestaande opleidingen maar ook een extra module ervan te maken. De opleiding kan dan profiteren van de bestaande academische mogelijkheden, onder meer de beroepsmogelijkheden. Er komt ook een beoordelingscommissie, bestaande uit minstens vijf leden met een bijzondere deskundigheid en met twee leden van de administratie als voorzitter en ondervoorzitter. De werking van de commissie zal in een volgend ministerieel besluit nader uitgewerkt worden.

7. Slotbepalingen

Mevrouw Van den Bossche vervolgt met de overgangsmaatregelen. Voor infrastructuurprojecten die al gestart zijn, hoeft geen verkeersveiligheidseffectbeoordeling meer te gebeuren. Vanaf de volgende fase zal er wel een audit nodig zijn. Dus als het project bijvoorbeeld in de fase van het voorontwerp is, moet er een audit gebeuren van het ontwerp. Omdat de opleiding nog niet bestaat, zullen de auditoren voorlopig een certificaat krijgen van beperkte duur. Ze moeten wel aan de andere voorwaarden voldoen.

De werking en de samenstelling van de beoordelingscommissie zal zoals gezegd nog beschreven worden in een ministerieel besluit. Ook de aanvraagprocedure voor een certificaat moet nog uitgewerkt worden. De beoordelingscommissie zal een secretariaat hebben

die de aanvragen administratief zal verwerken. De opleiding zal ten laatste in het academiejaar 2012-2013 georganiseerd worden. Ook de erkenningprocedure voor bijscholing moet nog worden geregeld. Niet alleen zullen onderwijsinstellingen de erkenning van hun opleiding als bijscholing kunnen vragen, ook auditoren die een bepaalde opleiding volgden, kunnen aan de beoordelingscommissie vragen die te erkennen als bijscholing. De procedure voor de verlenging van het certificaat ligt nog niet vast.

II. REACTIE VAN MINISTER CREVITS OP HET MORA-ADVIES

Minister *Hilde Crevits* licht nog enkele aspecten van het MORA-advies² toe. Wat de afstemming op de bestaande procedures betreft, wijst de minister erop dat het eigenlijk gaat om een formele bundeling van alle elementen nodig voor een verkeersveilig ontwerp. Dat wordt trouwens beoordeeld door een onafhankelijke deskundige. De procedure houdt rekening met de planlasten en ook met de aanbevelingen van het parlement over het versnellen en verbeteren van het beleidsproces. De decreetgever heeft de uitvoering van het decreet aan de Vlaamse Regering gedelegeerd, maar zoals beloofd bespreekt de minister de uitvoeringsbesluiten met het parlement. Ook de MORA is verheugd dat hij advies kon uitbrengen over het decreet en de uitvoeringsbesluiten en zo een omvattende kijk verwierf.

De MORA pleit voorts voor afstemming tussen de gewesten. Er is wel degelijk overleg, maar het is en blijft een autonome bevoegdheid van de gewesten. De opleiding is momenteel in Wallonië summier geregeld, maar de minister vermoedt dat er nog een en ander bijgestuurd zal worden. Met de vraag van de MORA om De Lijn bij het beheer van de verkeersveiligheid te betrekken, heeft de minister geen problemen, maar wel om De Lijn aan te stellen als auditor. Dat is in strijd met de onafhankelijkheidsvereiste van die auditor. Voor de MORA zijn er geen artikelsgewijze aanpassingen aan het ontwerp van besluit nodig. Of er nog andere aanpassingen nodig zijn, zal vooral blijken uit de praktijk.

Tot slot overloopt de minister de timing. Ze verwacht dat de Raad van State nog voor het kerstreces advies zal uitbrengen over de besluiten.

III. BESPREKING

Mevrouw *Vera Jans* weet dat ook de federale overheid bepaalde aspecten van de richtlijn moet omzetten. Komt daar nog overleg over? Het Waalse Gewest heeft een classificatiesysteem voor de heraanleg van wegen dat verder gaat dan alleen de veiligheid. Heeft Vlaanderen daar al over overlegd? Kan het er inspiratie uit halen? Zal het veiligheidsbeheer uitgebreid worden naar andere wegen dan de TEN?

Voor de verkeersveiligheidseffectbeoordeling kan er beroep gedaan worden op externe deskundigen. Is het dan niet de bedoeling dat de administratie die kennis verwerft? Hoe wordt gecontroleerd of een private initiatiefnemer de verkeersveiligheidsaudits correct uitvoert? De initiatiefnemer is de bevoegde instantie voor de verkeersveiligheidsaudits, maar wie is aansprakelijk bij problemen, de initiatiefnemer of de overheid?

Om dat de regeling voorlopig alleen maar de TEN geldt, is er geen inspraak geregeld voor de provinciale commissie voor verkeersveiligheid en provinciale auditcommissie. Ingrepen op de TEN hebben echter invloed op het onderliggende wegennet. Het lid vraagt of de provinciale commissies niet beter ook zeggenschap krijgen. In de inspectieverslagen na de uitvoering van de werken kunnen verbeteringsmaatregelen gesuggereerd worden. Wat als die aanbevelingen niet gevolgd worden?

² Advies over het ontwerp van besluit over de uitvoering van het decreet van 17 juni 2011 betreffende het beheer van verkeersveiligheid van weginfrastructuur en over het ontwerp van ministerieel besluit over de uitvoering van artikel 3, 5, 6 en 8 van het hoger genoemde uitvoeringsbesluit, MORA, 28 oktober 2011.

Ook mevrouw *Marleen Van den Eynde* vraagt wat de kansen zijn dat de werkwijze uitgebreid wordt tot alle wegen. Dat zou deels aan de vraag van het Vlaams Belang voor een verkeersongevallenanalyse tegemoet komen. Voorts pleit ze ervoor niet alleen de dodelijke maar ook de andere ongevallen te analyseren. Hoeveel auditoren denkt de minister nodig te hebben en wanneer zullen ze aan de slag gaan?

Mevrouw *Karin Brouwers* pleit er voor deze omslachtige procedure voorlopig niet toe te passen op alle Vlaamse wegen. Pas als blijkt dat het vlot verloopt, zou dat kunnen worden overwogen. Het lid is verheugd dat de planlast niet verzwaart en de duurtijd van de procedures evenmin.

De heer *Steve D'Hulster* vraagt of de nieuwe procedures een aardverschuiving betekenen of al bij al gemakkelijk kunnen worden ingevoerd. Hoe en door wie worden de auditoren precies aangesteld? Zijn er genoeg onafhankelijke deskundigen met het geschikte profiel in Vlaanderen? Wat is het verband tussen de auditoren- en de verkeerskundigenopleiding?

De heer *Dirk de Kort* informeert of de werkwijze ook bruikbaar is voor het heraanleg van zwarte punten en doorstroming. Voorts wil hij weten of de opleiding tot auditor nuttig kan zijn voor de politie.

De heer *Jan Peumans* vraagt hoe omgegaan wordt met elders verworven competenties. Hij pleit ervoor de kandidaat-auditoren niet louter te zoeken bij de ingenieurs. Afgestudeerden in de faculteit Verkeerskunde kunnen bijvoorbeeld met evenveel kennis van zaken oordelen. Hij informeert waarom bepaalde masters drie en andere zes jaar ervaring nodig hebben.

Minister *Hilde Crevits* wil in eerste instantie de richtlijn volgen en denkt nog niet aan uitbreiding. Allicht kunnen bepaalde onderdelen van de werkwijze nuttig zijn voor andere wegen, maar ze wil starten met de TEN. Er zijn immers al heel wat veiligheidsprocedures voor gewestwegen. Als ingrepen aan snelwegen invloed hebben op het onderliggende wegennet, gelden de overlegprocedures automatisch. Aan elke uitbreiding van de regeling zal een debat voorafgaan, onder meer met de MORA. Dat is trouwens onvermijdbaar aangezien dan geraakt wordt aan de bestaande procedures.

De toegang tot de opleiding is voor iedereen gelijk. Om een certificaat te verkrijgen moet de kandidaat ofwel drie jaar, voor de ingenieursopleiding, ofwel zes jaar, voor de andere opleidingen, praktijkervaring hebben. Dat onderscheid is nodig om er zeker van te zijn dat alle kandidaten voldoende ervaring hebben met het ontwerpen van wegen. De minister wijst erop dat het niet nodig is dat alle gewesten volledig hetzelfde beleid voeren, hoewel enige afstemming wenselijk is.

Mevrouw *Eva Van den Bossche* legt uit dat de federale overheidsdienst Mobiliteit al verschillende overlegmomenten heeft georganiseerd tussen de gewesten. De wegbeheerder, AWV is bevoegd voor het aanduiden van deskundigen, maar dat hoeven geen externen te zijn. Meestal zal AWV de verkeersveiligheidseffectbeoordeling alleen uitvoeren. Het is echter niet ondenkbaar dat die beoordeling aan een studiebureau dat dan al van bij de start bij het project betrokken is, wordt toevertrouwd. De wegbeheerder moet dan toezicht houden. AWV zal als wegbeheerder erop toezien dat ook de private initiatiefnemers zich aan de wet houden. Ze geeft het voorbeeld van de BAM waarbij de private initiatiefnemers contact gezocht hebben met de administratie om de verkeersveiligheidseffectbeoordeling op een juiste manier te beschrijven in de bestekken voor studiebureaus.

De provinciale commissies zullen zich wel degelijk kunnen buigen over ingrepen die een invloed hebben op het onderliggende wegennet. De wegbeheerder van het onderliggende wegennet zal instaan voor de informatiedoorstroming. Voorts benadrukt mevrouw Van

den Bossche dat de verbeteringsvoorstellen inspanningsverbintenissen zijn. Het is niet altijd mogelijk om die ingrepen op korte termijn uit te voeren, daarenboven moeten eerst de kosten en de baten tegen elkaar afgewogen worden. Het zou dus kunnen dat de beste oplossing op papier uiteindelijk niet uitgevoerd wordt. De spreker wijst er ook op dat er al een classificatie van de onveilige wegvakken en kruispunten op het onderliggende wegennet gebeurt. Misschien kan de nieuwe classificatie ook nuttig zijn om het onderliggende wegennet te analyseren op het vlak van verkeersveiligheid, dus ook de zwarte punten en de doortochten.

De nieuwe werkwijze zou gelden voor ongeveer vijf infrastructuurprojecten per jaar, wat betekent dat er niet zoveel auditoren nodig zijn. De opleiding is laagdrempelig. De administratie zou het liefst hebben dat ze deel uitmaakt van de bestaande opleidingen. Zo wordt de denkwijze ook verspreid bij mensen die geen auditor worden of bij toekomstige auditoren terwijl ze ervaring opdoen. Ook de opleiding Verkeerskunde is geïnteresseerd in deze opleiding. Ze bieden al een deel van het nieuwe curriculum aan, maar zullen de overige vakken als keuzevak aanbieden. Alle masters komen in aanmerking als auditor, maar niet-technische masters hebben echt een ervaring van zes jaar nodig om de nodige technische kennis te verwerven. Ook ingenieurs hebben tijd nodig om alle aspecten van het verkeersveiligheidsbeheer te verwerven, maar daarvoor volstaat drie jaar. Uiteraard is de opleiding ook interessant voor de politie. Mevrouw Van den Bossche maakt zich sterk dat er voldoende auditoren zullen zijn. Er zijn immers al heel wat deskundige mensen in administratie en studiebureaus en daarenboven zijn er maar een beperkt aantal auditoren nodig. De beoordelingscommissie zal de elders verworven relevante ervaring (competenties) in wegenontwerp, wegenverkeersveiligheidstechnieken en ongevalanalyse beoordelen.

De verkeersveiligheid wordt nu al beoordeeld, maar dat wordt niet formeel in een apart rapport gegoten. De nieuwe werkwijze betekent dus zeker geen aardverschuiving. De audits zijn wel nieuw. Het departement voert nu al classificaties van de wegvakken uit. Deskundigen gaan nu ook al ter plaatse kijken, maar voortaan zal dat gestructureerd gebeuren. Inspecties zijn inherent aan de taak van een wegbeheerder. Terloops haalt de spreker aan dat de richtlijn de regeringen ook verplicht wegenwerken aan te kondigen met goede signalisatie. Dat is in België al uitgebreid geregeld.

Het zou kunnen dat de methodologie ook interessant is voor andere beoordelingscommissies, bijvoorbeeld de provinciale, maar een verdere uitbreiding lijkt mevrouw Van den Bossche niet zinvol. Voor het onderliggende wegennet gelden trouwens al andere procedures. De richtlijn vraagt ernaar te streven de classificatie niet enkel te baseren op de ongevallencijfers, maar ook te relateren aan de verkeersintensiteit. Als eind volgend jaar het basismetnet klaar is, zal Vlaanderen ook aan die vereiste kunnen voldoen.

Jan PEUMANS,
voorzitter

Karin BROUWERS,
verslaggever

Gebruikte afkortingen

AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
BAM	Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel
MER	milieueffectrapport
MKBA	maatschappelijke kostenbatenanalyse
MORA	Mobiliteitsraad van Vlaanderen
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken
TEN	Trans-Europees Netwerk
VLHORA	Vlaamse Hogescholenraad
VLIR	Vlaamse Interuniversitaire Raad

BIJLAGE 1:
Presentatie PowerPoint

Gedachtenwisseling
uitvoeringsbesluit m.b.t. het decreet
beheer verkeersveiligheid van
weginfrastructuur



Mobiliteit en
Openbare Werken



Mevr. Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en
Openbare Werken

Donderdag 15 december 2011 – Commissie MOW



Inhoud



Mobiliteit en
Openbare Werken

- Inleiding
- Algemeen
- Voornaamste bepalingen
 - Definities
 - Verkeersveiligheidseffectbeoordeling
 - Verkeersveiligheidsaudit
 - Classificatie van wegedeelten met een hoog aantal verkeersongevallen
 - Verkeersveiligheidsinspecties
 - Certificatie van verkeersveiligheidsauditoren
 - Slotbepalingen
- Vervolg
- Advies MORA

• Inleiding - kader



- **Richtlijn 2008/96/EG** - beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur
- **Decreet 17 juni 2011** - beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur
 - **Bespreking in de commissie MOW op 3 en 17 maart 2011**
- **Ontwerp van besluit Vlaamse Regering** principiële goedkeuring 14 oktober 2011(+ ter info ontwerp MB)
- **Advies MORA** ontvangen op 28 oktober 2011
- **Advies Raad van State** gevraagd op 30 november 2011

• Algemeen – wat bevat BVR (+MB)



- **Nadere regels voor elke verkeersveiligheidsprocedure uit het decreet**
 - bevoegde instantie (cfr art. 4 decreet)
 - criteria waaraan procedures minimaal moeten voldoen (cfr vraag Raad van State)
 - beschrijving van de stappen + elementen waarmee rekening moeten worden gehouden (cfr "richtsnoeren" RL 2008/96/EG tegen 19/12/2011)
- **Opleidingscurriculum + kader voor de certificatie van verkeersveiligheidsauditors** (cfr. RL 2008/96/EG tegen 19/12/2011)

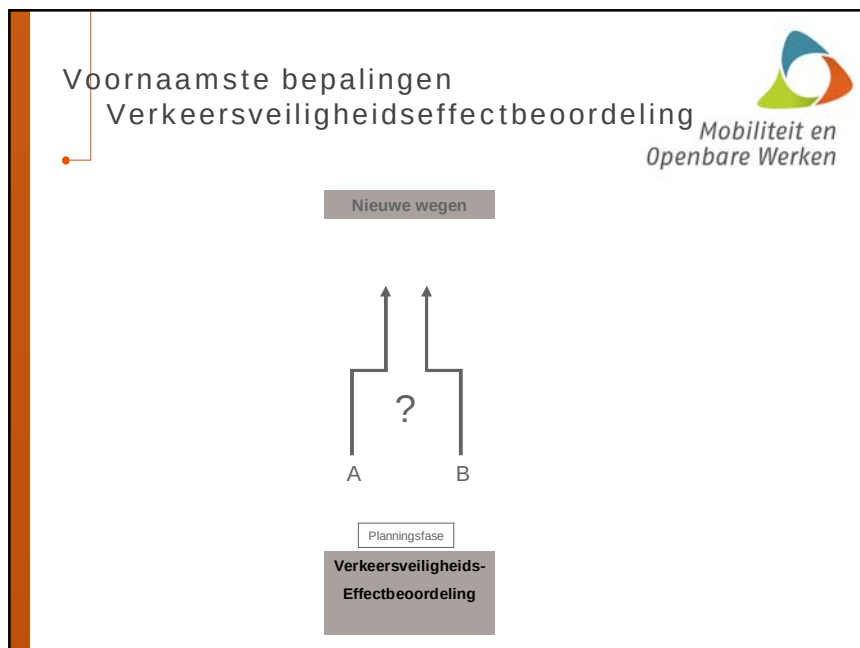


- Inleiding
- Algemeen
- **Voornaamste bepalingen**
 - Definities
 - Verkeersveiligheidseffectbeoordeling
 - Verkeersveiligheidsaudit
 - Classificatie van weggedeelten met een hoog aantal verkeersongevallen
 - Verkeersveiligheidsinspecties
 - Certificatie van verkeersveiligheidsauditors
 - Slotbepalingen
- Vervolg
- Advies MORA



Voornaamste bepalingen definities

- **Initiatiefnemer**
 - Elke publieke of private instantie die het initiatief neemt voor een infrastructuurproject
- **Wegbeheerder**
 - Publieke instantie die de weg beheert



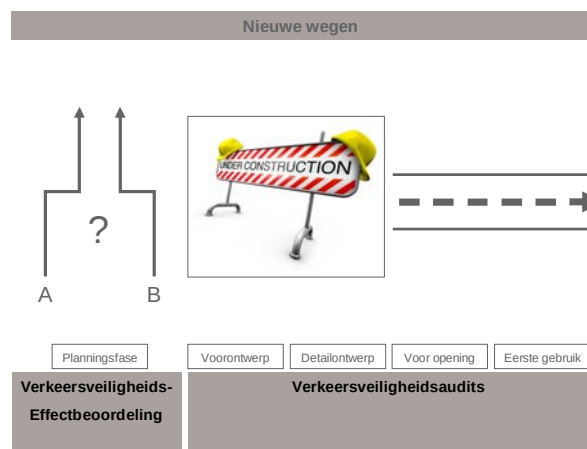
- Voornaamste bepalingen
Verkeersveiligheidseffectbeoordeling
-
- Mobiliteit en
Openbare Werken
- Bevoegde instantie = wegbeheerder
 - Kern = verkeersveiligheidsoverwegingen
 - Onderdelen:
 - Definitie van het probleem
 - Huidige situatie en niets-doen scenario
 - Verkeersveiligheidsdoelstellingen
 - Beoordeling gevolgen voor de verkeersveiligheid van de voorgestelde alternatieven
 - Vergelijking van de alternatieven
 - Presentatie van de reeks van mogelijke oplossingen + gemotiveerde keuze

Voornaamste bepalingen Verkeersveiligheidseffectbeoordeling



- **Minstens rekening houden met:**
 - invloed op (dodelijke) ongevallen in vgl met verminderingsdoelstellingen tgo 'niets doen'-scenario
 - invloed op routekeuze + verkeerspatronen
 - mogelijke gevolgen voor het bestaande wegennet, zoals vb. afritten, kruispunten en overwegen
 - gevolgen voor weggebruikers, incl. kwetsbare weggebruikers, zoals motorrijders, fietsers en voetgangers
 - invloed op/van het verkeer zoals verkeersvolumes en onderverdeling per vervoerstype
 - invloed seizoens- en weersomstandigheden
 - aanwezigheid voldoende aantal veilige parkeerterreinen
- **Modelverslag** (MB, bijlage I)

Voornaamste bepalingen Verkeersveiligheidsaudit



Voornaamste bepalingen Verkeersveiligheidsaudit



- **Bevoegde instantie = initiatiefnemer**
- **Audit in 4 fasen:**
 - voorontwerpfase
 - fase van het gedetailleerde ontwerp
 - fase voor de ingebruikname
 - fase van eerste gebruik (6-12 maanden na de openstelling)
- **Aanstelling auditor**
 - in elke fase door initiatiefnemer – team mogelijk
 - onafhankelijkheid: niet betrokken bij het ontwerp en niet bij de exploitatie
 - initiatiefnemer bezorgt gepaste informatie (MB, bijlage VIII)

Voornaamste bepalingen Verkeersveiligheidsaudit



- **Minimale criteria waarmee auditor rekening moet houden**
- **Voorontwerp**
 - Geografische ligging incl. invloed omgeving, weer, seizoen
 - Functionaliteit van de weg in het wegennet
 - Soorten verkeer op nieuwe weg
 - Rijsnelheid
 - Horizontaal en verticaal tracé
 - Type, onderlinge afstand en ontwerp van op- en afritten, complexen, kruisingen (spoorovergangen, overbruggingen ,kruispunten)
 - Typedwarsprofielen, incl. aantal type rijstroken
 - Zichtbaarheid
 - Middelen van openbaar vervoer en bijhorende infrastructuur
 - Aard, omvang en situering van parkeerterreinen

Voornaamste bepalingen Verkeersveiligheidsaudit



- **Minimale criteria waarmee auditor rekening moet houden**
- **Definitief ontwerp**
 - Overeenstemming ontwerpkenmerken met behoeften $\neq$ weggebruikers, spec. kwetsbare weggebruikers
 - Invloed van de omgeving van de weg, incl. vegetatie
 - Horizontaal en verticaal tracé
 - Horizontale en verticale signalisatie, incl. samenhang
 - Verlichting (wegvakken, op-en afritten, kruispunten, kruisingen)
 - Vaste obstakels, incl. wegaanhorigheden
 - Afschermende constructies, incl. vergevingsgezindheid
 - Ontwerp en bereikbaarheid van parkeerterreinen
- + detaillering / heroverweging vorige criteria

Voornaamste bepalingen Verkeersveiligheidsaudit



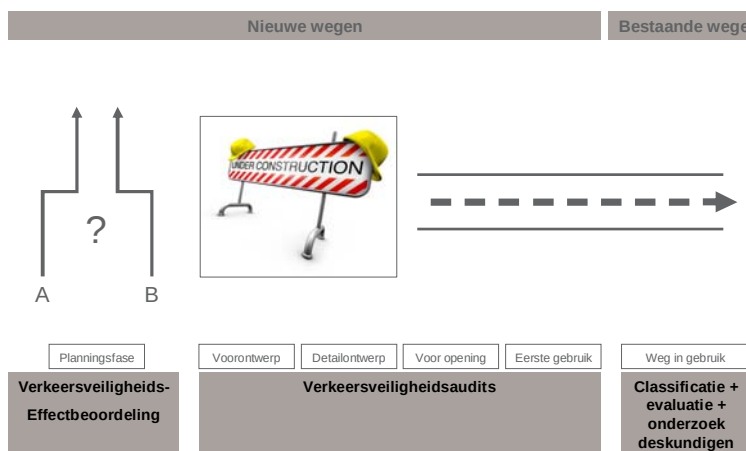
- **Minimale criteria waarmee auditor rekening moet houden**
- **Voor de ingebruikname**
 - Toestand van het wegdek en afwatering
 - Horizontale en verticale signalisatie
 - Veiligheid + zichtbaarheid weggebruikers in $\neq$ omstandigheden
- + detaillering / heroverweging vorige criteria
- **Voor eerste gebruik**
 - Verkeersveiligheid ifv daadwerkelijke gedrag van weggebruikers onder $\neq$ omstandigheden
- + detaillering / heroverweging vorige criteria

Voornaamste bepalingen Verkeersveiligheidsaudit



- **Verslag**
 - Gezamenlijk overleg
 - Gemotiveerd antwoord van de initiatiefnemer
 - Model voor elke fase
 - MB, bijlage II, III, IV en V
 - Met zelfde structuur
- **Standaardchecklist (MB, bijlage VI)**

Voornaamste bepalingen Classificatie wegedeelten met hoog aantal verkeersongevallen en verkeersveiligheid wegennet



Voornaamste bepalingen

Classificatie weggedeelten met
hoog aantal verkeersongevallen
en verkeersveiligheid wegennet



- **Bestaand wegennet**
- **Classificatie**
 - Door de administratie = Departement MOW
 - Minstens dodelijke ongevallen afgelopen jaren
- **Evaluatie**
 - Door wegbeheerder
 - Ifv waar verbetering infrastructuur naar verwachting zeer doelmatig
 - Resultaat = prioriteitenlijst
 - Minstens om de drie jaar

Voornaamste bepalingen

Classificatie weggedeelten met
hoog aantal verkeersongevallen
en verkeersveiligheid wegennet



- **Inspecties tijdens bezoeken ter plaatse door een deskundigenteam**
 - Op de locaties van de prioriteitenlijst
 - Wegbeheerder stelt deskundigenteam aan (incl. minstens 1 verkeersveiligheidsauditor)
 - Minstens rekening houden met:
 - Beschrijving weggedeelte
 - Verwijzing evt. voorgaande verslagen
 - Analyse evt. ongevalsverslagen
 - Aantal ongevallen, doden en zwaargewonden in < 3 jaar
 - Potentiëel corrigerende maatregelen specifiek opgesomd door RL 2008/96/EG



*Mobiliteit en
Openbare Werken*

e) potentiële corrigerende maatregelen die binnen uiteenlopende termijnen moeten worden uitgevoerd, zoals:

- verwijdering of bescherming van vaste obstakels langs de weg;
- verlaging van snelheidslimieten en intensivering van de plaatselijke handhaving van deze beperkingen;
- verbetering van de zichtbaarheid in verschillende weers- en lichtomstandigheden;
- verbetering van de veiligheid van de apparatuur langs de weg, zoals afschermende constructies langs de weg;
- verbetering van de samenhang, zichtbaarheid, leesbaarheid en plaatsing van wegmarkeringen (inclusief het gebruik van rammelstroken), borden en signalen;
- bescherming tegen vallend gesteente, aardverschuivingen en lawines;
- verbetering van de stroefheid en de oneffenheid van het wegdek;
- herziening van het ontwerp van afschermende constructies langs de weg;
- totstandbrenging en verbetering van scheiding van rijbanen met verschillende rijrichting;
- wijziging van het ontwerp van de inhaal mogelijkheden;
- verbetering van kruispunten, inclusief spoorwegovergangen;
- wijziging van het tracé;
- wijziging van de breedte van de weg, aanleg van vluchtstroken;
- installatie van een systeem voor verkeersregeling verkeerscontrole;
- vermindering van mogelijke conflicten met kwetsbare weggebruikers;
- aanpassing van de weg aan de actuele ontwerpnormen;
- herstelling of vervanging van het wegdek;
- gebruik van intelligente verkeersborden;
- verbetering van intelligente vervoerssystemen en telematicasystemen met het oog op interoperabiliteit, hulpverlening en markering.

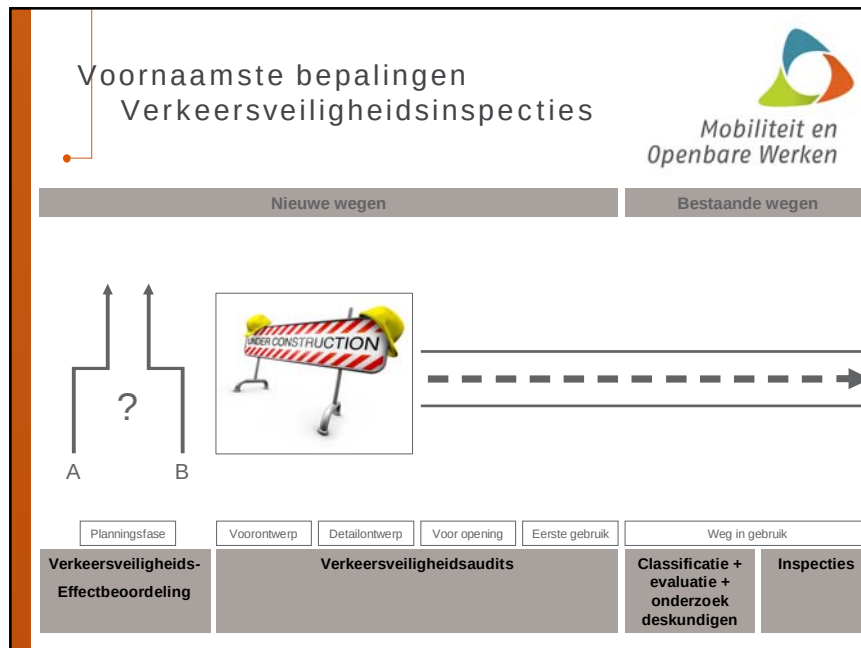
Voornaamste bepalingen

Classificatie weggedeelten met hoog aantal verkeersongevallen en verkeersveiligheid wegennet



*Mobiliteit en
Openbare Werken*

- **Inspecties tijdens bezoeken ter plaatse door een deskundigenteam**
 - Wegbeheerder bezorgt gepaste informatie (MB, bijlage VIII)
 - Schriftelijk verslag (MB, bijlage VII)
 - Standaardchecklist (MB, bijlage VI)
 - Hoe omgaan met voorgestelde verbeteringsmaatregelen
- **Weggebruikers op de hoogte brengen van bestaande weggedeelten met een hoog aantal ongevallen**
 - Website wegbeheerder
 - Ondersteunende communicatie (diverse mogelijkheden)



Voornaamste bepalingen
Certificatie van de
verkeersveiligheidsauditors



Voornaamste bepalingen
Certificatie van de
verkeersveiligheidsauditors



- **Voorwaarden bekwaamheidscertificaat**
 - Natuurlijk persoon
 - Master
 - Minimum aantal jaren ervaring
 - Wegenontwerp
 - Wegenverkeersveiligheidstechnieken
 - Ongevalsanalyse
 - Getuigschrift opleiding tot verkeersveiligheidsauditor
- **Certificaat 5 jaar geldig**
- **Hernieuwbaar mits erkende bijscholing (min. 20u)**

Voornaamste bepalingen
Certificatie van de
verkeersveiligheidsauditors



- Curriculum opleiding verkeersveiligheidsauditor
 - Lesprogramma van minstens 80 uur theorie (min. 60 uur theorie + min. 20 uur praktijk)
 - Eindproef (= toetsing theorie en praktijk)
 - Aanwezigheid van meer dan 50% vereist
 - Getuigschrift = minstens 60% behalen

Voornaamste bepalingen
Certificatie van de
verkeersveiligheidsauditors



- Curriculum opleiding verkeersveiligheidsauditor
 - **Basiselementen van verkeersveiligheidsbeheer (min. 40u)**
 - ongevallen: oorzaken, statistieken, analyse, risicomanagement
 - ≠ weggebruikers en hun verkeersveiligheidsbehoeften
 - ≠ wegcategorieën en hun kenmerken, spec. hoofdwegen
 - ≠ types kruispunten en hun kenmerken, spec. hoofdwegen
 - fundamentele verkeersveiligheidselementen
 - (geometrische parameters, fysische kenmerken van de weg, leesbaarheid, weguitrusting, verlichting, consistentie van de weg, signalisatie en afschermende constructies)
 - typische verkeersveiligheidsproblemen en potentiële corrigerende maatregelen
 - praktische en interactieve voorbeelden

Voornaamste bepalingen
Certificatie van de
verkeersveiligheidsauditors



- Curriculum opleiding verkeersveiligheidsauditor
 - **Procedures van verkeersveiligheidsbeheer (min. 20u)**
 - Motieven, voordelen, kosten-batenanalyse
 - Juridische basis
 - Verkeersveiligheidseffectbeoordeling
betrokkenen, doel en inhoud
 - Verkeersveiligheidsaudit
betrokkenen, doel, fases, inhoud van de fases, procesverloop
 - Inspecties door deskundigenteams
betrokkenen, aanleiding, doel en inhoud
 - Standaardchecklisten en modelverslagen: doel en gebruik
 - Benodigde data en basisprincipes van dataverzameling
 - Praktische voorbeelden

Voornaamste bepalingen
Certificatie van de
verkeersveiligheidsauditors



- Curriculum opleiding verkeersveiligheidsauditor
 - **Praktisch gedeelte (min. 20u)**
 - gevalstudie van elk van de verschillende fases van de audit
 - begeleide individuele of groepsopdrachten
 - aandacht voor:
 - de verkeersveiligheidscontrole van de ontwerpkenmerken
 - het gebruik van de standaardchecklist
 - het opstellen van het verslag
 - de nabespreking aan bod

Voornaamste bepalingen
Certificatie van de
verkeersveiligheidsauditors



- **Beoordelingscommissie**
 - Minstens 5 leden met bijzondere deskundigheid
 - Minstens 2 personeelsleden van de Vlaamse Gemeenschap, (min. rang A2 of A1 + min. 10 jaar anciënniteit) als voorzitter en ondervoorzitter

Voornaamste bepalingen
Slotbepalingen



- **Infrastructuurproject reeds aangevat**
 - Geen verkeersveiligheidseffectbeoordeling
 - Audit vanaf de nog volgende fase(s)
- **Overgangsregeling certificatie auditor tot 19/12/2013**
 - Zonder opleidingsvoorwaarde
 - In tijd beperkte geldigheid



- Inleiding
- Algemeen
- Voornaamste bepalingen
 - Definities
 - Verkeersveiligheidseffectbeoordeling
 - Verkeersveiligheidsaudit
 - Classificatie van weggedeelten met een hoog aantal verkeersongevallen
 - Verkeersveiligheidsinspecties
 - Certificatie van verkeersveiligheidsauditoren
 - Slotbepalingen
- **Vervolg**
- Advies MORA



Vervolg - nog te regelen

- **Beoordelingscommissie**
 - Feitelijke samenstelling – praktische werking
- **Aanvraagprocedure certificaten**
 - Vorm en inhoud
- **Praktische organisatie opleiding**
 - Duidelijke interesse academische onderwijsinstellingen
- **Erkenningsprocedure bijscholing**
 - Vorm en inhoud
- **Procedure verlenging certificaat**
 - Vorm en inhoud



- Inleiding
- Algemeen
- Voornaamste bepalingen
 - Definities
 - Verkeersveiligheidseffectbeoordeling
 - Verkeersveiligheidsaudit
 - Classificatie van weggedeelten met een hoog aantal verkeersongevallen
 - Verkeersveiligheidsinspecties
 - Certificatie van verkeersveiligheidsauditoren
 - Slotbepalingen
- Vervolg
- **Advies MORA**



Advies MORA algemene bemerkingen

- Waardering voor globaal inzicht
- Audits zijn extern aan het ontwerp = OK
- Bekommernis over het afstemmen met bestaande procedures
 - Convenant
 - MER
 - MKBA
 - Vademecums – Richtlijnen - Handleidingen
 - ...

Advies MORA algemene bemerkingen



- **Bekommernis over extra planlast**
 - Overlap bestaande procedures en gebruiken
 - Geen substantiële planlastverhoging
- **Bekommernis over het afstemmen met visie op versnellen en verbeteren van het beleidsproces**
 - Routeplanner: Voortraject – Uitwerkingsfase
- **Bekommernis over de delegatie van bevoegdheden**
 - Decreetgever kan aan de Vlaamse Regering delegatie verlenen

Advies MORA algemene bemerkingen



- **Bekommernis over de uitbreiding opleiding verkeers(veiligheids)auditoren**
 - opleiding niet beperkt tot TEN-wegen
 - inhoud opleiding opgevat in de meest brede zin
 - toegankelijke opleiding
- **Bekommernis over de afstemming tussen de gewesten**
 - Autonome bevoegdheid van de gewesten
 - Vrijwillig overleg

Advies MORA

• artikelsgewijze bemerkingen



Mobiliteit en
Openbare Werken

- **Art. 3 van het BVR – toevoeging criterium OV**
 - Zeer nauwe aansluiting tussen criteria en bijlage I RL
 - Openbaar vervoer voorzien in
 - 4° weggebruikers
 - 5° verkeer, ... en onderling per vervoerstype
- **Art. 4 van het BVR – audit ism VMM De Lijn**
 - Onafhankelijkheid van de auditor
- **Art. 9 van het BVR – soort verbintenis ?**
 - Inspanningsverbintenis
 - Uitz.: het in kennis stellen over weggedeelten met een hoog aantal verkeersongevallen



Mobiliteit en
Openbare Werken

BIJLAGE 2:

Uitvoeringsbesluit decreet Verkeersveiligheid



Besluit van de Vlaamse Regering houdende de uitvoering van het decreet van 17 juni 2011 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur

DE VLAAMSE REGERING,

Gelet op het decreet van 17 juni 2011 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur, artikel 7, 8, 9, 10, 11 en 12;

Gelet op het akkoord van de Vlaamse minister, bevoegd voor de begroting, gegeven op [datum];

Gelet op advies xxxx/x van de Raad van State, gegeven op [datum], met toepassing van artikel 84, §1, eerste lid, 1°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

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

Na beraadslaging,

BESLUIT:

Hoofdstuk 1. Definities

Artikel 1. In dit besluit wordt verstaan onder:

- 1° auditor: houder van een conform artikel 11 afgeleverd bekwaamheidscertificaat van verkeersveiligheidsauditor;
- 2° decreet van 17 juni 2011: het decreet van 17 juni 2011 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur;
- 3° initiatiefnemer: publieke of private instantie die het initiatief neemt voor een infrastructuurproject;
- 4° minister: de Vlaamse minister, bevoegd voor de openbare werken, en de Vlaamse minister, bevoegd voor het mobiliteitsbeleid en het vervoer;
- 5° wegbeheerder: publieke instantie die de weg beheert;

Hoofdstuk 2. Verkeersveiligheidseffectbeoordeling van een weg

Art. 2. De verkeersveiligheidseffectbeoordeling van een weg, vermeld in artikel 5 van het decreet van 17 juni 2011, wordt voor alle infrastructuurprojecten in de planningsfase voor het infrastructuurproject is goedgekeurd, uitgevoerd door de wegbeheerder.

Art. 3. De verkeersveiligheidseffectbeoordeling van een weg bevat minstens de volgende onderdelen:

- 1° definitie van het probleem: een omschrijving van het probleem dat zich voordoet op het vlak van verkeersveiligheid, doorstroming of een ander aspect, op basis van correcte, relevante en actuele gegevens die de wegbeheerder ter beschikking heeft;
- 2° huidige situatie en 'niets doen'-scenario: een omschrijving van het huidige verkeersveiligheidsniveau en de evolutie ervan in het 'niets doen'-scenario, zowel op korte als op lange termijn;
- 3° verkeersveiligheidsdoelstellingen: een opsomming van de verkeersveiligheidsdoelstellingen die minimaal nagestreefd worden;
- 4° beoordeling van de gevolgen voor de verkeersveiligheid van de voorgestelde alternatieven: een omschrijving van de verschillende wijzen waarop het probleem, vermeld in punt 1°, verholpen zou kunnen worden, waarbij telkens een opsomming wordt gegeven van de relevante elementen inzake de verkeersveiligheid en waarbij de gevolgen voor de verkeersveiligheid worden beoordeeld;
- 5° vergelijking van de alternatieven: een vergelijking, met inbegrip van een kosten-batenanalyse, van de alternatieven, vermeld in punt 4°, rekening houdend met de aangehaalde relevante gegevens over de verkeersveiligheid;
- 6° presentatie van de reeks van mogelijke oplossingen en gemotiveerde keuze: een opsomming van de alternatieven die voldoen aan de vooropgestelde verkeersveiligheidsdoelstellingen en de motieven die, rekening houdend met de elementen van de vergelijking, vermeld in punt 5°, aan de grondslag liggen van de uiteindelijke keuze van de wegbeheerder voor een bepaald alternatief.

De verkeersveiligheidseffectbeoordeling van een weg houdt minstens rekening met de volgende elementen:

- 1° al dan niet dodelijke ongevallen, verminderingsdoelstellingen tegenover 'niets doen'-scenario;
- 2° routekeuze en verkeerspatronen;
- 3° mogelijke gevolgen voor het bestaande wegennet, zoals afritten, kruispunten en overwegen;
- 4° weggebruikers, met inbegrip van kwetsbare weggebruikers, zoals motorrijders, fietsers en voetgangers;
- 5° verkeer, zoals verkeersvolumes en onderverdeling per vervoerstype;
- 6° seizoens- en weersomstandigheden;
- 7° aanwezigheid van een voldoende aantal veilige parkeerterreinen.

De wegbeheerder stelt van elke verkeersveiligheidseffectbeoordeling van een weg een verslag op.

De minister bepaalt de nadere regels tot vaststelling van de inhoud en de vorm van het verslag van de verkeersveiligheidseffectbeoordeling van een weg.

Hoofdstuk 3. Verkeersveiligheidsaudit van een weg

Art. 4. De verkeersveiligheidsaudit, vermeld in artikel 6 van het decreet van 17 juni 2011, wordt voor alle infrastructuurprojecten uitgevoerd in:

- 1° de voorontwerpfase;
- 2° de fase van het gedetailleerde ontwerp;

3° de fase voor de ingebruikneming: de fase tussen de aanvang van de realisatie van de horizontale en verticale signalisatie bij de uitvoering van het infrastructuurproject en de openstelling voor het verkeer;

4° de fase van eerste gebruik: de fase tussen de zesde en de twaalfde maand na de openstelling voor het verkeer.

In elk van de fasen, vermeld in het eerste lid, wordt door de initiatiefnemer van een infrastructuurproject een niet bij het ontwerp of de exploitatie van het infrastructuurproject betrokken auditor aangesteld.

Als audits door teams worden uitgevoerd, is ten minste één lid van het team een auditor.

De initiatiefnemer bezorgt de auditor minstens de volgende informatie:

1° in de voorontwerpfase: informatie over het voorontwerp van het infrastructuurproject, inclusief het conform artikel 3, derde lid, opgemaakte verslag van de verkeersveiligheidseffectbeoordeling;

2° in de fase van het gedetailleerde ontwerp: informatie over het gedetailleerde ontwerp van het infrastructuurproject, inclusief het conform artikel 6 opgemaakte verslag van de verkeersveiligheidsaudit, uitgevoerd in de fase van het voorontwerp;

3° in de fase voor de ingebruikneming: informatie over de aanleg van het infrastructuurproject, alsook een toelichting daarbij tijdens een door de initiatiefnemer georganiseerd gezamenlijk plaatsbezoek, inclusief het conform artikel 6 opgemaakte verslag van de verkeersveiligheidsaudit, uitgevoerd in de fase van het gedetailleerde ontwerp;

4° in de fase van eerste gebruik: informatie over de periode van het eerste gebruik van het infrastructuurproject, alsook een toelichting daarbij tijdens een door de initiatiefnemer georganiseerd gezamenlijk plaatsbezoek, inclusief het conform artikel 6 opgemaakte verslag van de verkeersveiligheidsaudit, uitgevoerd in de fase net voor de ingebruikname.

De minister bepaalt voor elke fase welke gegevens en documenten minstens moeten worden bezorgd aan de auditor.

Art. 5. De verkeersveiligheidsaudit van een weg houdt minstens rekening met de volgende elementen:

1° in de voorontwerpfase:

- a) geografische ligging, met inbegrip van de invloed van omgevingsfactoren en meteorologische omstandigheden, zoals seizoens- en weersomstandigheden;
 - b) functionaliteit van de weg binnen het wegennet;
 - c) soorten verkeer die op de nieuwe weg toegelaten zullen worden;
 - d) rijsnelheid;
 - e) horizontaal en verticaal tracé;
 - f) type, onderlinge afstand en ontwerp van op- en afritten, complexen, kruisingen, zoals spoorovergangen en overbruggingen en kruispunten;
 - g) opbouw van typedwarsprofielen, inclusief aantal en type rijstroken;
 - h) zichtbaarheid;
 - i) middelen van openbaar vervoer en de bijbehorende infrastructuur;
 - j) aard, omvang en situering van parkeerterreinen;
- 2° in de fase van het gedetailleerde ontwerp:

- a) overeenstemming van de ontwerpkenmerken met de behoeften van de verschillende weggebruikers, in het bijzonder de kwetsbare weggebruikers;
 - b) invloed van de omgeving van de weg, inclusief de vegetatie;
 - c) horizontaal en verticaal tracé;
 - d) horizontale en verticale signalisatie, met inbegrip van de samenhang;
 - e) verlichting van wegvakken, op- en afritten, complexen, kruisingen en kruispunten;
 - f) vaste obstakels langs de weg, met inbegrip van de wegaanhorigheden;
 - g) afschermende constructies, met inbegrip van de vergevingsgezindheid;
 - h) ontwerp en bereikbaarheid van parkeerterreinen;
- 3° in de fase voor de ingebruikneming:
- a) toestand van het wegdek en de afwatering;
 - b) horizontale en verticale signalisatie, inclusief leesbaarheid van verkeerstekens en markeringen;
 - c) veiligheid en zichtbaarheid van de weggebruiker in verschillende omstandigheden, zoals bij duisternis en onder normale weersomstandigheden;
- 4° in de fase van eerste gebruik: verkeersveiligheid in het licht van het daadwerkelijke gedrag van weggebruikers onder verschillende omstandigheden.

In elke fase kunnen de criteria van de vorige fasen meer gedetailleerd beschreven worden of heroverwogen worden.

In de fase voor de ingebruikneming en in de fase van het eerste gebruik brengt de auditor, om de vereiste beoordeling in verschillende omstandigheden te kunnen maken, minstens één plaatsbezoek, bijkomend aan het gezamenlijk plaatsbezoek, vermeld in artikel 4, vierde lid.

Art. 6. De auditor stelt van elke verkeersveiligheidsaudit van een weg een verslag op dat uitmondt in toepasselijke aanbevelingen op het gebied van verkeersveiligheid.

De auditor overhandigt het verslag aan de initiatiefnemer en licht het hem mondeling toe tijdens een door initiatiefnemer georganiseerd gezamenlijk overleg.

De initiatiefnemer formuleert een gemotiveerd antwoord op de door de auditor gedane aanbevelingen, waarin hij de redenen vermeldt waarom hij niet of slechts gedeeltelijk rekening houdt met bepaalde aanbevelingen van de auditor en waarin hij aangeeft hoe hij aan de andere aanbevelingen zal tegemoetkomen.

De minister bepaalt voor elk van de fasen, vermeld in artikel 4, de nadere regels tot vaststelling van de inhoud en de vorm van het verslag van de verkeersveiligheidsaudit van een weg en het gemotiveerde antwoord van de initiatiefnemer.

De minister maakt ook voor elk van de fasen, vermeld in artikel 4, een standaardchecklist op ter ondersteuning van de uitvoering van de verkeersveiligheidsaudit van een weg.

Hoofdstuk 4. Classificatie van weggedeelten met een hoog aantal verkeersongevallen en van de verkeersveiligheid van het wegennet

Art. 7. De classificatie van weggedeelten met een hoog aantal ongevallen en van de verkeersveiligheid van het wegennet, vermeld in artikel 8 van het decreet van 17 juni 2011, wordt vastgesteld door het Departement Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaams Ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken, waarbij minstens rekening wordt gehouden met het aantal ongevallen met dodelijke afloop dat in de voorgaande jaren op die wegen heeft plaatsgevonden.

Ten minste om de drie jaar wordt de door het Departement, vermeld in het eerste lid, opgestelde classificatie van weggedeelten met een hoog aantal verkeersongevallen en van de verkeersveiligheid van het wegennet door de wegbeheerder, beoordeeld om te komen tot een lijst van prioritair te behandelen gedeelten van wegen waarvoor een verbetering van de infrastructuur naar verwachting zeer doelmatig is.

Art. 8. Voor ieder weggedeelte dat is opgenomen in de conform artikel 7 van dit besluit opgestelde prioriteitenlijst, stelt de wegbeheerder een deskundigenteam, waarvan ten minste één lid een auditor is, aan om de inspecties tijdens bezoeken ter plaatse, vermeld in artikel 8, tweede lid, van het decreet van 17 juni 2011, uit te voeren.

De inspecties worden uitgevoerd aan de hand van de volgende elementen:

- 1° een beschrijving van het weggedeelte;
- 2° een verwijzing naar eventuele eerdere verslagen over hetzelfde weggedeelte;
- 3° de analyse van eventuele ongevalsverslagen;
- 4° het aantal ongevallen, doden en zwaargewonden in de voorafgaande drie jaar;
- 5° potentiële corrigerende maatregelen met uiteenlopende termijnen van uitvoering, zoals:
 - a) verwijdering of bescherming van vaste obstakels langs de weg;
 - b) verlaging van snelheidslimieten en intensivering van de plaatselijke handhaving van die beperkingen;
 - c) verbetering van de zichtbaarheid in verschillende weers- en lichtomstandigheden;
 - d) verbetering van de veiligheid van de apparatuur langs de weg, zoals afschermende constructies langs de weg;
 - e) verbetering van de samenhang, zichtbaarheid, leesbaarheid en plaatsing van wegmarkeringen, inclusief het gebruik van rammelstroken, verkeersborden en -signalen;
 - f) bescherming tegen vallend gesteente, aardverschuivingen en lawines;
 - g) verbetering van de stroefheid en de oneffenheid van het wegdek;
 - h) herziening van het ontwerp van afschermde constructies langs de weg;
 - i) totstandbrenging en verbetering van scheiding van rijbanen met verschillende rijrichting;
 - j) wijziging van het ontwerp van de inhaal mogelijkheden;
 - k) verbetering van kruispunten, inclusief spoorwegovergangen;
 - l) wijziging van het tracé;
 - m) wijziging van de breedte van de weg, aanleg van vluchtstroken;
 - n) installatie van een systeem voor verkeersregeling en/of verkeerscontrole;
 - o) vermindering van mogelijke conflicten met kwetsbare weggebruikers;
 - p) aanpassing van de weg aan de actuele ontwerpnormen;
 - q) herstelling of vervanging van het wegdek;

r) gebruik van intelligente verkeersborden en verbetering van intelligente vervoerssystemen en telematicasystemen met het oog op interoperationaliteit, hulpverlening en markering.

De minister bepaalt welke gegevens en documenten minstens moeten worden bezorgd aan het deskundigenteam.

Om een beoordeling in verschillende omstandigheden te kunnen maken, brengt het deskundigenteam minstens twee bezoeken ter plaatse.

De auditor stelt van elke inspectie een verslag op dat een schriftelijke weergave is van de besluiten van het deskundigenteam.

De minister bepaalt de nadere regels tot vaststelling van de inhoud en de vorm van het verslag van een inspectie tijdens bezoeken ter plaatse.

De minister maakt ook een standaardchecklist op ter ondersteuning van de uitvoering van een inspectie tijdens bezoeken ter plaatse.

Art. 9. De wegbeheerder voert de verbeteringsmaatregelen uit die worden aanbevolen door het deskundigenteam, waarbij hij prioriteit geeft aan de maatregelen, vermeld in artikel 8, tweede lid, 5°, en waarbij hij aandacht schenkt aan de maatregelen met de beste kosten-batenverhouding.

De wegbeheerder brengt, gebruikmakend van zijn website en ondersteunende communicatie, de weggebruikers op de hoogte van het bestaan van een weggedeelte met een hoog aantal verkeersongevallen.

Hoofdstuk 5. Verkeersveiligheidsinspecties

Art. 10. De verkeersveiligheidsinspecties, vermeld in artikel 9 van het decreet van 17 juni 2011, worden uitgevoerd door de wegbeheerder.

De wegbeheerder voert meermaals per jaar visuele inspecties uit en minstens eenmaal per jaar een grondige inspectie van de bouwtechnische kenmerken.

Minimaal tweejaarlijks stelt de wegbeheerder een rapport op van de uitgevoerde verkeersveiligheidsinspecties.

Het rapport moet zo worden opgesteld dat duidelijk blijkt dat minstens de volgende elementen aan bod zijn gekomen:

- 1° toestand van het wegdek;
- 2° verticale signalisatie;
- 3° afschermende constructies;
- 4° horizontale signalisatie;
- 5° werking van de afwatering;
- 6° verlichting;
- 7° obstakels.

Hoofdstuk 6. Certificatie van de verkeersveiligheidsauditors

Afdeling 1. Voorwaarden en procedure van de certificatie

Art. 11. §1. Het bekwaamheidscertificaat van verkeersveiligheidsauditor, vermeld in artikel 11 van het decreet van 17 juni 2011, wordt door de beoordelingscommissie, vermeld in artikel 17 van dit besluit, verleend aan de aanvrager die het bewijs levert dat hij voldoet aan de volgende voorwaarden:

- 1° hij is een natuurlijk persoon;
- 2° hij heeft minstens de graad van master of een daarmee gelijkgeschakelde graad behaald;
- 3° a) voor de aanvrager die de graad van master in de ingenieurswetenschappen, de graad van master in de bio-ingenieurswetenschappen, de graad van master in de industriële wetenschappen of een daarmee gelijkgeschakelde graad heeft behaald: hij heeft minstens drie jaar praktische ervaring met wegenontwerp, wegenverkeersveiligheidstechnieken en ongevalsanalyse;
- b) voor de aanvrager die niet de graad van master in de ingenieurswetenschappen, de graad van master in de bio-ingenieurswetenschappen, de graad van master in de industriële wetenschappen of een daarmee gelijkgeschakelde graad heeft behaald: hij heeft minstens zes jaar praktische ervaring met wegenontwerp, wegenverkeersveiligheidstechnieken en ongevalsanalyse;
- 4° hij heeft het getuigschrift van de opleiding tot verkeersveiligheidsauditor, vermeld in artikel 15 van dit besluit, behaald.

§2. De aanvraag tot certificatie wordt met een aangetekende brief ingediend bij de beoordelingscommissie. De aanvraag bevat minstens een afschrift van het behaalde masterdiploma, een afschrift van het behaalde getuigschrift van de opleiding tot verkeersveiligheidsauditor en een overzicht van de relevante ervaringen.

De minister bepaalt de nadere regels tot vaststelling van de inhoud en de vorm van de aanvraag.

§3. De beoordelingscommissie onderzoekt de aanvraag en neemt, binnen een termijn van negentig kalenderdagen na de aanvraag, te rekenen vanaf de postdatum van de aangetekende brief, vermeld in paragraaf 2, een beslissing tot verlening of niet-verlening van het bekwaamheidscertificaat van verkeersveiligheidsauditor. De commissie kan de beslissingstermijn met maximaal dertig kalenderdagen verlengen als dat nodig is.

Bij het onderzoek van en de beslissing over de aanvraag wordt rekening gehouden met de gelijkwaardige certificatievoorwaarden waaraan de aanvrager al in een ander gewest in België of in een andere lidstaat van de Europese Economische Ruimte heeft voldaan.

In geval van verlening levert de beoordelingscommissie het bekwaamheidscertificaat af. In geval van niet-verlening deelt de beoordelingscommissie de reden daarvan met een aangetekende brief mee aan de aanvrager.

§4. De aanvrager is ertoe gehouden al de door de beoordelingscommissie in het kader van het onderzoek van de certificatieaanvraag gevraagde aanvullende gegevens en documenten te verstrekken.

Als de aanvrager vraagt om gehoord te worden of als de beoordelingscommissie dat nuttig acht, organiseert de beoordelingscommissie een hoorzitting waarop de aanvrager wordt uitgenodigd.

Art. 12. Het bekwaamheidscertificaat van verkeersveiligheidsauditor wordt verleend voor een periode van vijf jaar vanaf de datum van de uitreiking van het certificaat.

Art. 13. §1. De beoordelingscommissie kan het bekwaamheidscertificaat verlengen als de auditor gedurende de laatste vijf jaar minstens twintig uur bijscholing als vermeld in artikel 16, heeft gevolgd.

De minister kan, als zij dat nuttig acht, dat aantal verhogen van twintig uur naar maximaal zestig uur.

§2. Het bekwaamheidscertificaat wordt verlengd voor een periode van vijf jaar vanaf de vervaldatum van het lopende certificaat.

§3. Minstens zes maanden voor de vervaldatum van de lopende erkenning vraagt de aanvrager met een aangetekende brief de verlenging van het bekwaamheidscertificaat.

De minister bepaalt de nadere regels tot vaststelling van de inhoud en de vorm van de aanvraag tot verlenging van het bekwaamheidscertificaat.

Art. 14. De beoordelingscommissie kan het bekwaamheidscertificaat altijd intrekken als blijkt dat de auditor de taken waarmee hij is belast, niet objectief of niet naar behoren heeft uitgevoerd.

De beslissing tot intrekking wordt pas genomen nadat de auditor is gehoord, en wordt met een aangetekende brief aan de auditor meegedeeld.

De auditor is ertoe gehouden binnen veertien kalenderdagen na de datum van de beslissing tot intrekking van het certificaat het origineel van zijn bekwaamheidscertificaat aan de beoordelingscommissie te bezorgen.

Afdeling 2. Getuigschrift van de opleiding tot verkeersveiligheidsauditor en de bijscholingen

Art. 15. §1. Het getuigschrift van de opleiding tot verkeersveiligheidsauditor wordt uitgereikt aan elke persoon die de opleiding tot verkeersveiligheidsauditor heeft gevolgd; bij elk onderdeel van het lesprogramma van de opleiding tot verkeersveiligheidsauditor, vermeld in paragraaf 2, meer dan 50% van de werkelijk gegeven lesuren aanwezig was en geslaagd is voor de eindproef.

§2. Het lesprogramma van de opleiding tot verkeersveiligheidsauditor omvat minstens zestig uur theorie en minstens twintig uur praktijk en bestaat uit de volgende onderdelen:

1° basiselementen van verkeersveiligheidsbeheer, minimaal veertig uur, waarbij minstens de volgende aspecten aan bod komen:

- a) ongevallen: oorzaken, statistieken, analyse, risicomanagement;
 - b) verschillende weggebruikers en hun verkeersveiligheidsbehoeften;
 - c) verschillende wegcategorieën en hun kenmerken, met bijzondere aandacht voor de hoofdwegen;
 - d) verschillende types kruispunten en hun kenmerken, met bijzondere aandacht voor de hoofdwegen;
 - e) fundamentele verkeersveiligheidselementen, zoals geometrische parameters, fysische kenmerken van de weg, vergevingsgezindheid van de weg, continuïteit en consistentie van de weg, leesbaarheid van de weg, weguitrusting, verlichting, horizontale en verticale signalisatie en afschermende constructies;
 - f) typische verkeersveiligheidsproblemen en potentiële corrigerende maatregelen;
 - g) illustratie van de bovenstaande onderwerpen aan de hand van praktische en interactieve voorbeelden;
- 2° procedures van verkeersveiligheidsbeheer, minimaal twintig uur, waarbij minstens de volgende aspecten aan bod komen:
- a) algemene inleiding: motieven, voordelen, kosten-batenanalyse van verkeersveiligheidsbeheer;
 - b) juridische basis;
 - c) verkeersveiligheidseffectbeoordeling: betrokkenen, doel en inhoud;
 - d) verkeersveiligheidsaudit: betrokkenen, doel, fases, inhoud van de fases, procesverloop;
 - e) inspectie door deskundigenteams: betrokkenen, aanleiding, doel, inhoud;
 - f) standaardchecklisten en modelverslagen: doel en gebruik;
 - g) benodigde data en basisprincipes van dataverzameling;
 - h) illustratie van de bovenstaande onderwerpen aan de hand van praktische voorbeelden;
- 3° praktisch deel, minimaal twintig uur, bestaande uit een gevalsstudie van elk van de verschillende fases van de audit, uit te voeren als begeleide individuele of groepsopdrachten, waarbij zowel de verkeersveiligheidscontrole van de ontwerpkenmerken zelf als het gebruik van de standaardchecklist, het opstellen van het verslag en de nabespreking aan bod komen.

§3. De eindproef van de opleiding tot verkeersveiligheidsauditor bestaat uit een praktische proef die toelaat vast te stellen dat zowel de vereiste theoretische als de vereiste praktische kennis verworven werd.

Een persoon slaagt voor de eindproef als hij minstens 60% procent van de punten haalt.

§4. De minister staat in voor de praktische organisatie van de opleiding tot verkeersveiligheidsauditor en de eindproef.

Art. 16. De beoordelingscommissie bepaalt welke bijscholingen in aanmerking worden genomen als relevante bijscholingen voor de auditor.

De bijscholingen omvatten minstens vier uur en behandelen innovaties of gespecialiseerde elementen van verkeersveiligheidsbeheer of van verkeersveiligheidsmaatregelen of van infrastructuurprojecten en hun ontwerpprincipes of van de auditpraktijk.

Afdeling 3. Samenstelling en werking van de beoordelingscommissie

Art. 17. De beoordelingscommissie bestaat uit een voorzitter, een ondervoorzitter, die allebei personeelslid zijn van de Vlaamse Gemeenschap van ten minste rang A2, of rang A1 als ze minstens tien jaar anciënniteit hebben, en ten minste drie assessoren. Ze worden allemaal door de minister aangewezen op grond van hun bijzondere deskundigheid op het vlak van wegenontwerp, wegenverkeersveiligheidstechnieken of ongevalsanalyse voor een mandaat van maximaal drie jaar, dat kan worden hernieuwd.

De ondervoorzitter vervangt de voorzitter bij verhindering.

Een lid van de beoordelingscommissie kan het beroep van auditor niet uitoefenen.

Hoofdstuk 7. Slotbepalingen

Art. 18. In afwijking van hoofdstuk 2 is er geen verkeersveiligheidseffectbeoordeling vereist voor een infrastructuurproject dat reeds vóór de inwerkingtreding van dit besluit is aangevat.

In afwijking van hoofdstuk 3 zal de verkeersveiligheidsaudit voor een infrastructuurproject dat al vóór de datum van de inwerkingtreding van dit besluit aangevat is, niet worden uitgevoerd voor de lopende fase van het project. De verkeersveiligheidsaudit zal voor de eerste maal worden uitgevoerd bij de aanvang van een nieuwe fase van het infrastructuurproject.

Art. 19. In afwijking van artikel 11 kan de beoordelingscommissie, vermeld in artikel 17, tot en met 19 december 2013 een bekwaamheidscertificaat van auditor verlenen aan de aanvrager die het bewijs levert dat hij voldoet aan de voorwaarden, vermeld in artikel 11, §1, 1°, 2° en 3°.

Een bekwaamheidscertificaat dat verleend is op basis van het eerste lid, vervalt op 19 december 2013.

De beoordelingscommissie kan het bekwaamheidscertificaat verlengen overeenkomstig de procedure, vermeld in artikel 13, §2 en §3, als de auditor vóór 19 december 2013 de opleiding tot verkeersveiligheidsauditor, vermeld in artikel 16, heeft gevolgd.

Art. 20. De volgende regelgevende teksten treden in werking op 19 december 2011:
1° het decreet van 17 juni 2011 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur ;
2° dit besluit.

Art. 21. De Vlaamse minister, bevoegd voor de openbare werken, en de Vlaamse minister, bevoegd voor het mobiliteitsbeleid en het vervoer, zijn, ieder wat hem of haar betreft, belast met de uitvoering van dit besluit.

Brussel, ... (datum).

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Kris PEETERS

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Hilde CREVITS