

ingediend op **890** (2020-2021) – Nr. 2
7 oktober 2021 (2021-2022)

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Marino Keulen

over het ontwerp van decreet

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

Documenten in het dossier:
890 (2020-2021) – Nr. 1: Ontwerp van decreet

Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:

Voorzitter: Bart Claes.

Vaste leden:

Annick De Ridder, Maarten De Veuster, Bert Maertens, Marius Meremans, Rita Moors;

Bart Claes, Carmen Ryheul, Wim Verheyden;

Jo Brouns, Martine Fournier;

Marino Keulen, Mercedes Van Volcem;

Imade Annouri, Stijn Bex;

Els Robeyns.

Plaatsvervangers:

Arnout Coel, Koen Daniëls, Inez De Coninck, Axel Ronse, Paul Van Miert;

Roosmarijn Beckers, Johan Deckmyn, Leo Pieters;

Karin Brouwers, Joke Schauvliege;

Els Ampe, Stephanie D'Hose;

Björn Rzoska, Jeremie Vaneeckhout;

Annick Lambrecht.

Toegevoegde leden:

Jos D'Haese.

INHOUD

1. Toelichting door minister Lydia Peeters	4
2. Bespreking	5
2.1. Vragen en opmerkingen van de leden	5
2.2. Antwoorden van de minister	5
3. Stemmingen.....	6
Gebruikte afkortingen	7

Bijlage: zie de [dossierpagina](#) van dit document op www.vlaamsparlement.be

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken besprak op 16 en 30 september 2021 het ontwerp van decreet tot wijziging van het decreet van 17 juni 2011 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur. Minister Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, maakte voor de toelichting gebruik van een powerpointpresentatie die terug te vinden is op de [dossierpagina](#) van dit document op www.vlaamsparlement.be.

(Deze commissievergadering werd als videoconferentie georganiseerd.)

1. Toelichting door minister Lydia Peeters

Minister *Lydia Peeters* zegt dat het voorliggende ontwerp van decreet zijn oorsprong vindt in de omzetting van de Europese richtlijn 2019/1936 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2019 tot wijziging van Richtlijn 2008/96/EG betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van de weginfrastructuur. Het gaat over de realisatie van een veilige weginfrastructuur.

Verkeersveiligheid is voor het beleid een topprioriteit. Net voor het zomerreces 2021 werd het nieuwe Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025 goedgekeurd. Daarin zitten vele ambities om het aantal verkeersslachtoffers drastisch terug te dringen. De minister verwijst naar de vragen om uitleg in de commissievergadering van 16 september 2021 (*Vragen om uitleg* VI.Parl. 2020-21, nr. 4282, 4369 en 4407). Dezelfde ambities zijn terug te vinden in de Europese richtlijn. Omdat het ontwerp van decreet deze richtlijn omzet, is de vrije beleidsruimte eerder beperkt.

Vervolgens overloopt de minister de voornaamste wijzigingen die worden doorgevoerd met het voorliggende ontwerp van decreet. Ten eerste is er de uitbreiding van het toepassingsgebied (zie slide 3 van de presentatie). Door de nieuwe richtlijn is de toepassing verruimd van enkel TEN-T-wegen naar ook alle andere autosnelwegen, hoofdwegen en andere wegen die met behulp van Europese financiering gerealiseerd worden. Bovendien wordt er de mogelijkheid gelaten om bepaalde wegen uit dit toepassingsgebied te halen. Dat zal in de praktijk voor het Vlaamse hoofdwegennet nauwelijks toegepast worden.

Een tweede wijziging gaat over de procedure voor de verkeersveiligheidsbeoordeling van het wegennet (artikel 5, 6 en 7). De nieuwe procedure voor de verkeersveiligheidsbeoordeling van het wegennet is proactief en gebaseerd op een risicoanalyse (die meer is dan louter de ongevallenstatistieken). Op die manier wordt de objectieve veiligheid van de weg een belangrijk criterium. De concrete richtsnoeren voor de methodologie (voor de verkeersveiligheidsbeoordeling en de veiligheidsclassificaties) moeten nog aangeleverd worden door de Europese Commissie. Met gerichte verkeersveiligheidsinspecties kunnen gevaarlijke delen van de weg gedetecteerd worden en kan er snel geremedieerd worden. De verkeersveiligheidsinspecties worden in Vlaanderen al in de praktijk uitgevoerd en met dit ontwerp van decreet wordt de procedure aangepast aan de Europese richtlijn van 2019 om ze voldoende frequent (minstens om de zes jaar) te laten plaatsvinden.

De derde wijziging betreft de focus op kwetsbare weggebruikers (artikel 8 en 10). Dat is voor de minister een erg belangrijk aspect. In het decreet van 17 juni 2011 werden de kwetsbare weggebruikers immers niet expliciet vermeld (zie slide 6).

Tot slot is er de wijziging met betrekking tot de leesbaarheid en detecteerbaarheid van verkeersborden (artikel 9). Steeds meer gemotoriseerde voertuigen zijn uitgerust met rijhulpsystemen en dat maakt de wegen veiliger. Maar in het belang van een goede werking van bepaalde rijhulpsystemen moet er ook bijkomend werk gemaakt worden van leesbare en detecteerbare verkeersborden. Dit zal zich vertalen in aangepaste technische voorschriften voor verkeersborden en wegmarkeringen.

De Europese richtlijn bepaalt dat het ontwerp van decreet uiterlijk op 17 december 2021 in werking moet treden. Er moeten ook nog verdere stappen gezet worden zoals bijvoorbeeld de wijziging van het uitvoeringsbesluit van 3 februari 2012. Daarom zal de Vlaamse Regering de datum van inwerkingtreding nog bepalen voor die uiterlijke datum. Ondertussen wordt er werk gemaakt van een ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot aanpassing van het besluit van 3 februari 2012.

2. Bespreking

2.1. Vragen en opmerkingen van de leden

Rita Moors zegt dat de N-VA-fractie volledig achter het ontwerp van decreet staat. Verschillende factoren wijzen erop dat er voor de verkeersveiligheid nog een tandje bijgestoken mag worden. Ze verwijst naar de recentste cijfers van de verkeersveiligheidsbarometer van Vias institute. Zo is er een stijging van 24 procent van het aantal verkeersdoden in het eerste semester van 2021 (109 slachtoffers) in vergelijking met dezelfde periode in 2020. Voor het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en het Waalse Gewest was er een daling van respectievelijk 60 procent en 20 procent.

De MORA stelt in zijn advies het ambitieniveau van het ontwerp van decreet in vraag. Waarom werd dit advies niet gevolgd?

In het ontwerp van decreet behoudt de Vlaamse Regering de mogelijkheid om het toepassingsgebied uit te breiden en het ambitieniveau van het ontwerp van decreet te verhogen door een uitvoeringsbesluit, mocht dat uit een eventuele latere evaluatie nodig blijken. Wanneer zal een dergelijke evaluatie plaatshebben? Op basis van welke factoren zal beslist worden om het toepassingsgebied uit te breiden en het ambitieniveau te verhogen? Wat is de timing van het besluit van de Vlaamse Regering?

Martine Fournier vindt het een belangrijk ontwerp van decreet. Ze onderschrijft het belang van de infrastructuur voor de verkeersveiligheid met het oog op Vision Zero tegen 2050. Ze vraagt om bij het uitvoeringsbesluit rekening te houden met de belangrijke opmerkingen van de MORA, in het bijzonder die over de kwetsbare weggebruikers.

Stijn Bex roept in het belang van de verkeersveiligheid de minister op om snel werk te maken van het uitvoeringsbesluit en rekening te houden met de adviezen van de MORA, en dan vooral die over de kwetsbare weggebruikers.

Marino Keulen vindt het positief dat de Europese Unie zich inschakelt in het verkeersveilig maken van de infrastructuur om zo te komen tot nul verkeersdoden. Doordat niet meer alleen de wegen van het TEN-T-netwerk worden gevat maar ook de autosnelwegen en Vlaamse hoofdwegen heeft de minister in de Vlaamse Regering bij de verdeling van de overheidsmiddelen een bijkomend gezagsargument. Hij is het eens met de MORA dat meten weten is en pleit voor een decreetsevaluatie.

2.2. Antwoorden van de minister

Minister *Lydia Peeters* herhaalt dat het gaat om de omzetting van een Europese richtlijn, waardoor de ruimte om hiervan af te wijken erg beperkt is. De mogelijkheid bestaat dat de Vlaamse Regering een aantal hoofdwegen met laag risico uitsluit maar dat zal in de praktijk nauwelijks gebeuren.

Ze zal de opmerkingen van de MORA in beschouwing nemen bij het opstellen van het uitvoeringsbesluit. Een ontwerp van besluit zit in de finale fase. Het zal worden voorgelegd aan de Vlaamse Regering zodra het voorliggende ontwerp van decreet is aangenomen in het Vlaams Parlement.

Verder wijst zij erop dat de actieve weggebruiker centraal staat in het verkeersveiligheidsplan.

3. Stemmingen

Artikel 1 tot en met 11 en het geheel van het ontwerp van decreet tot wijziging van het decreet van 17 juni 2011 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur worden eenparig aangenomen met 13 stemmen.

Bart CLAES,
voorzitter

Marino KEULEN,
verslaggever

Gebruikte afkortingen

EG	Europese Gemeenschap
MORA	Mobiliteitsraad van Vlaanderen
TEN-T	Trans-Europees Netwerk voor Transport