Vlaams Parlement

890 (2020-2021) – Nr. 1
ingediend op 7 juli 2021 (2020-2021)

Ontwerp van decreet

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

verzendcode: OPE

INHOUD

Memorie van toelichting 3
Bijlagen bij de memorie van toelichting: Concordantietabellen A en B 11
Voorontwerp van decreet 43
Advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen 53
Advies van de Raad van State 63
Ontwerp van decreet 71

MEMORIE VAN TOELICHTING

Samenvatting

Dit ontwerp van decreet wijzigt het decreet van 17 juni 2011 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur. Het zet hiermee, voor wat Vlaanderen betreft, de richtlijn (EU) 2019/1936 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2019 tot wijziging van Richtlijn 2008/96/EG betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur om.

I. ALGEMENE TOELICHTING

A. Situering

Richtlijn 2008/96/EG betreffende het beheer van de verkeersveiligheid (hierna: de richtlijn van 2008) beoogt een uniform, constant en hoog niveau van verkeersveiligheid op het Europese wegennet te verzekeren.

De richtlijn van 2008 werd voor Vlaanderen omgezet door het decreet van 17 juni 2011 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur (hierna: het decreet van 17 juni 2011) en het uitvoeringsbesluit van 3 februari 2012 houdende de uitvoering van het decreet van 17 juni 2011 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur (hierna: het BVR van 3 februari 2012).

Richtlijn (EU) 2019/1936 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2019 tot wijziging van Richtlijn 2008/96/EG betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van de weginfrastructuur (hierna: de richtlijn van 2019) wijzigt op een aantal vlakken de richtlijn van 2008.

Voorliggend ontwerp van decreet beoogt de richtlijn van 2019 gedeeltelijk om te zetten door het decreet van 17 juni 2011 te wijzigen.

Tevens wordt een deel van de omzetting doorgevoerd middels wijziging van het uitvoeringsbesluit van 3 februari 2012.

B. Inhoud

Probleemstelling en omgevingsanalyse

Het Commission Staff Working Document van 19 juni 2019 'EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 – Next steps towards 'Vision Zero'' stelt tot doel om het aantal verkeersdoden en zwaargewonden in de Europese Unie tussen 2020 en 2030 te halveren.

Tijdens de derde ministeriële conferentie van de WHO (World Health Organization) van 19 en 20 februari 2020 bevestigden de lidstaten van de WHO hun engagement inzake verkeersveiligheid voor het eerstvolgende decennium in de Verklaring van Stockholm.

Gebaseerd op het advies van experten en volgens de 'Safe System'-benadering stelt de 'Europe on the move'-communicatie en het Commission Staff Working Document bovendien een aantal thema's voor om de grootste verkeersveiligheidsuitdagingen aan te pakken, namelijk: 1) veiligheid van weginfrastructuur; 2) voertuigveiligheid; 3) verkeersveilig gedrag inzake snelheid, alcohol en drugs, afleiding en het gebruik van beschermende uitrusting; en 4) noodhulp. Het is dus duidelijk dat de weginfrastructuur een belangrijke bijdrage moet leveren tot de beoogde

vermindering van het aantal verkeersongevallen en -slachtoffers in de Europese Unie.

De laatste jaren is er sterke vooruitgang geboekt op het gebied van het ontwerp van voertuigen (verkeersveiligheidsvoorzieningen, ontwerp en toepassing van nieuwe technologieën), hetgeen heeft bijgedragen tot het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers.

Om het aantal slachtoffers op de wegen verder te doen dalen, zijn echter ook op andere terreinen maatregelen vereist.

Het beheer van de verkeersveiligheid van de weginfrastructuur biedt hier een aanzienlijke ruimte voor verbeteringen, waarvan moet worden gebruikgemaakt.

Beleidsmaatregelen en doelstelling

De richtlijn van 2019 tracht – onder meer door de uitbreiding van het toepassingsgebied naar autosnelwegen en andere hoofdwegen die geen deel uitmaken van het TEN-T-netwerk (Trans-Europees Netwerk voor Transport) en de aanpassing van de procedures – nog beter tegemoet te komen aan de doelstelling om het aantal verkeersdoden en zwaargewonden in de Europese Unie tussen 2020 en 2030 te halveren.

De richtlijn van 2008 stelde vier procedures vast die allen bijdragen tot het verbeteren van de verkeersveiligheid van de weginfrastructuur van het Europese wegennet en het reduceren van het aantal verkeersongevallen.

De grootste wijziging in het kader van deze procedures onder de nieuwe richtlijn van 2019 betreft de aanpassing van een reactieve naar een proactieve en risicogebaseerde verkeersveiligheidsbeoordeling van het wegennet. Dergelijke risicogebaseerde verkeersveiligheidsbeoordelingen van het wegennet zijn een efficiënt en effectief instrument gebleken om te bepalen welke gedeelten van het wegennet aan een meer gerichte en gedetailleerde verkeersveiligheidsinspectie moeten worden onderworpen en welke investeringen prioriteit moeten krijgen omdat ze kunnen leiden tot een verbetering van de veiligheid op het volledige wegennet.

Bovendien verplicht de richtlijn van 2019 bij de toepassing van deze procedures om rekening te houden met de behoeften van de kwetsbare weggebruikers.

Dit ontwerp van decreet voorziet overeenkomstig de bepalingen van de richtlijn van 2019 in de uitbreiding van het toepassingsgebied, de aanpassing van de procedures en de versterking van de aandacht voor de kwetsbare weggebruikers in het decreet van 17 juni 2011.

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

Implementatie

De gedetailleerde uitwerking van de procedures maakt, zoals in het decreet van 17 juni 2011, geen onderdeel uit van dit ontwerp van decreet en zal bij uitvoeringsbesluit worden geregeld.

Het gaat om vier procedures, met name:
1° verkeersveiligheidseffectbeoordeling (in de planningsfase van infrastructuurwerken);
2° verkeersveiligheidsaudit;

3° verkeersveiligheidsbeoordeling van het wegennet (periodieke integrale beoordeling van het hele wegennet onder het toepassingsgebied);
4° verkeersveiligheidsinspecties (periodieke en gerichte).

De uitwerking van deze procedures is, omwille van het gedetailleerde karakter, immers niet op haar plaats in een decreet. Er wordt momenteel de laatste hand gelegd aan een uitvoeringsbesluit.

Daarnaast werkt de Commissie, samen met een groep van experten van de verschillende lidstaten – waar ook Vlaanderen deel van uitmaakt – momenteel nog aan een gemeenschappelijke methodologie voor een van deze procedures, namelijk de verkeersveiligheidsbeoordeling van het wegennet.

Deze manier van werken laat toe om op een relatief eenvoudige wijze in te spelen op nieuwe inzichten. Het is gemakkelijker om hierop in te spelen door een uitvoeringsbesluit aan te passen, dan door het decreet te wijzigen.

Omwille van het feit dat de concrete uitwerking van de procedures in het uitvoeringsbesluit zal worden geregeld, wordt opgenomen dat de inwerkingtreding van dit ontwerp van decreet door de Vlaamse Regering wordt bepaald.

Op die manier kan een gelijktijdige inwerkingtreding van het decreet en het uitvoeringsbesluit worden verzekerd.

Teneinde de omzettingstermijn niet te compromitteren, wordt bepaald dat het ontwerp van decreet uiterlijk in werking treedt op 17 december 2021, zijnde de uiterlijke omzettingsdatum.

C. Totstandkomingsprocedure

1. Advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA)

De MORA gaf zijn advies op 3 mei 2021.

In zijn advies vraagt de MORA om nog voor de geplande herziening van het uitvoeringsbesluit een eerste evaluatie uit te voeren van de procedures van het bestaande decreet en besluit. Daarnaast wordt gevraagd om – indien gewenst op basis van de evaluatie – het ambitieniveau te verhogen en dus het toepassingsgebied van het decreet uit te breiden.

Bij de vraag om advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen in het kader van het uitvoeringsbesluit zal onderzocht worden of een (beperkte) evaluatie van de huidige auditprocedures kan worden toegevoegd. Er wordt daarenboven opgemerkt dat een uitgebreide ex-postimpactanalyse werd uitgevoerd in opdracht van de Europese Commissie in aanloop naar de wijziging van de richtlijn 2008/96/EG (https://www.tmleuven.be/en/project/roadinfrastructuresafetymngt). Voor de toekomst zal worden onderzocht hoe monitoring en evaluatie van de toepassing van het decreet structureel kunnen worden aangepakt.

Bovendien behoudt de Vlaamse Regering de mogelijkheid om het toepassingsgebied van dit decreet uit te breiden, zoals voorzien in artikel 3 van het decreet. Indien het uit een eventuele latere evaluatie nodig zou blijken, kunnen het toepassingsgebied en ambitieniveau dus in een uitvoeringsbesluit verhoogd worden.

Vervolgens worden door de MORA ook nog enkele openstaande vragen geformuleerd voor het uitvoeringsbesluit, met name met betrekking tot de aandacht voor kwetsbare weggebruikers, de classificatie in categorieën van verkeersveiligheidsniveaus en de vrijheden voor de wegbeheerder in de procedures.

De openstaande vragen voor het uitvoeringsbesluit met betrekking tot de aandacht voor kwetsbare weggebruikers, de classificatie in categorieën van verkeersveiligheidsniveaus en de vrijheden voor de wegbeheerder in de procedures worden meegenomen en beoordeeld bij de uitwerking van en de toelichting bij dat uitvoeringsbesluit.

Het uitvoeringsbesluit zal ook voor advies worden voorgelegd aan de MORA.

Om bovenvermelde redenen werd het niet nodig geacht de tekst van het ontwerp van decreet aan te passen.

2. Advies van de Raad van State

Op 15 juni 2021 verleende de Raad van State, afdeling Wetgeving, haar advies nr. 69.421/3.

Een aantal opmerkingen van de Raad van State gaf aanleiding tot aanpassing van de tekst.

Een eerste opmerking betreft de definitie van hoofdweg in het ontworpen artikel 4, 1°/3.

Volgens de Raad dient in die bepaling, overeenkomstig de definitie uit de richtlijn, te worden verwezen naar de wegcategorisering die op 26 november 2019 van toepassing was, terwijl in het ontworpen artikel 4, 1°/3, van het decreet van 17 juni 2011 gewag wordt gemaakt van de geldende wegcategorisering. Om die reden werd de datum van 26 november 2019 aan de definitie toegevoegd. Deze aanpassing zal mogelijks tot gevolg hebben dat eenmaal de Vlaamse wegcategorisering volledig vastligt, het toepassingsgebied via besluit van de Vlaamse Regering zal moeten uitgebreid of beperkt worden.

Een tweede opmerking betreft de delegatie aan de Vlaamse Regering om de nadere regels te bepalen voor de onderscheiden veiligheidsinspecties, vermeld in respectievelijk het eerste en het tweede lid van het gewijzigde artikel 9.

Zoals de Raad van State terecht opmerkt, heeft de delegatie betrekking op beide soorten inspecties zodat in het vierde lid van het gewijzigde artikel 9 naar deze beide leden dient te worden verwezen. De tekst werd overeenkomstig aangepast.

D. Bevoegdheid van het Vlaamse Gewest

Het ontwerp van decreet regelt een gewestaangelegenheid.

II. TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN

Hoofdstuk 1. Inleidende bepalingen

Artikel 1

De bevoegdheid tot het omzetten van de richtlijn betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van de weginfrastructuur kadert in de bevoegdheid die de gewesten hebben inzake openbare werken en vervoer krachtens artikel 6, §1, X, 1°, 2°bis en 8°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

Hoofdstuk 2. Wijzigingsbepalingen

Artikel 2

Dit ontwerp vormt slechts een gedeeltelijke omzetting van de richtlijn van 2019 omdat enerzijds een deel van de richtlijn zal worden omgezet door een uitvoeringsbesluit en anderzijds omdat het nieuwe lid 1bis van artikel 7 van de richtlijn tot de bevoegdheid van de federale overheid behoort in het kader van gegevensbeheer.

Artikel 3

Dit artikel breidt het toepassingsgebied van het decreet van 17 juni 2011 uit in overeenstemming met het ruimere toepassingsgebied van de richtlijn van 2019, door vervanging van het eerste lid.

De richtlijn van 2019 is niet enkel van toepassing op de wegen die deel uitmaken van het trans-Europese wegennet, maar ook op autosnelwegen, hoofdwegen en andere wegen die met financiering van de Europese Unie worden gerealiseerd.

Het trans-Europese wegennet wordt op dit moment geregeld door de verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad.

Het nieuwe toegevoegde vierde lid voorziet de mogelijkheid voor de Vlaamse Regering om hoofdwegen met een laag veiligheidsrisico uit te sluiten van het toepassingsgebied. Dit is overgenomen uit de richtlijn, maar zal in realiteit voor de Vlaamse hoofdwegen weinig toegepast kunnen worden.

Artikel 4

Deze bepaling bevat de aanpassingen aan de definities die in het decreet van 17 juni 2011 worden gebruikt. Het gaat hierbij om de getrouwe omzetting van de in de richtlijn van 2019 vermelde definities.

In de ontworpen tekst van punt 8° en 8°/1 worden de nieuwe begrippen ‘gerichte veiligheidsinspectie’ en ‘periodieke veiligheidsinspectie’ ingevoerd.

Artikel 5

Dit artikel vervangt artikel 8 van het decreet van 17 juni 2011. De procedure voor de verkeersveiligheidsbeoordeling van het wegennet wordt aangepast in overeenstemming met de richtlijn van 2019.

Het gaat met name om de aanpassing van een reactieve naar een proactieve en risicogebaseerde verkeersveiligheidsbeoordeling van het wegennet, die niet enkel gebaseerd is op historische ongevallenstatistieken, maar op basis van de objectieve veiligheid van de weg. De Commissie zal nog richtsnoeren verstrekken inzake de methodologie voor de verkeersveiligheidsbeoordelingen en de veiligheidsclassificaties.

Artikel 5.4 van de richtlijn van 2019 stelt dat bij de uitvoering van de verkeersveiligheidsbeoordeling van een weg rekening gehouden kan worden met de in bijlage III van de richtlijn vastgestelde indicatieve elementen. Artikel 12 van de richtlijn van 2019 bepaalt dat deze bijlage kan worden aangepast aan de technische vooruitgang. Om te vermijden dat bij elke wijziging van deze bijlage bij de richtlijn het decreet moet worden gewijzigd, werd besloten om deze bijlage niet integraal op te nemen in het decreet. Voor de implementatie van deze bijlage volstaat immers een verwijzing in de wettekst waarbij de richtlijn zelf wordt omgezet.

Men kan op een eenvoudige wijze kennisnemen van deze bijlage. De verwijzing naar deze bijlage kan bijgevolg volstaan (zie onder andere zaak C-478/99).

Het laatste lid van het ontworpen artikel 8 bepaalt dat de Vlaamse Regering gemachtigd wordt om op dit vlak nadere regels te bepalen die rekening houden met de specifieke situatie in Vlaanderen. Hierdoor kan de Vlaamse Regering, vertrekkend vanuit de richtlijn en de indicatief vastgestelde elementen in bijlage III, bepalen hoe het ongevalsrisico en de ernst en de gevolgen worden geëvalueerd, welke criteria minimaal moeten worden beoordeeld, welke vormvereisten minimaal moeten worden nageleefd bij het uitvoeren van een verkeersveiligheidsbeoordeling en bepalen wie exact zal belast worden met de uitvoering ervan.

Artikel 6

Dit artikel wijzigt artikel 9 van het decreet van 17 juni 2011. Met name wordt de procedure voor de periodieke verkeersveiligheidsinspectie aangepast aan de richtlijn van 2019.

Het betreft de verkeersveiligheidsinspecties die als preventieve maatregel worden uitgevoerd en die een doeltreffend instrument vormen om gevaren te voorkomen voor alle weggebruikers, inclusief de kwetsbare weggebruikers. Ook op dit ogenblik worden in Vlaanderen in de praktijk al regelmatig inspecties uitgevoerd naar de veiligheid van de weg.

De Vlaamse Regering kan deze verkeersveiligheidsinspecties verder vormgeven door nadere regels te bepalen, die kunnen bestaan uit inhoudelijke vereisten en/of vormvereisten.

Artikel 7

Met dit artikel worden de follow-up van de procedure inzake verkeersveiligheidsbeoordelingen en de gerichte verkeersveiligheidsinspecties, zoals voorzien in de richtlijn van 2019, omgezet.

Volgens artikel 6bis, tweede lid, van de richtlijn kan voor de uitvoering van de gerichte verkeersveiligheidsinspecties rekening gehouden worden met de indicatieve elementen in bijlage IIbis van de richtlijn. Om dezelfde redenen als bij artikel 5 van dit ontwerp van decreet werd deze bijlage niet integraal overgenomen in het decreet. De door de Vlaamse Regering aangeduide instantie moet ook zorgen voor de opstelling en de regelmatige actualisering van een actieplan.

De concrete regels in verband met het actieplan horen niet thuis in het decreet. Om deze reden is voorzien dat nadere regels kunnen worden bepaald door de Vlaamse Regering.

Artikel 8

Bij de verschillende procedures moet rekening gehouden worden met de behoeften van de kwetsbare weggebruikers.

Artikel 9

De laatste jaren is er sterke vooruitgang geboekt op het gebied van het ontwerp van voertuigen en de geautomatiseerde rijhulpsystemen, hetgeen heeft bijgedragen tot het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers.

Om het aantal slachtoffers op de wegen verder te doen dalen, vereist de richtlijn dat in de bestaande en toekomstige procedures voor wegmarkeringen en verkeers-

borden bijzondere aandacht wordt besteed aan de leesbaarheid en detecteerbaarheid daarvan voor geautomatiseerde rijhulpsystemen en menselijke bestuurders. Het betreft met name de technische voorschriften voor verkeersborden en wegmarkeringen.

Artikel 10

De richtlijn heeft bijzondere aandacht voor de kwetsbare weggebruikers. Om deze reden vereist de richtlijn ook dat de opleiding voor verkeersveiligheidsauditoren vanaf 17 december 2024 aspecten omvat die betrekking hebben op de kwetsbare weggebruikers.

In de praktijk omvat de huidige opleiding al elementen rond kwetsbare weggebruikers.

Hoofdstuk 3. Inwerkingtreding

Artikel 11

Opdat dit decreet echt uitwerking zou kunnen hebben, zal de Vlaamse Regering op verschillende vlakken voor de verdere uitvoering moeten zorgen. Om deze reden is dan ook bepaald dat de Vlaamse Regering de datum van inwerkingtreding van het decreet zal bepalen.

Bijlagen:
– Concordantietabel A bis;
– Concordantietabel B bis.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Jan JAMBON

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

BIJLAGEN BIJ DE MEMORIE VAN TOELICHTING:
Concordantietabellen A en B

Vlaamse Regering

RICHTLIJN (EU) 2019/1936 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD
van 23 oktober 2019
tot wijziging van Richtlijn 2008/96/EG betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur

Concordantietabel 'A'

tabel die uitgaat van de artikelen van de richtlijn zodat nagegaan kan worden welke artikelen van de richtlijn in welke artikelen van de Vlaamse omzettingsmaatregelen worden omgezet

11 maart 2021

Richtlijn	Vlaamse omzettingsmaatregel(en)
Artikel 1 **Wijzigingen van Richtlijn 2008/96/EG**	
Richtlijn 2008/96/EG wordt als volgt gewijzigd:	
1) artikel 1 wordt vervangen door:	
"Artikel 1 **Onderwerp en toepassingsgebied**	
1.Krachtens deze richtlijn worden procedures vastgesteld en uitgevoerd met betrekking tot verkeersveiligheidseffectbeoordelingen, verkeersveiligheidsaudits, verkeersveiligheidsinspecties en veiligheidsbeoordelingen van het wegennet door de lidstaten.	Vereist geen omzetting
2. Deze richtlijn is van toepassing op wegen die deel uitmaken van het trans-Europese wegennet, op autosnelwegen en op andere hoofdwegen, en heeft betrekking op zowel wegen in de ontwerp- of aanlegfase als op wegen die reeds in gebruik zijn.	Artikel 3, lid 1, punt 1° van het decreet *(nieuw artikel 3, lid 1, punt 1°)*. In artikel 3 van het decreet van 17 juni 2011 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur worden de volgende wijzigingen aangebracht: 1° het eerste lid wordt vervangen door wat volgt: "Dit decreet is van toepassing op de volgende wegen: 1° wegen die deel uitmaken van het trans-Europese wegennet, autosnelwegen en andere hoofdwegen. Daarmee worden wegen in de ontwerp- of aanlegfase en wegen die al in gebruik zijn bedoeld; 2° wegen die geen wegen als vermeld in punt 1°, zijn en weginfrastructuurprojecten die zich

	buiten stedelijke gebieden bevinden, geen toegangen naar aanliggende percelen omvatten en met financiering van de Europese Unie worden gerealiseerd, met uitzondering van wegen die niet toegankelijk zijn voor algemeen verkeer met motorvoertuigen, zoals fietspaden, of wegen die niet voor algemeen verkeer zijn ontworpen, zoals toegangswegen naar industriële, landbouw- of boslocaties."
3. Deze richtlijn is ook van toepassing op niet onder lid 2 vallende wegen en weginfrastructuurprojecten die zich buiten stedelijke gebieden bevinden, geen toegangen naar aanliggende percelen omvatten en met financiering van de Unie worden gerealiseerd, met uitzondering van wegen die niet toegankelijk zijn voor algemeen verkeer met motorvoertuigen, zoals fietspaden, of wegen die niet voor algemeen verkeer zijn ontworpen, zoals toegangswegen naar industriële, landbouw- of bosbouwlocaties.	Artikel 3, lid 1, punt 1° van het decreet *(nieuw artikel 3, lid 1, punt 2°)*: In artikel 3 van het decreet van 17 juni 2011 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur worden de volgende wijzigingen aangebracht: 1° het eerste lid wordt vervangen door wat volgt: "Dit decreet is van toepassing op de volgende wegen: 1° wegen die deel uitmaken van het trans-Europese wegennet, autosnelwegen en andere hoofdwegen. Daarmee worden wegen in de ontwerp- of aanlegfase en wegen die al in gebruik zijn bedoeld;" 2° wegen die geen wegen als vermeld in punt 1°, zijn en weginfrastructuurprojecten die zich buiten stedelijke gebieden bevinden, geen toegangen naar aanliggende percelen omvatten en met financiering van de Europese Unie worden gerealiseerd, met uitzondering van wegen die niet toegankelijk zijn voor algemeen verkeer met motorvoertuigen, zoals fietspaden, of wegen die niet voor algemeen verkeer zijn ontworpen, zoals toegangswegen naar industriële, landbouw- of boslocaties."
4. Op basis van naar behoren gemotiveerde redenen die verband houden met verkeersvolumes en ongevallenstatistieken kunnen de lidstaten hoofdwegen met een laag veiligheidsrisico uitsluiten van het toepassingsgebied van deze richtlijn.	Artikel 3, lid 1, punt 2°: 2° er wordt een vierde lid toegevoegd, dat luidt als volgt: "Op basis van naar behoren gemotiveerde redenen die verband houden met verkeersvolumes en ongevallenstatistieken, kan de Vlaamse Regering hoofdwegen met een laag veiligheidsrisico uitsluiten van het toepassingsgebied van dit decreet.".
De lidstaten kunnen in het toepassingsgebied van deze richtlijn ook wegen opnemen die niet in de leden 2 en 3 worden bedoeld.	Dit lid is reeds omgezet in artikel 3, lid 3, van het decreet van 17 juni 2011 betreffende het

	beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur.
Elke lidstaat geeft de Commissie uiterlijk op 17 december 2021 kennis van de lijst van autosnelwegen en hoofdwegen op zijn grondgebied en, nadien, van de eventuele latere wijzigingen daarvan. Elke lidstaat geeft de Commissie bovendien kennis van de lijst van wegen die overeenkomstig dit lid zijn uitgesloten van of zijn opgenomen in het toepassingsgebied van deze richtlijn en, nadien, van de eventuele latere wijzigingen daarvan.	Vereist geen omzetting
De Commissie maakt de lijst van wegen bekend waarvan overeenkomstig dit artikel kennis is gegeven.	Vereist geen omzetting
5. Deze richtlijn is niet van toepassing op wegen in tunnels die onder Richtlijn 2004/54/EG vallen."	Dit lid is reeds omgezet in artikel 3, lid 2, van het decreet van 17 juni 2011 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur.
2) artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:	
a)punt 1 wordt vervangen door: "1. "trans-Europees wegennet": het wegennet dat wordt beschreven in Verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad (*); (*) Verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk en tot intrekking van Besluit nr. 661/2010/EU (PB L 348 van 20.12.2013, blz. 1)..";	Artikel 4, lid 1, punt 1° van het decreet *(nieuw artikel 4, lid 1, punt 1°/1)*: In artikel 4 van hetzelfde decreet worden de volgende wijzigingen aangebracht: 1° er worden een punt 1°/1 tot en met 1°/3 ingevoegd, die luiden als volgt: "1°/1 trans-Europese wegennet: het wegennet, vermeld in verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk en tot intrekking van Besluit nr. 661/2010/EU;
b)de volgende punten worden ingevoegd:	
"1 bis. "autosnelweg": een weg die speciaal is ontworpen en aangelegd voor verkeer met motorvoertuigen, zonder toegangen naar aanliggende percelen, en die: a) behalve op bepaalde plaatsen of bepaalde tijden, voorzien is van gescheiden rijbanen voor beide verkeersrichtingen, die van elkaar gescheiden zijn hetzij door een strook die niet voor het verkeer bestemd is, hetzij, bij uitzondering, op andere wijze;	Artikel 4, lid 1, punt 1° van het decreet *(nieuw artikel 4, lid 1, punt 1°/2)*: 1°/2 autosnelweg: een weg die speciaal is ontworpen en aangelegd voor verkeer met motorvoertuigen, zonder toegangen naar aanliggende percelen, en die aan al de volgende voorwaarden voldoet: a) behalve op bepaalde plaatsen of bepaalde tijden, voorzien zijn van gescheiden rijbanen voor beide verkeersrichtingen, die van elkaar gescheiden zijn door een

b) geen andere wegen, trein- of tramsporen, fietspaden of voetpaden gelijkvloers kruist, en c) door specifieke verkeerstekens als autosnelweg is aangeduid;	strook die niet voor het verkeer bestemd is of bij uitzondering op andere wijze; b) geen andere wegen, trein- of tramsporen, fietspaden of voetpaden gelijkvloers kruisen; c) door specifieke verkeerstekens als autosnelweg zijn aangeduid
1 ter. "hoofdweg": een weg buiten stedelijke gebieden die grote steden of regio's, of beide, verbindt en die in de op 26 november 2019 geldende nationale wegcategorisering behoort tot de hoogste wegcategorie onder de categorie "autosnelweg;";"	Artikel 4, lid 1, punt 1° van het decreet *(nieuw artikel 4, lid 1, punt 1°/3)*: 1°/3 hoofdweg: een weg buiten stedelijke gebieden die grote steden of regio's, of beide, verbindt en die in de op 26 november 2019 geldende wegcategorisering behoort tot de hoogste wegcategorie onder de categorie autosnelweg;";
c)punt 5 wordt geschrapt;	Artikel 4, lid 1, punt 2° van het decreet: 2° punt 6° wordt opgeheven;
d)de punten 6 en 7 worden vervangen door:	
"6."veiligheidsclassificatie": de indeling van delen van het bestaande wegennet in categorieën op basis van hun objectief gemeten ingebouwde veiligheid;	Artikel 4, lid 1, punt 3° van het decreet: 3° punt 7° wordt vervangen door wat volgt: "7° veiligheidsclassificatie: de indeling van delen van het bestaande wegennet in categorieën op basis van hun objectief gemeten ingebouwde veiligheid;";
7."gerichte verkeersveiligheidsinspectie": een gericht onderzoek ter opsporing van gevaarlijke omstandigheden, gebreken en problemen die het risico op ongevallen en verwondingen verhogen, aan de hand van een bezoek ter plaatse aan een bestaande weg of een weggedeelte;";	Artikel 4, lid 1, punt 4° van het decreet: 4° punt 8° wordt vervangen door wat volgt: "8° gerichte verkeersveiligheidsinspectie: een gericht onderzoek via een bezoek ter plaatse aan een bestaande weg of een weggedeelte om gevaarlijke omstandigheden, gebreken en problemen op te sporen die het risico op ongevallen en verwondingen verhogen;";
e)het volgende punt wordt ingevoegd: "7 bis. "periodieke verkeersveiligheidsinspectie": een gewone periodieke beoordeling van de kenmerken en gebreken waarvoor onderhoudswerkzaamheden nodig zijn met het oog op de verkeersveiligheid;";	Artikel 4, lid 1, punt 5° van het decreet: 5° er wordt een punt 8°/1 ingevoegd, dat luidt als volgt: "8°/1 periodieke verkeersveiligheidsinspectie: een gewone periodieke beoordeling van de kenmerken en gebreken waarvoor onderhoudswerkzaamheden nodig zijn met het oog op de verkeersveiligheid;";

f)het volgende punt wordt toegevoegd: "10. "kwetsbare weggebruiker": niet-gemotoriseerde weggebruikers, waaronder met name fietsers en voetgangers, alsook gebruikers van gemotoriseerde tweewielers.";	Artikel 4, lid 1, punt 6° van het decreet: 6° er wordt een punt 10° toegevoegd, dat luidt als volgt: "10° kwetsbare weggebruikers: niet-gemotoriseerde weggebruikers, waaronder fietsers en voetgangers, en gebruikers van gemotoriseerde tweewielers.".
3)aan artikel 4 wordt het volgende lid toegevoegd:	
"6. De Commissie verstrekt richtsnoeren voor het ontwerp van "vergevingsgezinde wegkanten" en van "wegen die een duidelijk wegbeeld hebben en een aangepaste snelheid afdwingen" in het kader van de eerste audit van de ontwerpfase, alsmede richtsnoeren inzake de kwaliteitseisen voor kwetsbare weggebruikers. Dergelijke richtsnoeren worden in nauwe samenwerking met deskundigen van de lidstaten opgesteld.";	Vereist geen omzetting
4) artikel 5 wordt vervangen door:	
"Artikel 5 **Verkeersveiligheidsbeoordeling van het wegennet**	
1.De lidstaten zorgen ervoor dat een verkeersveiligheidsbeoordeling van het wegennet wordt uitgevoerd op het gehele in gebruik zijnde wegennet dat onder deze richtlijn valt.	Artikel 5, lid 1 van het decreet *(nieuw artikel 8, lid 1)*: Art. 5. Artikel 8 van hetzelfde decreet wordt vervangen door wat volgt: "Art. 8. Ten minste om de vijf jaar voert de bevoegde instantie een verkeersveiligheidsbeoordeling uit op het volledige wegennet dat in gebruik is en dat onder de toepassing van dit decreet valt. De eerste verkeersveiligheidsbeoordeling van het wegennet wordt uiterlijk in 2024 uitgevoerd. "
2.Aan de hand van verkeersveiligheidsbeoordelingen van het wegennet worden het ongevalsrisico en de ernst en gevolgen van ongevallen geëvalueerd op basis van: a) in de eerste plaats een visueel onderzoek, hetzij ter plaatse hetzij op elektronische wijze, van de ontwerpkenmerken van de weg (ingebouwde veiligheid), en b) een analyse van de gedeelten van het wegennet die meer dan drie jaar in gebruik zijn en waarop zich in verhouding tot de verkeersstroom een groot aantal zware ongevallen heeft voorgedaan.	Dit lid wordt omgezet in het uitvoeringsbesluit van het decreet.

3. De lidstaten zien erop toe dat de eerste verkeersveiligheidsbeoordeling van het wegennet uiterlijk in 2024 wordt uitgevoerd. De volgende verkeersveiligheidsbeoordelingen van het wegennet vinden voldoende frequent plaats om toereikende verkeersveiligheidsniveaus te waarborgen, en hoe dan ook ten minste om de vijf jaar.	Artikel 5, lid 1 van het decreet *(nieuw artikel 8, lid 1)*. Art. 5. Artikel 8 van hetzelfde decreet wordt vervangen door wat volgt: "Art. 8. Ten minste om de vijf jaar voert de bevoegde instantie een verkeersveiligheidsbeoordeling uit op het volledige wegennet dat in gebruik is en dat onder de toepassing van dit decreet valt. De eerste verkeersveiligheidsbeoordeling van het wegennet wordt uiterlijk in 2024 uitgevoerd. ..."
4. Bij de uitvoering van de verkeersveiligheidsbeoordeling van het wegennet kunnen de lidstaten rekening houden met de in bijlage III vastgestelde indicatieve elementen.	Artikel 5, lid 1 van het decreet *(nieuw artikel 8, lid 2)*. Art. 5. Artikel 8 van hetzelfde decreet wordt vervangen door wat volgt: "Art. 8. Ten minste om de vijf jaar voert de bevoegde instantie een verkeersveiligheidsbeoordeling uit op het volledige wegennet dat in gebruik is en dat onder de toepassing van dit decreet valt. De eerste verkeersveiligheidsbeoordeling van het wegennet wordt uiterlijk in 2024 uitgevoerd. Bij het uitvoeren van de verkeersveiligheidsbeoordeling, vermeld in het eerste lid, kan de bevoegde instantie rekening houden met de vastgestelde indicatieve elementen, vermeld in bijlage III bij de Richtlijn 2008/96/EG. ..."
5. De Commissie verstrekt richtsnoeren inzake de methodologie voor systematische verkeersveiligheidsbeoordelingen van het wegennet en veiligheidsclassificaties.	Artikel 5, lid 1 van het decreet *(nieuw artikel 8, lid 4)*. Art. 5. Artikel 8 van hetzelfde decreet wordt vervangen door wat volgt: "Art. 8. Ten minste om de vijf jaar voert de bevoegde instantie een verkeersveiligheidsbeoordeling uit op het volledige wegennet dat in gebruik is en dat onder de toepassing van dit decreet valt. De eerste verkeersveiligheidsbeoordeling van het wegennet wordt uiterlijk in 2024 uitgevoerd. Bij het uitvoeren van de verkeersveiligheidsbeoordeling, vermeld in het eerste lid, kan de bevoegde instantie rekening houden met de vastgestelde indicatieve elementen, vermeld in bijlage III bij de Richtlijn 2008/96/EG.

	Op basis van de verkeersveiligheidsbeoordeling, vermeld in het eerste lid, en met het oog op de prioritering van de behoeften aan verdere maatregelen, worden alle gedeelten van het wegennet ingedeeld naar veiligheidsniveau in minstens drie categorieën. De Vlaamse Regering kan nadere regels bepalen voor de verkeersveiligheidsbeoordelingen, vermeld in het eerste lid, en de veiligheidsclassificaties, vermeld in het derde lid.".
6. Op basis van de resultaten van de in lid 1 bedoelde beoordeling en met het oog op de prioritering van de behoeften aan verdere maatregelen delen de lidstaten alle gedeelten van het wegennet in naar veiligheidsniveau in minstens drie categorieën."; 5) artikel 6 wordt als volgt gewijzigd:	Artikel 5, lid 1 van het decreet *(nieuw artikel 8, lid 3)*: Art. 5. Artikel 8 van hetzelfde decreet wordt vervangen door wat volgt: "Art. 8. Ten minste om de vijf jaar voert de bevoegde instantie een verkeersveiligheidsbeoordeling uit op het volledige wegennet dat in gebruik is en dat onder de toepassing van dit decreet valt. De eerste verkeersveiligheidsbeoordeling van het wegennet wordt uiterlijk in 2024 uitgevoerd. Bij het uitvoeren van de verkeersveiligheidsbeoordeling, vermeld in het eerste lid, kan de bevoegde instantie rekening houden met de vastgestelde indicatieve elementen, vermeld in bijlage III bij de Richtlijn 2008/96/EG. Op basis van de verkeersveiligheidsbeoordeling, vermeld in het eerste lid, en met het oog op de prioritering van de behoeften aan verdere maatregelen, worden alle gedeelten van het wegennet ingedeeld naar veiligheidsniveau in minstens drie categorieën. …".
a) de titel wordt vervangen door: "Artikel 6 **Periodieke verkeersveiligheidsinspecties";**	

b) lid 1 wordt vervangen door: "1. De lidstaten zien erop toe dat periodieke verkeersveiligheidsinspecties worden uitgevoerd, die voldoende frequent plaatsvinden om een toereikend veiligheidsniveau voor de betrokken weginfrastructuur te waarborgen.";	Artikel 6, lid 1 van het decreet *(nieuw artikel 9, lid 1)*: Art. 6. In artikel 9 van hetzelfde decreet worden het eerste tot en met het vierde lid vervangen door wat volgt: "De bevoegde instantie voert periodieke verkeersveiligheidsinspecties uit, die voldoende frequent plaatsvinden om een toereikend veiligheidsniveau voor de weginfrastructuur in kwestie te waarborgen. De bevoegde instantie ziet toe op de veiligheid van gedeelten van het wegennet die grenzen aan wegtunnels die vallen onder het toepassingsgebied van het decreet van 1 juni 2007 betreffende de minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet, via verkeersveiligheidsinspecties die de bevoegde instantie en de inspectie-instantie, vermeld in het voormelde decreet, samen uitvoeren. De gezamenlijke verkeersveiligheidsinspecties, vermeld in het tweede lid, vinden voldoende frequent plaats om een toereikend veiligheidsniveau te waarborgen, en minstens om de zes jaar. De Vlaamse Regering kan nadere regels bepalen voor de verkeersveiligheidsinspecties, vermeld in het eerste lid.".
c) lid 2 wordt geschrapt;	Dit lid is geschrapt door de vervanging van het eerste tot en met het vierde lid van artikel 9 van het decreet van 17 juni 2011 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur.
d) lid 3 wordt vervangen door: "3. De lidstaten zien toe op de veiligheid van gedeelten van het wegennet die grenzen aan onder Richtlijn 2004/54/EG vallende wegtunnels via gezamenlijke verkeersveiligheidsinspecties door de voor de tenuitvoerlegging van de onderhavige richtlijn en Richtlijn 2004/54/EG bevoegde instanties. De gezamenlijke verkeersveiligheidsinspecties vinden voldoende frequent plaats om een toereikend veiligheidsniveau te waarborgen, en hoe dan ook ten minste om de zes jaar.";	Artikel 6, lid 1 van het decreet *(nieuw artikel 9, lid 2 en 3)*: Art. 6. In artikel 9 van hetzelfde decreet worden het eerste tot en met het vierde lid vervangen door wat volgt: "De bevoegde instantie voert periodieke verkeersveiligheidsinspecties uit, die voldoende frequent plaatsvinden om een toereikend veiligheidsniveau voor de weginfrastructuur in kwestie te waarborgen. De bevoegde instantie ziet toe op de veiligheid van gedeelten van het wegennet die grenzen aan wegtunnels die vallen onder het toepassingsgebied van het decreet van 1 juni 2007 betreffende de minimumveiligheidseisen

	voor tunnels in het trans-Europese wegennet, via verkeersveiligheidsinspecties die de bevoegde instantie en de inspectie-instantie, vermeld in het voormelde decreet, samen uitvoeren. De gezamenlijke verkeersveiligheidsinspecties, vermeld in het tweede lid, vinden voldoende frequent plaats om een toereikend veiligheidsniveau te waarborgen, en minstens om de zes jaar. De Vlaamse Regering kan nadere regels bepalen voor de verkeersveiligheidsinspecties, vermeld in het eerste en het tweede lid.".
6) de volgende artikelen worden ingevoegd:	
"Artikel 6 bis **Follow-up van procedures voor in gebruik zijnde wegen**	
1.De lidstaten zien erop toe dat de bevindingen van op grond van artikel 5 uitgevoerde verkeersveiligheidsbeoordelingen van het wegennet worden gevolgd door gerichte verkeersveiligheidsinspecties of directe remediërende maatregelen.	Artikel 7, lid 1 van het decreet *(nieuw artikel 9/1, lid 1)*: Art. 7. In hetzelfde decreet wordt een artikel 9/1 ingevoegd, dat luidt als volgt: "Art. 9/1. De bevoegde instanties zien erop toe dat de bevindingen van de verkeersveiligheidsbeoordelingen van het wegennet, vermeld in artikel 8, gevolgd worden door gerichte verkeersveiligheidsinspecties of directe remediërende maatregelen. Als gerichte verkeersveiligheidsinspecties worden uitgevoerd, kan de bevoegde instantie rekening houden met de indicatieve elementen, vermeld in bijlage IIbis van de Richtlijn 2008/96/EG. De bevoegde instantie stelt een actieplan op van de prioriteiten die bepaald worden op basis van de risico's voor de verkeersveiligheid. Het actieplan, vermeld in het derde lid, volgt de uitvoering van de remediërende maatregelen op. Dat actieplan wordt regelmatig geactualiseerd door de bevoegde instantie. De Vlaamse Regering kan nadere regels bepalen voor de gerichte verkeersveiligheidsinspecties en de directe remediërende maatregelen, vermeld in het

	eerste lid, en om het actieplan, vermeld in het derde lid, op te stellen en te actualiseren.”.
2. Bij de uitvoering van gerichte verkeersveiligheidsinspecties kunnen de lidstaten rekening houden met de in bijlage II bis vastgestelde indicatieve elementen.	Artikel 7, lid 1 van het decreet *(nieuw artikel. 9/1, lid 2)*. Art. 7. In hetzelfde decreet wordt een artikel 9/1 ingevoegd, dat luidt als volgt: “Art. 9/1. De bevoegde instanties zien erop toe dat de bevindingen van de verkeersveiligheidsbeoordelingen van het wegennet, vermeld in artikel 8, gevolgd worden door gerichte verkeersveiligheidsinspecties of directe remediërende maatregelen. Als gerichte verkeersveiligheidsinspecties worden uitgevoerd, kan de bevoegde instantie rekening houden met de indicatieve elementen, vermeld in bijlage IIbis van de Richtlijn 2008/96/EG. De bevoegde instantie stelt een actieplan op van de prioriteiten die bepaald worden op basis van de risico’s voor de verkeersveiligheid. Het actieplan, vermeld in het derde lid, volgt de uitvoering van de remediërende maatregelen op. Dat actieplan wordt regelmatig geactualiseerd door de bevoegde instantie. De Vlaamse Regering kan nadere regels bepalen voor de gerichte verkeersveiligheidsinspecties en de directe remediërende maatregelen, vermeld in het eerste lid, en om het actieplan, vermeld in het derde lid, op te stellen en te actualiseren.”.
3. Gerichte verkeersveiligheidsinspecties worden uitgevoerd door deskundigenteams. Ten minste één lid van het deskundigenteam voldoet aan de in artikel 9, lid 4, onder a), vastgestelde eisen.	Dit lid wordt omgezet in het uitvoeringsbesluit van het decreet.
4. De lidstaten zien erop toe dat de bevindingen van gerichte verkeersveiligheidsinspecties worden gevolgd door gemotiveerde besluiten waarin bepaald wordt of remediërende maatregelen nodig zijn. De lidstaten onderzoeken met name op welke weggedeelten het nodig is de veiligheid van de weginfrastructuur te verbeteren, en stellen maatregelen vast die bij voorrang moeten worden uitgevoerd om die weggedeelten veiliger te maken.	Dit lid wordt omgezet in het uitvoeringsbesluit van het decreet.

5. De lidstaten zien erop toe dat de remediërende maatregelen in de eerste plaats worden gericht op weggedeelten met een laag veiligheidsniveau en weggedeelten waar maatregelen met een groot potentieel voor de ontwikkeling van de verkeersveiligheid kunnen worden uitgevoerd en veel kosten van ongevallen kunnen worden bespaard.	Dit lid wordt omgezet in het uitvoeringsbesluit van het decreet.
6. De lidstaten zorgen voor de opstelling en regelmatige actualisering van een actieplan met op basis van risico's bepaalde prioriteiten om de tenuitvoerlegging van de vastgestelde remediërende maatregelen te volgen.	Artikel 7, lid 1 van het decreet *(nieuw artikel. 9/1, lid 3 en 4)*. Art. 7. In hetzelfde decreet wordt een artikel 9/1 ingevoegd, dat luidt als volgt: "Art. 9/1. De bevoegde instanties zien erop toe dat de bevindingen van de verkeersveiligheidsbeoordelingen van het wegennet, vermeld in artikel 8, gevolgd worden door gerichte verkeersveiligheidsinspecties of directe remediërende maatregelen. Als gerichte verkeersveiligheidsinspecties worden uitgevoerd, kan de bevoegde instantie rekening houden met de indicatieve elementen, vermeld in bijlage IIbis van de Richtlijn 2008/96/EG. De bevoegde instantie stelt een actieplan op van de prioriteiten die bepaald worden op basis van de risico's voor de verkeersveiligheid. Het actieplan, vermeld in het derde lid, volgt de uitvoering van de remediërende maatregelen op. Dat actieplan wordt regelmatig geactualiseerd door de bevoegde instantie. De Vlaamse Regering kan nadere regels bepalen voor de gerichte verkeersveiligheidsinspecties en de directe remediërende maatregelen, vermeld in het eerste lid, en om het actieplan, vermeld in het derde lid, op te stellen en te actualiseren.".
Artikel 6 ter **Bescherming van kwetsbare weggebruikers**	
De lidstaten zien erop toe dat bij de toepassing van de procedures van de artikelen 3 tot en met 6 bis rekening wordt gehouden met de behoeften van kwetsbare weggebruikers.	Artikel 8 van het decreet: In hetzelfde decreet wordt een artikel 9/2 ingevoegd, dat luidt als volgt: "Artikel 9/2. Bij de toepassing van de procedures, vermeld in artikel 5, 6, 8, 9 en 9/1,

	wordt rekening gehouden met de behoeften van kwetsbare weggebruikers.”.
Artikel 6 quater **Wegmarkeringen en verkeersborden**	
1.De lidstaten besteden in hun bestaande en toekomstige procedures voor wegmarkeringen en verkeersborden bijzondere aandacht aan de leesbaarheid en detecteerbaarheid daarvan voor menselijke bestuurders en geautomatiseerde rijhulpsystemen. Wanneer gemeenschappelijke specificaties zijn vastgesteld overeenkomstig lid 3, wordt in dergelijke procedures rekening gehouden met gemeenschappelijke specificaties.	Artikel 9 van het decreet: In hetzelfde decreet wordt een artikel 9/3 ingevoegd, dat luidt als volgt: “Art. 9/3. De bevoegde instantie besteedt in haar bestaande en toekomstige procedures voor wegmarkeringen en verkeersborden bijzondere aandacht aan de leesbaarheid en detecteerbaarheid daarvan voor menselijke bestuurders en geautomatiseerde rijhulpsystemen.”.
2. Een door de Commissie opgerichte groep van deskundigen beoordeelt uiterlijk in juni 2021 of het mogelijk is gemeenschappelijke specificaties vast te stellen die verschillende elementen omvatten om het operationele gebruik van de wegmarkeringen en verkeersborden van de lidstaten te waarborgen ter bevordering van de effectieve leesbaarheid en detecteerbaarheid van wegmarkeringen en verkeersborden voor menselijke bestuurders en geautomatiseerde rijhulpsystemen. Die groep bestaat uit door de lidstaten aangewezen deskundigen. De beoordeling omvat een raadpleging van de Economische Commissie van de Verenigde Naties voor Europa.	Vereist geen omzetting
Bij de beoordeling wordt met name rekening gehouden met de volgende elementen: a) de wisselwerking tussen verschillende rijhulptechnologieën en infrastructuur; b) het effect van het weer en gebeurtenissen in de atmosfeer en van het verkeer op wegmarkeringen en verkeersborden op het grondgebied van de Unie; c) het soort en de frequentie van de onderhoudsinspanningen die de verschillende technologieën vergen, vergezeld van een kostenraming.	Vereist geen omzetting
3. Rekening houdend met de in lid 2 bedoelde beoordeling kan de Commissie uitvoeringshandelingen aannemen om gemeenschappelijke specificaties vast te stellen met betrekking tot de in lid 1 bedoelde procedures van de lidstaten die erop gericht zijn het operationele gebruik van hun wegmarkeringen en verkeersborden te waarborgen en met betrekking tot de effectieve leesbaarheid en detecteerbaarheid van wegmarkeringen en verkeersborden voor menselijke bestuurders en	Vereist geen omzetting

geautomatiseerde rijhulpsystemen. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 13, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.	
De in de eerste alinea bedoelde uitvoeringshandelingen laten de bevoegdheid inzake normen voor wegmarkeringen en verkeersborden van het Europees Comité voor Normalisatie onverlet.	Vereist geen omzetting
Artikel 6 quinquies **Informatie en transparantie**	
De Commissie publiceert een Europese kaart van het wegennet dat valt onder het toepassingsgebied van deze richtlijn, die online toegankelijk is en de verschillende in artikel 5, lid 6, bedoelde categorieën zichtbaar maakt.	Vereist geen omzetting
Artikel 6 sexies **Vrijwillige melding**	
De lidstaten streven naar de invoering van een nationaal systeem van vrijwillige melding dat voor alle weggebruikers online toegankelijk is, teneinde het gemakkelijker te maken om details te verzamelen van voorvallen die door weggebruikers en voertuigen worden doorgegeven, en van andere veiligheidsgerelateerde informatie die door de melder als een feitelijk of potentieel gevaar voor de veiligheid van de weginfrastructuur wordt beschouwd.”;	Dit artikel vereist geen omzetting omdat het enkel een streefdoel is.
7) in artikel 7 wordt het volgende lid ingevoegd:	Geen bevoegdheid van het Vlaamse Gewest
“1 bis. De Commissie kan uitvoeringshandelingen vaststellen om richtsnoeren te verstrekken aan de hand waarvan verslag moet worden uitgebracht over de ernst van het ongeval, met inbegrip van het aantal dodelijke slachtoffers en gewonden. Deze uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 13, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.”;	Geen bevoegdheid van het Vlaamse Gewest
8) in artikel 9 wordt het volgende lid ingevoegd: “1 bis. Voor verkeersveiligheidsauditoren die hun opleiding volgen met ingang van 17 december 2024 zorgen de lidstaten ervoor dat de opleidingscurricula voor verkeersveiligheidsauditoren aspecten omvatten die betrekking hebben op kwetsbare weggebruikers en de infrastructuur voor deze gebruikers.”;	Artikel 10 van het decreet: Aan artikel 11, eerste lid, van hetzelfde decreet, wordt de volgende zin toegevoegd: “Voor verkeersveiligheidsauditoren die hun opleiding volgen met ingang van 17 december 2024 omvatten de opleidingscurricula voor verkeersveiligheidsauditoren aspecten die betrekking hebben op kwetsbare weggebruikers en de infrastructuur voor die gebruikers.”

9)artikel 10 wordt vervangen door:	Vereist geen omzetting
"Artikel 10 **Uitwisseling van beste praktijken**	
Om de veiligheid van de wegen in de Unie te verbeteren, zet de Commissie een systeem op voor de uitwisseling van informatie en beste praktijken tussen de lidstaten, waarin onder andere de opleidingscurricula voor verkeersveiligheid en bestaande projecten op het gebied van de verkeersveiligheid van de weginfrastructuur worden opgenomen alsmede verkeersveiligheidstechnologie die haar nut heeft bewezen.".	Vereist geen omzetting
10) in artikel 11 wordt lid 2 geschrapt;	Vereist geen omzetting.
11) het volgende artikel wordt ingevoegd:	Vereist geen omzetting.
"Artikel 11 bis **Verslaglegging**	
1.De lidstaten dienen uiterlijk op 31 oktober 2025 een verslag in bij de Commissie over de veiligheidsclassificatie van het volledige overeenkomstig artikel 5 beoordeelde wegennet. Indien mogelijk wordt het verslag gebaseerd op een gemeenschappelijke methodologie. Indien van toepassing, bevat het verslag ook de lijst van bepalingen van geactualiseerde nationale richtsnoeren, waaronder met name de verbeteringen inzake technologische vooruitgang en bescherming van kwetsbare weggebruikers. Met ingang van 31 oktober 2025 worden deze verslagen om de vijf jaar ingediend.	Vereist geen omzetting
2.Op basis van een analyse van de in lid 1 bedoelde nationale verslagen stelt de Commissie een eerste maal uiterlijk op 31 oktober 2027 en vervolgens om de vijf jaar een verslag op ten behoeve van het Europees Parlement en de Raad over de tenuitvoerlegging van deze richtlijn, met name wat betreft de in lid 1 bedoelde elementen, en over eventuele vervolgmaatregelen, waaronder een herziening van deze richtlijn en eventuele	Vereist geen omzetting

aanpassingen ervan aan de technische vooruitgang.”;	
12)artikel 12 wordt vervangen door:	Vereist geen omzetting
“Artikel 12 **Wijziging van de bijlagen**	
De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 12 bis gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van de bijlagen teneinde deze aan de technische vooruitgang aan te passen.”;	Vereist geen omzetting
13)het volgende artikel wordt ingevoegd:	Vereist geen omzetting
“Artikel 12 bis **Uitoefening van de bevoegdheidsdelegatie**	
1.De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend onder de in dit artikel neergelegde voorwaarden.	Vereist geen omzetting
2.De in artikel 12 bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend voor een termijn van vijf jaar met ingang van 16 december 2019. De Commissie stelt uiterlijk negen maanden voor het einde van de termijn van vijf jaar een verslag op over de bevoegdheidsdelegatie. De bevoegdheidsdelegatie wordt stilzwijgend met termijnen van dezelfde duur verlengd, tenzij het Europees Parlement of de Raad zich uiterlijk drie maanden voor het einde van elke termijn tegen deze verlenging verzet.	Vereist geen omzetting
3.Het Europees Parlement of de Raad kan de in artikel 12 bedoelde bevoegdheidsdelegatie te allen tijde intrekken. Het besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het wordt van kracht op de dag na die van de bekendmaking ervan in het Publicatieblad van de Europese Unie of op een daarin genoemde latere datum. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.	Vereist geen omzetting.
4.Vóór de vaststelling van een gedelegeerde handeling raadpleegt de Commissie de door elke lidstaat aangewezen deskundigen overeenkomstig de beginselen die zijn neergelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven (*).	Vereist geen omzetting
(*) PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1.”;	Vereist geen omzetting

5.Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling heeft vastgesteld, doet zij daarvan gelijktijdig kennisgeving aan het Europees Parlement en de Raad.	Vereist geen omzetting
6.Een overeenkomstig artikel 12 vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking indien het Europees Parlement noch de Raad daartegen binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van de handeling aan het Europees Parlement en de Raad bezwaar heeft gemaakt, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad voor het verstrijken van die termijn de Commissie hebben medegedeeld dat zij daartegen geen bezwaar zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met twee maanden verlengd.	Vereist geen omzetting
14) artikel 13 wordt vervangen door:	Vereist geen omzetting
"Artikel 13 **Comitéprocedure**	
1.De Commissie wordt bijgestaan door een comité. Dat comité is een comité in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad (*).	Vereist geen omzetting
(*) Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13).”;	Vereist geen omzetting
2.Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 5 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.	Vereist geen omzetting
15)de bijlagen worden gewijzigd zoals aangegeven in de bijlage bij deze richtlijn;	Vereist geen omzetting
Artikel 2 **Omzetting**	
1.De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op 17 december 2021 aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.	Artikel 11 van het decreet: Dit decreet treedt in werking op een datum die de Vlaamse Regering vaststelt en uiterlijk op 17 december 2021.
Wanneer de lidstaten die bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen zelf of bij de officiële bekendmaking ervan naar deze richtlijn verwezen. De regels voor de verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.	Artikel 2 van het decreet: Dit decreet voorziet in de gedeeltelijke omzetting van richtlijn (EU) 2019/1936 van het Europees Parlement en de Raad van 23

	oktober 2019 tot wijziging van Richtlijn 2008/96/EG betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur.
2.De lidstaten delen de Commissie de tekst van de belangrijkste bepalingen van intern recht mede die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.	Vereist geen omzetting
Artikel 3 **Inwerkingtreding**	
Deze richtlijn treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het Publicatieblad van de Europese Unie.	Vereist geen omzetting
Artikel 4 **Adressaten**	
Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.	Vereist geen omzetting
Gedaan te Straatsburg, 23 oktober 2019.	
BIJLAGE	
De bijlagen bij Richtlijn 2008/96/EG worden als volgt gewijzigd:	
1) bijlage I wordt als volgt gewijzigd: a) de titel wordt vervangen door: “BIJLAGE I INDICATIEVE ELEMENTEN VAN VERKEERSVEILIGHEIDSEFFECTBEOORDELINGEN”; b) in deel 2 wordt punt e) vervangen door: “e) verkeer (bijv. verkeersvolume, onderverdeling per vervoerstype), met inbegrip van geraamde voetgangers- en fietsersstromen, op basis van het gebruik van aangrenzende terreinen;”;	Deze wijzigingen worden omgezet in het uitvoeringsbesluit van het decreet.
2) bijlage II wordt als volgt gewijzigd: a) de titel wordt vervangen door: “BIJLAGE II INDICATIEVE ELEMENTEN VAN VERKEERSVEILIGHEIDSAUDITS”; b) aan deel 1 wordt het volgende punt toegevoegd: “n) voorzieningen voor kwetsbare weggebruikers: i) voorzieningen voor voetgangers, ii) voorzieningen voor fietsers, waaronder de aanwezigheid van alternatieve routes of afscheidingen van snel gemotoriseerd verkeer, iii) voorzieningen voor gemotoriseerde tweewielers,	Deze wijzigingen worden omgezet in het uitvoeringsbesluit van het decreet.

iv) dichtheid en locatie van oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers, v) voorzieningen voor voetgangers en fietsers op de betrokken wegen in het gebied, vi) afscheiding van voetgangers en fietsers van snel gemotoriseerd verkeer of de aanwezigheid van rechtstreekse alternatieve routes via onderliggend wegennet;"; c) in deel 2 wordt punt h) vervangen door: "h) voorzieningen voor kwetsbare weggebruikers: i) voorzieningen voor voetgangers, ii) voorzieningen voor fietsers, iii) iii) voorzieningen voor gemotoriseerde tweewielers;";	
3) de volgende bijlage wordt ingevoegd: "BIJLAGE II bis INDICATIEVE ELEMENTEN VAN GERICHTE VERKEERSVEILIGHEIDSINSPECTIES 1. Tracé en dwarsprofiel: a) zichtbaarheid en zichtafstanden; b) snelheidsbeperking en indeling in snelheidszones; c) duidelijk wegbeeld (d.w.z. de "leesbaarheid" van het wegbeeld voor de weggebruikers); d) toegang tot aangrenzende eigendommen en ontwikkelingsgebieden; e) toegankelijkheid voor nood- en dienstvoertuigen; f) passende veiligheidsvoorzieningen aan bruggen en duikers; g) wegkantontwerp (bermen, lager gelegen stoepen, "cut and fill"-hellingen). 2. Kruispunten en knooppunten: a) geschiktheid van het type kruispunt/knooppunt; b) geometrisch ontwerp van het kruispunt/knooppunt; c) zichtbaarheid en leesbaarheid (waarneming) van kruispunten; d) zichtbaarheid op het kruispunt; e) ontwerp van zijwegen aan kruispunten; f) verkeerbeheer aan kruispunten (bv. stoptekens, verkeerslichten enz.); g) aanwezigheid van oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers. 3. Voorzieningen voor kwetsbare weggebruikers: a) voorzieningen voor voetgangers;	Artikel 7, lid 3 van het decreet *(nieuw artikel 9/1, lid 2)* verwijst naar deze bijlage.

b) voorzieningen voor fietsers; c) voorzieningen voor gemotoriseerde tweewielers; d) openbaar vervoer, en infrastructuur; e) spoorwegovergangen (met vermelding van het type overgang en of deze bemand of onbemand is, en manueel bediend wordt of geautomatiseerd is). 4. Verlichting, borden en markeringen: a) coherente verkeersborden die het zicht niet belemmeren; b) leesbaarheid van verkeersborden (plaats, grootte, kleur); c) wegwijzers; d) coherente wegmarkeringen en afbakening; e) leesbaarheid van wegmarkeringen (plaats, grootte en retroreflectiviteit in droge en natte omstandigheden); f) passend contrast van wegmarkeringen; g) verlichting van wegen en kruispunten; h) passende wegkantapparatuur. 5. Verkeerslichten: a) werking; b) zichtbaarheid. 6. Obstakels, obstakelvrije ruimten en afschermende constructies langs de weg: a) omgeving van de wegkant, met inbegrip van vegetatie; b) gevaren in de wegkant en afstand tot de rand van de rijweg of het fietspad; c) gebruikersvriendelijke aanpassing van de afschermende constructies langs de weg (middenbermen en geleiderails om risico's voor kwetsbare weggebruikers te voorkomen); d) veiligheidsvoorzieningen aan de uiteinden van vangrails; e) passende afschermende constructies aan bruggen en duikers; f) omheiningen (aan wegen met toegangsbeperkingen). 7. Wegdek: a) defecten aan het wegdek; b) slipweerstand; c) los materiaal/grind/stenen; d) plasvorming, waterafvoer. 8. Bruggen en tunnels: a) aanwezigheid van en aantal bruggen;	

b) aanwezigheid van en aantal tunnels; c) visuele elementen die risico's voor de veiligheid van de infrastructuur vormen. 9. Andere aandachtspunten: a) veilige parkeerterreinen en rustplaatsen; b) voorzieningen voor zware voertuigen; c) verblinding door koplampen; d) wegenwerken; e) onveilige activiteiten langs de kant van de weg; f) passende informatie in ITS-apparatuur (bv. variabele informatieborden); g) dieren; h) waarschuwingen aan scholen (indien van toepassing).”;	
4) bijlage III wordt vervangen door: “BIJLAGE III INDICATIEVE ELEMENTEN VAN VEILIGHEIDSBEOORDELINGEN VAN HET WEGENNET 1. Algemeen: a) wegtype in verhouding tot het type en de grootte van de regio's/steden die de weg verbindt; b) lengte van het weggedeelte; c) gebiedstype (landelijk, stedelijk); d) landgebruik (onderwijs, handel, industrie en productie, residentieel, veeteelt en landbouw, onontwikkelde gebieden); e) dichtheid van toegangspunten tot eigendommen; f) aanwezigheid van dienstwegen (bv. voor winkels); g) aanwezigheid van wegwerkzaamheden; h) aanwezigheid van parkeervoorzieningen. 2. Verkeersvolumes: a) verkeersintensiteit; b) waargenomen intensiteit motorfietsen; c) waargenomen intensiteit voetgangers aan beide zijden, met vermelding van “in de verkeersrichting” of “kruisend”; d) waargenomen intensiteit fietsen aan beide zijden, met vermelding van “in de verkeersrichting” of “kruisend”; e) waargenomen intensiteit zware voertuigen; f) geraamde voetgangersstromen, op basis van het gebruik van aangrenzende terreinen;	Artikel 5, lid 3 van het decreet *(nieuw artikel 8, lid 2)* verwijst naar deze bijlage.

g) geraamde fietsersstromen, op basis van het gebruik van aangrenzende terreinen. 3. Gegevens over ongevallen: a) aantal, plaats en oorzaak van dodelijke verkeersongevallen per groep van weggebruikers; b) aantal en plaats van verkeersongevallen met zwaargewonden per groep van weggebruikers. 4. Gebruikskenmerken: a) snelheidslimiet (algemeen, voor motorfietsen; voor vrachtwagens); b) reële snelheid (85 procent); c) snelheidsbeheer en/of verkeersremming; d) aanwezigheid van ITS-voorzieningen: filewaarschuwingen, variabele informatieborden; e) waarschuwingen in de omgevingen van scholen; f) aanwezigheid toezichthouder bij oversteekplaatsen bij scholen op vooraf bepaalde tijdstippen. 5. Geometrische kenmerken: a) kenmerken van de dwarsprofielen (aantal, type en breedte van rijstroken, ontwerp en materiaal van de middenberm, fietspaden, voetpaden enz.), met inbegrip van de aanpasbaarheid daarvan; b) horizontale bogen; c) hellingshoek en verticaal alignement; d) zichtbaarheid en zichtafstanden. 6. Obstakels, obstakelvrije zones en afschermende constructies langs de weg: a) omgeving van de wegkant en obstakelvrije zones; b) vaste obstakels langs de weg (bv. lichtmasten, bomen enz.); c) afstand tussen obstakels en de kant van de weg; d) dichtheid van obstakels; e) ribbelstroken; f) afschermende constructies langs de weg. 7. Bruggen en tunnels: a) aanwezigheid van en aantal bruggen, alsmede relevante informatie die daarop betrekking heeft; b) aanwezigheid van en aantal tunnels, alsmede relevante informatie die daarop betrekking heeft;	

c) visuele elementen die risico's voor de veiligheid van de infrastructuur vormen. 8. Kruispunten: a) type kruispunt en aantal takken (met vermelding van met name het type verkeerssturing en de aanwezigheid van afslagpijlen); b) aanwezigheid van verkeersgeleiders; c) kwaliteit van het kruispunt; d) verkeersintensiteiten op het kruispunt; e) aanwezigheid van spoorwegovergangen (met vermelding van met name het type overgang en of deze bemand of onbemand is, en manueel bediend wordt of geautomatiseerd is). 9. Onderhoud: a) defecten aan het wegdek; b) slipweerstand van het wegdek; c) conditie van de berm (met inbegrip van vegetatie); d) conditie van de verkeersborden, markeringen en afbakening; e) conditie van de afschermende constructies langs de weg. 10. Voorzieningen voor kwetsbare weggebruikers: a) oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers (gelijkvloerse en ongelijkvloerse kruisingen); b) oversteekplaatsen voor fietsers (gelijkvloerse en ongelijkvloerse kruisingen); c) afscherming voor voetgangers; d) aanwezigheid van stoepen of gescheiden voorzieningen; e) voorzieningen voor fietsers en de soort voorzieningen (fietspaden, fietsstroken of andere); f) kwaliteit van de oversteekplaatsen voor voetgangers, wat de zichtbaarheid en signalering van elke voorziening betreft; g) oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers op toegangswegen van aansluitende ondergeschikte wegen; h) aanwezigheid van alternatieve routes voor voetgangers en fietsers indien er geen gescheiden voorzieningen zijn. 11. "Pre-crash"- en "post-crash"-systemen ter vermindering van verkeersletsels en elementen ter beperking van de ernst van ongevallen: a) operationele netwerkcentra en andere surveillancevoorzieningen;	

b) mechanismen om weggebruikers in te lichten over rijomstandigheden ter voorkoming van ongevallen of incidenten; c) automatische systemen voor incidentdetectie: sensoren en camera's; d) systemen voor incidentbeheer; e) systemen voor communicatie met hulpdiensten.”;	
5) bijlage IV wordt als volgt gewijzigd: a) punt 1 wordt vervangen door: “1. plaats van het ongeval (zo nauwkeurig mogelijk), met inbegrip van GNSS-coördinaten;”; b) punt 5 wordt vervangen door: “5. ernst van het ongeval;	De wijzigingen worden omgezet in het uitvoeringsbesluit van het decreet.

Vlaamse Regering

RICHTLIJN (EU) 2019/1936 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD
van 23 oktober 2019
tot wijziging van Richtlijn 2008/96/EG betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur

Concordantietabel 'B'

tabel die uitgaat van de artikelen van de omzettingsmaatregel zodat duidelijk gemaakt wordt dat de artikelen van de omzettingsmaatregel gelezen moeten worden in het licht van de overeenstemmende artikelen van de richtlijn

11 maart 2021

Vlaamse omzettingsmaatregel	Richtlijn
Hoofdstuk 1. Inleidende bepalingen	
Artikel 1.	
Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.	Dit artikel is geen omzetting van de richtlijn.
Art. 2.	
Dit decreet voorziet in de gedeeltelijke omzetting van richtlijn (EU) 2019/1936 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2019 tot wijziging van Richtlijn 2008/96/EG betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur.	Artikel 2, lid 1, van de richtlijn.
Hoofdstuk 2. Wijzigingsbepalingen	
Art. 3.	
In artikel 3 van het decreet van 17 juni 2011 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur worden de volgende wijzigingen aangebracht:	
1° het eerste lid wordt vervangen door wat volgt: "Dit decreet is van toepassing op de volgende wegen: 1° wegen die deel uitmaken van het trans-Europese wegennet, autosnelwegen en andere hoofdwegen. Daarmee worden wegen in de ontwerp- of aanlegfase en wegen die al in gebruik zijn bedoeld;	Artikel 1, lid 1, punt 2) van de richtlijn *(nieuw artikel 1, lid 2).*
2° wegen die geen wegen als vermeld in punt 1°, zijn en weginfrastructuurprojecten die zich buiten stedelijke gebieden bevinden, geen	Artikel 1, lid 1, punt 3) van de richtlijn *(nieuw artikel 1, lid 3).*

toegangen naar aanliggende percelen omvatten en met financiering van de Europese Unie worden gerealiseerd, met uitzondering van wegen die niet toegankelijk zijn voor algemeen verkeer met motorvoertuigen, zoals fietspaden, of wegen die niet voor algemeen verkeer zijn ontworpen, zoals toegangswegen naar industriële, landbouw- of boslocaties.”;	
2° er wordt een vierde lid toegevoegd, dat luidt als volgt: “Op basis van naar behoren gemotiveerde redenen die verband houden met verkeersvolumes en ongevallenstatistieken, kan de Vlaamse Regering hoofdwegen met een laag veiligheidsrisico uitsluiten van het toepassingsgebied van dit decreet.”.	Artikel 1, lid 1, punt 4) van de richtlijn *(nieuw artikel 1, lid 4).*
Art. 4.	
In artikel 4 van hetzelfde decreet worden de volgende wijzigingen aangebracht:	
1° er worden een punt 1°/1 tot en met 1°/3 ingevoegd, die luiden als volgt:	
“1°/1 trans-Europese wegennet: het wegennet, vermeld in verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk en tot intrekking van Besluit nr. 661/2010/EU; 1°/2 autosnelweg: een weg die speciaal is ontworpen en aangelegd voor verkeer met motorvoertuigen, zonder toegangen naar aanliggende percelen, en die aan al de volgende voorwaarden voldoet: a) behalve op bepaalde plaatsen of bepaalde tijden, voorzien zijn van gescheiden rijbanen voor beide verkeersrichtingen, die van elkaar gescheiden zijn door een strook die niet voor het verkeer bestemd is of bij uitzondering op andere wijze; b) geen andere wegen, trein- of tramsporen, fietspaden of voetpaden gelijkvloers kruisen; c) door specifieke verkeerstekens als autosnelweg zijn aangeduid;	Artikel 1, lid 1, punt 2) van de richtlijn *(nieuw artikel 2, punt 1).*
1°/2 autosnelweg: een weg die speciaal is ontworpen en aangelegd voor verkeer met motorvoertuigen, zonder toegangen naar aanliggende percelen, en die aan al de volgende voorwaarden voldoet:	Artikel 1, lid 1, punt 2) van de richtlijn *(nieuw artikel 2, punt 1 bis).*

d) behalve op bepaalde plaatsen of bepaalde tijden, voorzien zijn van gescheiden rijbanen voor beide verkeersrichtingen, die van elkaar gescheiden zijn door een strook die niet voor het verkeer bestemd is of bij uitzondering op andere wijze; e) geen andere wegen, trein- of tramsporen, fietspaden of voetpaden gelijkvloers kruisen; f) door specifieke verkeerstekens als autosnelweg zijn aangeduid;	
1°/3 hoofdweg: een weg buiten stedelijke gebieden die grote steden of regio's, of beide, verbindt en die in de op 26 november 2019 geldende wegcategorisering behoort tot de hoogste wegcategorie onder de categorie autosnelweg;";	Artikel 1, lid 1, punt 2) van de richtlijn *(nieuw artikel 2, punt 1 ter).*
2° punt 6° wordt opgeheven;	Artikel 1, lid 1, punt 2) van de richtlijn.
3° punt 7° wordt vervangen door wat volgt: "7° veiligheidsclassificatie: de indeling van delen van het bestaande wegennet in categorieën op basis van hun objectief gemeten ingebouwde veiligheid;";	Artikel 1, lid 1, punt 2) van de richtlijn *(nieuw artikel 2, punt 6).*
4° punt 8° wordt vervangen door wat volgt: "8° gerichte verkeersveiligheidsinspectie: een gericht onderzoek via een bezoek ter plaatse aan een bestaande weg of een weggedeelte om gevaarlijke omstandigheden, gebreken en problemen op te sporen die het risico op ongevallen en verwondingen verhogen;";	Artikel 1, lid 1, punt 2) van de richtlijn *(nieuw artikel 2, punt 7).*
5° er wordt een punt 8°/1 ingevoegd, dat luidt als volgt: "8°/1 periodieke verkeersveiligheidsinspectie: een gewone periodieke beoordeling van de kenmerken en gebreken waarvoor onderhoudswerkzaamheden nodig zijn met het oog op de verkeersveiligheid;";	Artikel 1, lid 1, punt 2) van de richtlijn *(nieuw artikel 2, punt 7 bis).*
6° er wordt een punt 10° toegevoegd, dat luidt als volgt: "10° kwetsbare weggebruikers: niet-gemotoriseerde weggebruikers, waaronder fietsers en voetgangers, en gebruikers van gemotoriseerde tweewielers.".	Artikel 1, lid 1, punt 2) van de richtlijn *(nieuw artikel 2, punt 10).*
Art. 5.	
Artikel 8 van hetzelfde decreet wordt vervangen door wat volgt:	

Art. 8. Ten minste om de vijf jaar voert de bevoegde instantie een verkeersveiligheidsbeoordeling uit op het volledige wegennet dat in gebruik is en dat onder de toepassing van dit decreet valt. De eerste verkeersveiligheidsbeoordeling van het wegennet wordt uiterlijk in 2024 uitgevoerd.	Artikel 1, lid 1, punt 4) van de richtlijn (*nieuw artikel 5, lid 1 en 3*).
Bij het uitvoeren van de verkeersveiligheidsbeoordeling, vermeld in het eerste lid, kan de bevoegde instantie rekening houden met de vastgestelde indicatieve elementen, vermeld in bijlage III bij de Richtlijn 2008/96/EG.	Artikel 1, lid 1, punt 4) van de richtlijn (*nieuw artikel 5, lid 4*).
Op basis van de verkeersveiligheidsbeoordeling, vermeld in het eerste lid, en met het oog op de prioritering van de behoeften aan verdere maatregelen, worden alle gedeelten van het wegennet ingedeeld naar veiligheidsniveau in minstens drie categorieën.	Artikel 1, lid 1, punt 4) van de richtlijn (*nieuw artikel 5, lid 6*).
De Vlaamse Regering kan nadere regels bepalen voor de verkeersveiligheidsbeoordelingen, vermeld in het eerste lid, en de veiligheidsclassificaties, vermeld in het derde lid.	Dit artikel is geen omzetting van de richtlijn.
Art. 6.	
In artikel 9 van hetzelfde decreet worden het eerste tot en met het vierde lid vervangen door wat volgt:	
De bevoegde instantie voert periodieke verkeersveiligheidsinspecties uit, die voldoende frequent plaatsvinden om een toereikend veiligheidsniveau voor de weginfrastructuur in kwestie te waarborgen.	Artikel 1, lid 1, punt 5) van de richtlijn (*nieuw artikel 6, lid 1*).
De bevoegde instantie ziet toe op de veiligheid van gedeelten van het wegennet die grenzen aan wegtunnels die vallen onder het toepassingsgebied van het decreet van 1 juni 2007 betreffende de minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet, via verkeersveiligheidsinspecties die de bevoegde instantie en de inspectie-instantie, vermeld in het voormelde decreet, samen uitvoeren.	Artikel 1, lid 1, punt 5) van de richtlijn (*nieuw artikel 6, lid 3*).
De gezamenlijke verkeersveiligheidsinspecties, vermeld in het tweede lid, vinden voldoende frequent plaats om een toereikend veiligheidsniveau te waarborgen, en minstens om de zes jaar.	Artikel 1, lid 1, punt 5) van de richtlijn (*nieuw artikel 6, lid 3*).
De Vlaamse Regering kan nadere regels bepalen voor de verkeersveiligheidsinspecties, vermeld in het eerste en het tweede lid.	Dit artikel is geen omzetting van de richtlijn.

Art. 7.	
In hetzelfde decreet wordt een artikel 9/1 ingevoegd, dat luidt als volgt:	
Art. 9/1. De bevoegde instanties zien erop toe dat de bevindingen van de verkeersveiligheidsbeoordelingen van het wegennet, vermeld in artikel 8, gevolgd worden door gerichte verkeersveiligheidsinspecties of directe remediërende maatregelen.	Artikel 1, lid 1, punt 6) van de richtlijn (*nieuw artikel 6 bis, lid 1*).
Als gerichte verkeersveiligheidsinspecties worden uitgevoerd, kan de bevoegde instantie rekening houden met de indicatieve elementen, vermeld in bijlage IIbis van de Richtlijn 2008/96/EG.	Artikel 1, lid 1, punt 6) van de richtlijn (*nieuw artikel 6 bis, lid 2*).
De bevoegde instantie stelt een actieplan op van de prioriteiten die bepaald worden op basis van de risico's voor de verkeersveiligheid.	Artikel 1, lid 1, punt 6) van de richtlijn (*nieuw artikel 6 bis, lid 6*).
Het actieplan, vermeld in het derde lid, volgt de uitvoering van de remediërende maatregelen op. Dat actieplan wordt regelmatig geactualiseerd door de bevoegde instantie.	Artikel 1, lid 1, punt 6) van de richtlijn (*nieuw artikel 6 bis, lid 6*).
De Vlaamse Regering kan nadere regels bepalen voor de gerichte verkeersveiligheidsinspecties en de directe remediërende maatregelen, vermeld in het eerste lid, en om het actieplan, vermeld in het derde lid, op te stellen en te actualiseren.	Dit artikel is geen omzetting van de richtlijn.
Art. 8.	
In hetzelfde decreet wordt een artikel 9/2 ingevoegd, dat luidt als volgt:	
Art. 9/2. Bij de toepassing van de procedures, vermeld in artikel 5, 6, 8, 9 en 9/1, wordt rekening gehouden met de behoeften van kwetsbare weggebruikers.	Artikel 1, lid 1, punt 6) van de richtlijn (*nieuw artikel 6 ter*).
Art. 9.	
In hetzelfde decreet wordt een artikel 9/3 ingevoegd, dat luidt als volgt:	
Art. 9/3. De bevoegde instantie besteedt in haar bestaande en toekomstige procedures voor wegmarkeringen en verkeersborden bijzondere aandacht aan de leesbaarheid en detecteerbaarheid daarvan voor menselijke bestuurders en geautomatiseerde rijhulpsystemen	Artikel 1, lid 1, punt 6) van de richtlijn (*nieuw artikel 6 quater, lid 1*).
Art. 10.	
Aan artikel 11, eerste lid, van hetzelfde decreet, wordt de volgende zin toegevoegd:	

Voor verkeersveiligheidsauditoren die hun opleiding volgen met ingang van 17 december 2024 omvatten de opleidingscurricula voor verkeersveiligheidsauditoren aspecten die betrekking hebben op kwetsbare weggebruikers en de infrastructuur voor die gebruikers.	Artikel 1, lid 1, punt 8) van de richtlijn (*nieuw artikel 9, lid 1*.
Hoofdstuk 3. Inwerkingtreding	
Art. 11.	
Dit decreet treedt in werking op een datum die de Vlaamse Regering vaststelt en uiterlijk op 17 december 2021.	Artikel 2, lid 1 van de richtlijn.
Brussel, … (datum).	
De minister-president van de Vlaamse Regering, Jan JAMBON De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken, Lydia PEETERS	

VOORONTWERP VAN DECREET

Vlaamse Regering

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

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

Na beraadslaging,

DE VLAAMSE REGERING BESLUIT:

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

Hoofdstuk 1. Inleidende bepalingen

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Art. 2. Dit decreet voorziet in de gedeeltelijke omzetting van richtlijn (EU) 2019/1936 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2019 tot wijziging van Richtlijn 2008/96/EG betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur.

Hoofdstuk 2. Wijzigingsbepalingen

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

1° het eerste lid wordt vervangen door wat volgt:

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

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

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

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

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

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

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

2° punt 6° wordt opgeheven;

3° punt 7° wordt vervangen door wat volgt:

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

4° punt 8° wordt vervangen door wat volgt:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Hoofdstuk 3. Inwerkingtreding

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

Brussel, ... (datum).

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Jan JAMBON

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

ADVIES VAN DE MOBILITEITSRAAD VAN VLAANDEREN

MORA Mobiliteitsraad

Advies

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

Brussel, 3 mei 2021

Mobiliteitsraad Vlaanderen • Wetstraat 34-36, 1040 Brussel • T +32 2 209 01 11
info@mobiliteitsraad.be • www.mobiliteitsraad.be

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

Adviesvrager: Lydia Peeters - Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken

Ontvangst adviesvraag: 5 april 2021

Adviestermijn: 30 dagen

Decretale opdracht: adviesfunctie

Goedkeuring raad: 3 mei 2021

Contactpersoon: Hans Bonnarens – hbonnarens@serv.be

Inhoud

Inhoud **55**
Krachtlijnen **56**
Inleiding **57**
Advies **59**
1 Onbekende resultaten vorige decreet en besluit **59**
2 Ambitieniveau verhogen **59**
3 Openstaande vragen voor het besluit **60**

Krachtlijnen

Het ontwerpdecreet tot wijziging van het decreet van 17 juni 2011 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur vervult een gedeelte van de noodzakelijke omzetting van de Europese richtlijn (EU) 2019/1936. Deze aangepaste richtlijn moet bijdragen aan de Europese doelstelling om het aantal verkeersdoden en zwaargewonden in de EU te halveren tussen 2020 en 2030.

De belangrijkste veranderingen zijn het uitbreiden van de hoeveelheid Vlaamse wegen waarvoor de controles en beoordelingen verplicht zijn, het aanpassen van procedures en controlemechanismen naar een meer proactieve beoordeling van het wegennet, en de verplichte aandacht voor kwetsbare weggebruikers in controle- en auditprocedures.

De MORA is tevreden dat de bestaande audit- en beoordelingsmechanismen uitgebreid worden, maar een ontoereikende evaluatie van de bestaande mechanismen maakt het voor de MORA onmogelijk om correct te kunnen oordelen over eventuele aanpassingen of verbeteringen in het wijzigingsdecreet.

Daarom vraagt de Raad aan de Vlaamse Regering om aan de hand van een grondige analyse na te gaan of de verkeersveiligheidsbeoordelingen en -audits de afgelopen tien jaar aanleiding hebben gegeven tot duidelijke verkeersveiligheidsbaten en welke kost hier tegenover staat. Indien deze kostenbatenanalyse positief is, is het volgens de MORA logisch om het ambitieniveau te verhogen en deze procedures nu al te hanteren op lagere categorieën van wegen. Het proactief ruimer toepassen van de procedures kan zo sneller voordelen opleveren.

Ten slotte verzoekt de Mobiliteitsraad om in het uitvoeringsbesluit (BVR) een aantal openstaande vragen te beantwoorden die voortkomen uit het ontwerpdecreet:

- Bekijk samen met de stakeholders welke vorm de extra aandacht voor kwetsbare weggebruikers moet krijgen in het BVR.
- Neem de nadere regels over de verschillende verkeersveiligheidsniveaus van wegen duidelijk op in het BVR. Besteed hierbij voldoende aandacht aan een coherente uitwerking van de categorieën en de mogelijke gevolgen van deze classificatie.
- Geef in het BVR een duidelijke definitie van open concepten zoals “*periodieke inspecties, voldoende frequent”* of *“toereikend veiligheidsniveau”*, zodat deze ondubbelzinnig zijn voor de wegbeheerder.

Inleiding

Op 2 april 2021 gaf de Vlaamse Regering haar principiële goedkeuring aan het ontwerp van decreet tot wijziging van het decreet van 17 juni 2011 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur.

Met dit ontwerpdecreet doet de Vlaamse Regering een gedeeltelijke omzetting van de Europese richtlijn (EU) 2019/1936. Gezien de Europese doelstelling om het aantal verkeersdoden en zwaargewonden in de EU te halveren tussen 2020 en 2030 werd richtlijn 2008/96/EG uit 2008 over het beheer van de verkeersveiligheid van de weginfrastructuur aangepast.

De Europese richtlijn voorziet in de verplichte uitbreiding van het toepassingsgebied van verkeersveiligheidsbeheer naar autosnelwegen en andere hoofdwegen die geen deel uitmaken van het Trans-Europese transportnetwerk (TEN-T). Daarnaast wijzigt de richtlijn de bestaande procedures voor verkeersveiligheidsbeoordeling van het wegennet van een reactieve naar een proactieve insteek. De richtlijn geeft eveneens de opdracht aan de lidstaten om bij de toepassing van deze procedures meer rekening te houden met kwetsbare weggebruikers.

Na de omzetting van de Europese richtlijn aan de hand van het wijzigingsdecreet zal ook het besluit (BVR) van 3 februari 2012 – dat uitvoering gaf aan het decreet van 17 juni 2011 – aangepast worden. Ten slotte zal ook de federale overheid een resterend gedeelte van de omzetting moeten uitvoeren.

Gezien de Europese deadline moeten de inwerkingtreding van het decreet en het uitvoeringsbesluit ten laatste tegen 17 december 2021 plaatsvinden.

Uitbreiding toepassingsgebied

Een eerste grote aanpassing is de uitbreiding van het toepassingsgebied. Waar het toepassingsgebied bij de vorige richtlijn beperkt bleef tot de Vlaamse wegen die onderdeel zijn van het Trans-Europese transportnetwerk, omvat de nieuwe richtlijn (en dus het nieuwe decreet) autosnelwegen, hoofdwegen en andere wegen die met financiering van de Europese Unie worden gerealiseerd. Door de wijziging van het decreet wordt het toepassingsgebied uitgebreid met ongeveer 32% tot een totaal van 1300 kilometer op Vlaams grondgebied.

Aangepaste procedures

De richtlijn van 2008 omvatte een aantal procedures die moesten bijdragen tot het verbeteren van de verkeersveiligheid van de weginfrastructuur van het Europese wegennet. De grootste wijziging aan deze procedures ten gevolge van de nieuwe richtlijn is de aanpassing van een reactieve naar een proactieve en risico gebaseerde verkeersveiligheidsbeoordeling van het wegennet.

Naast een verkeersveiligheidseffectbeoordeling in de planningsfase, een verkeersveiligheidsaudit doorheen de verschillende fases en periodieke inspecties van in gebruik zijnde wegen, bevatten de richtlijn en het wijzigingsdecreet een periodieke integrale verkeersveiligheidsbeoordeling van het hele wegennet onder het toepassingsgebied. Deze procedure moet uitmonden in een indeling van het wegennet naar veiligheidsniveau in minstens drie categorieën en gerichte verkeersveiligheidsinspecties of directe remediërende maatregelen in actieplannen wanneer nodig.

Aandacht voor kwetsbare weggebruikers

De Europese richtlijn schrijft voor om bij de toepassing van de procedures meer rekening te houden met de behoeften van kwetsbare weggebruikers. Het wijzigingsdecreet vermeldt deze opdracht woordelijk in art. 8, en bepaalt ook in art. 10 dat opleidingscurricula voor verkeersveiligheidsauditoren eveneens extra aandacht moeten besteden aan kwetsbare weggebruikers.

Advies

1 Onbekende resultaten vorige decreet en besluit

De MORA is tevreden dat de bestaande audit- en beoordelingsmechanismen uitgebreid worden. Een gebrekkige of onbestaande evaluatie van de huidige mechanismen brengt echter het risico met zich mee dat bestaande problemen voor, tijdens en na beoordelingen en audits niet geremedieerd worden. Het zou volgens de MORA van goed beleid getuigen om bij de aanpassing van regelgeving breed na te denken over mogelijke verbeteringen aan bestaande procedures.

Geen transparantie en evaluatie van procedures

Volgens de MORA is een grondige evaluatie een noodzakelijk vertrekpunt voor een uitbreiding van het toepassingsgebied van bestaande regelgeving en een verfijning van bestaande procedures. Het decreet en BVR van 2011 lijken echter niet geëvalueerd te zijn als opstap naar de aanpassing van de regelgeving, noch op vlak van verkeersveiligheidsbaten, noch op vlak van procedures. Het is dus niet duidelijk of de feedback loop volledig gesloten is en verkeersveiligheidsaudits en -beoordelingen in het verleden al dan niet aanleiding hebben gegeven tot verbeteringen in de infrastructuur binnen het toepassingsgebied.

De Raad kan ook zelf geen inschatting van de baten van de bestaande procedures maken aangezien de verkeersveiligheidsaudits en -beoordelingen vertrouwelijk gehouden worden door de wegbeheerder. De MORA beschikt als adviesorgaan dus niet over de nodige informatie om correct te kunnen oordelen over eventuele aanpassingen of verbeteringen in het wijzigingsdecreet. Dit gebrek aan transparantie verhindert dus een adequate en correcte adviesverlening.

De Raad verwacht geen gedetailleerde informatie over individuele procedures, maar hij verwacht wel dat de informatie en uitkomsten van de uitgevoerde procedures aanleiding geven tot het trekken van generieke beleidsconclusies. Los van het juridisch kader dat de bestaande geheimhouding rechtvaardigt is het een gemiste kans dat dergelijke schat aan informatie voor het verkeersveiligheidsbeleid onbenut blijft.

Daarom vraagt de MORA – naast meer transparantie over deze procedures – om nog voor de geplande herziening van het BVR van 3 februari 2012 een eerste evaluatie van het bestaande decreet en BVR te voorzien. Daarnaast zou een uitgebreidere evaluatie deel kunnen uitmaken van de aangekondigde onderzoeksagenda verkeersveiligheid. Een uitgebreide evaluatie moet verduidelijken welke procedures aanleiding hebben gegeven tot welke verkeersveiligheidsbaten op welke wegsegmenten.

2 Ambitieniveau verhogen

Een gedegen evaluatie van bestaande procedures moet niet enkel dienen om de implementatie van uitgebreidere procedures te faciliteren maar moet volgens de MORA ook aangewend worden om te beoordelen of het ambitieniveau kan verhoogd worden door vrijwillig het toepassingsgebied te verruimen. Zowel bij de omzetting van de richtlijn uit 2008 als bij de omzetting van de richtlijn van 2019 koos de Vlaamse Regering om de door Europa opgelegde procedures enkel te gebruiken voor het toepassingsgebied dat door Europa werd gedefinieerd.

De MORA vraagt om aan de hand van een grondige analyse na te gaan of de verkeersveiligheidsbeoordelingen en -audits de afgelopen tien jaar aanleiding hebben gegeven tot duidelijke verkeersveiligheidsbaten en welke kost hier tegenover staat. Indien deze kostenbatenanalyse positief blijkt te zijn, is het volgens de MORA logisch om deze procedures nu al te hanteren op lagere categorieën van wegen. Het proactief ruimer toepassen van de procedures kan zo sneller voordelen opleveren dan wanneer gewacht wordt op een mogelijke nieuwe uitbreiding van het toepassingsgebied door de EU.

Ook andere projectstructuren van het Vlaams mobiliteitsbeleid hebben volgens de MORA baat bij het opnemen van deze verkeersveiligheidsprocedures. De Raad denkt bijvoorbeeld aan nieuwe infrastructuurprojecten, projecten in het kader van basisbereikbaarheid behandeld door de projectstuurgroep, structureel onderhoud van (grote) gewestwegen, het wegwerken van zwarte en grijze punten, enz.

Dit vraagt echter een holistische aanpak van verkeersveiligheid – inclusief optimaal uitgewerkte monitoring- en evaluatiemechanismes – en een gerichte focus op veilige infrastructuur. De MORA betwijfelt of dergelijke noodzakelijke aanpassingen kunnen gebeuren zonder dat het departement MOW over voldoende middelen beschikt om deze procedures uit te voeren en te controleren.

3 Openstaande vragen voor het besluit

Net zoals het BVR van 3 februari 2012 meer detaillering gaf aan het decreet van 17 juni 2011, moet het ontwerpdecreet dat ter advies voorligt eveneens gevolgd worden door een uitvoeringsbesluit. Uit een antwoord op vragen die de MORA stelde aan het kabinet van minister Peeters, kon de Raad afleiden dat hij eveneens om advies zal gevraagd worden over het toekomstig uitvoeringsbesluit.

De MORA wil van deze gelegenheid gebruik maken om in dit advies al een aantal elementen mee te geven die volgens hem niet mogen ontbreken in het uitvoeringsbesluit van dit ontwerp van wijzigingsdecreet.

Kwetsbare weggebruikers

Zoals opgedragen door de Europese richtlijn moet bij de aangepaste procedures meer aandacht gaan naar kwetsbare weggebruikers.

Het is echter onmogelijk om uit het ontwerpdecreet af te leiden wat de Vlaamse Regering bedoelt met ‘de behoeften van kwetsbare weggebruikers’ zoals opgenomen in artikel 8. Ook artikel 10 van het ontwerpdecreet, namelijk het aanpassen van opleidingscurricula voor verkeersveiligheidsauditoren zodat deze ook aspecten m.b.t. kwetsbare weggebruikers omvatten, is eerder algemeen geformuleerd.

De MORA vraagt om in samenspraak met de stakeholders te verduidelijken hoe de extra aandacht voor kwetsbare weggebruikers daadwerkelijk vorm zal krijgen in het uitvoeringsbesluit.

Classificatie in categorieën verkeersveiligheidsniveaus

Zoals weergegeven in artikel 5 van het ontwerpdecreet zullen de verkeersveiligheidsbeoordelingen van het gehele wegennet de basis vormen voor indelen van gedeelten van het weggennet naar veiligheidsniveaus in minstens drie categorieën.

De MORA is op de hoogte dat er momenteel een Europese studie loopt over een gemeenschappelijke methodologie om deze niveaus te bepalen, maar volgens het

ontwerpdecreet behoudt de Vlaamse Regering nog een aanzienlijke vrijheid in het bepalen van deze niveaus. Artikel 5 stelt immers dat *"de Vlaamse Regering nadere regels [kan] bepalen voor de verkeersveiligheidsbeoordelingen, vermeld in het eerste lid, en de veiligheidsclassificaties, vermeld in het derde lid."*

Aangezien deze classificatie van weggedeelten aanzienlijke gevolgen met zich meebrengt, namelijk de prioritering van de behoefte aan verdere maatregelen, vraagt de MORA om de nadere regels en een uitwerking van de verschillende niveaus, alsook de mogelijke gevolgen die met een bepaalde classificatie samenhangen, duidelijk op te nemen in het uitvoeringsbesluit.

Vrijheden voor wegbeheerder

Uit de antwoorden van het kabinet van minister Peeters en de Vlaamse administratie bleek dat de wegbeheerder een aanzienlijke hoeveelheid vrijheden behoudt. Zo blijkt dat de definitie van "*periodieke inspecties, voldoende frequent"* alsook de invulling van *een "toereikend veiligheidsniveau"* (art. 6), bepaald worden door de wegbeheerder.

Beide begrippen hebben volgens de MORA echter een aanzienlijke impact op het aantal uitgevoerde periodieke inspecties en het al dan niet goedkeuren van de veiligheid van de geïnspecteerde infrastructuur. Daarom vraagt de Raad om beide begrippen duidelijk te omschrijven in het toekomstige uitvoeringsbesluit.

Ten slotte wil de MORA dat de Vlaamse Regering heldere en eenduidige regels met betrekking tot verkeersveilige infrastructuur en te volgen procedures vastlegt voor de wegbeheerder. Bij verschillende courante procedures met een grote impact op de verkeersveiligheid van weginfrastructuur heeft de wegbeheerder nu nog té veel vrijheden om in dienstorders af te wijken van essentiële verkeersveiligheidsprincipes in vademeca. In een Vlaams mobiliteitsbeleid dat verkeersveiligheid centraal stelt, is er volgens de MORA geen plaats meer voor de bestaande afwijkingsmogelijkheden waar de wegbeheerder zich op kan beroepen.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

RAAD VAN STATE
afdeling Wetgeving

advies 69.421/3
van 15 juni 2021

over

een voorontwerp van decreet van het Vlaamse Gewest ‘tot wijziging van het decreet van 17 juni 2011 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur’

Op 17 mei 2021 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een voorontwerp van decreet van het Vlaamse Gewest 'tot wijziging van het decreet van 17 juni 2011 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur'.

Het voorontwerp is door de derde kamer onderzocht op 8 juni 2021. De kamer was samengesteld uit Wilfried VAN VAERENBERGH, kamervoorzitter, Jeroen VAN NIEUWENHOVE en Koen MUYLLE, staatsraden, Jan VELAERS en Bruno PEETERS, assessoren, en Annemie GOOSSENS, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Dries VAN EECKHOUTTE, eerste auditeur.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 15 juni 2021.

*

1. Met toepassing van artikel 84, § 3, eerste lid, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, heeft de afdeling Wetgeving zich toegespitst op het onderzoek van de bevoegdheid van de steller van de handeling, van de rechtsgrond[1], alsmede van de vraag of aan de te vervullen vormvereisten is voldaan.

*

STREKKING VAN HET VOORONTWERP

2. Het voor advies voorgelegde voorontwerp van decreet van het Vlaamse Gewest strekt tot wijziging van het decreet van 17 juni 2011 'betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur', en dit teneinde richtlijn (EU) 2019/1936 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2019 'tot wijziging van Richtlijn 2008/96/EG betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur' om te zetten (artikel 2 van het voorontwerp).

Het toepassingsgebied van het decreet van 17 juni 2011 wordt gewijzigd (artikel 3) en er worden een aantal definities opgeheven, gewijzigd of ingevoegd, waaronder een definitie van het begrip "trans-Europese wegennet" (artikel 4).

Voorts wordt voorzien in een vijfjaarlijkse verkeersveiligheidsbeoordeling van het volledige wegennet (artikel 5), evenals in periodieke verkeersveiligheidsinspecties, die voldoende frequent plaatsvinden om een toereikend veiligheidsniveau voor de weginfrastructuur in kwestie te waarborgen (artikel 6). De bevindingen van de verkeersveiligheidsbeoordelingen van het wegennet moeten worden gevolgd door gerichte verkeersveiligheidsinspecties of directe remediërende maatregelen (artikel 7).

Ook wordt voorgeschreven dat bij de verkeersveiligheidseffectbeoordeling en -audit, en bij de verkeersveiligheidsbeoordeling en -inspectie, rekening wordt gehouden met de behoeften van kwetsbare weggebruikers (artikel 8) en dat in procedures voor wegmarkeringen en verkeersborden bijzondere aandacht wordt besteed aan de leesbaarheid en de detecteerbaarheid daarvan voor menselijke bestuurders en geautomatiseerde rijhulpsystemen (artikel 9).

Tenslotte wordt bepaald dat voor verkeersveiligheidsauditoren die hun opleiding volgen met ingang van 17 december 2024, de opleidingscurricula aspecten bevatten die betrekking hebben op kwetsbare weggebruikers en op de infrastructuur voor die gebruikers (artikel 10).

Het aan te nemen decreet treedt in werking op een door de Vlaamse Regering te bepalen datum en uiterlijk op 17 december 2021 (artikel 11).

[1] Aangezien het om een voorontwerp van decreet gaat, wordt onder "rechtsgrond" de overeenstemming met de hogere rechtsnormen verstaan.

ALGEMENE OPMERKING

3. Naar luid van het ontworpen artikel 8, tweede lid, van het decreet van 17 juni 2011 (artikel 5 van het voorontwerp) kan bij het uitvoeren van de verkeersveiligheidsbeoordeling de bevoegde instantie rekening houden met de vastgestelde indicatieve elementen, vermeld in bijlage III bij richtlijn 2008/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 november 2008 'betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur'. In het ontworpen artikel 9/1 van hetzelfde decreet (artikel 7 van het voorontwerp) wordt op gelijkaardige wijze bepaald dat als gerichte verkeersveiligheidsinspecties worden uitgevoerd, de bevoegde instantie rekening kan houden met de indicatieve elementen vermeld in bijlage II*bis* van dezelfde richtlijn.

Gevraagd waarom die bijlagen niet worden omgezet en er enkel naar wordt verwezen, antwoordde de gemachtigde:

> "Bijlage II*bis* van de richtlijn bevat geen bindende elementen voor het uitvoeren van gerichte verkeersveiligheidsinspecties. Volgens artikel 6*bis*, punt 2, van de richtlijn 'kunnen' de lidstaten rekening houden met de in bijlage II *bis* vastgestelde indicatieve elementen. Het is met andere woorden geen verplichting en het betreft enkel 'indicatieve' elementen.
>
> Naar analogie met het advies 48.728, opmerking 8, (…) dienen dergelijke niet-bindende indicatieve elementen bijgevolg niet in de interne regelgeving te worden overgenomen. Wel kunnen de elementen die deel uitmaken van de standaardchecklist bij de gerichte verkeersveiligheidsinspecties door de minister worden bepaald. Het uitvoeringsbesluit zal daartoe de nodige delegaties bevatten.
>
> Artikel 12 van de richtlijn van 2019 bepaalt bovendien dat de bijlagen aan de richtlijn kunnen worden aangepast aan de technische vooruitgang. Om te vermijden dat bij elke wijziging van een bijlage bij de richtlijn, het decreet moet worden gewijzigd, werd besloten om deze bijlage niet integraal op te nemen in het decreet. Voor de implementatie van deze bijlage volstaat immers een verwijzing in de wettekst waarbij de richtlijn zelf wordt omgezet.
>
> Men kan ook op een eenvoudige wijze kennis nemen van deze bijlage."

Hiermee kan worden ingestemd. Wel moet erop worden gewezen, zoals de Raad heeft gedaan in advies 48.728/3 waarnaar de gemachtigde verwijst,[2] dat in het interne recht (dwingende) regels moeten worden bepaald waarin zo veel mogelijk rekening wordt gehouden met de richtsnoeren vervat in de bijlagen II*bis* en III van richtlijn 2008/96/EG. De gemachtigde verklaarde dienaangaande:

> "Er zal wel degelijk gevolg gegeven worden aan deze opmerking. Aangezien het technische elementen betreft, zal dit gebeuren in het uitvoeringsbesluit en ministerieel besluit."

Ook hiermee kan worden ingestemd.

[2] Adv.RvS 48.728/3 van 28 september 2010 over een voorontwerp dat heeft geleid tot het decreet van 17 juni 2011, *Parl.St.* Vl.Parl. 2010-11, nr. 859/1, 34, opmerking 8.

ONDERZOEK VAN DE TEKST

Artikel 4

4.1. Naar luid van het ontworpen artikel 4, 1°/3, van het decreet van 17 juni 2011 wordt onder "hoofdweg" het volgende verstaan:

> "een weg buiten stedelijke gebieden die grote steden of regio's, of beide, verbindt en die in de geldende wegcategorisering behoort tot de hoogste wegcategorie onder de categorie autosnelweg".

In artikel 2, punt 1*ter*, van richtlijn 2008/96/EG wordt het begrip "hoofdweg" evenwel als volgt gedefinieerd:

> "een weg buiten stedelijke gebieden die grote steden of regio's, of beide, verbindt en die in de op 26 november 2019 geldende nationale wegcategorisering behoort tot de hoogste wegcategorie onder de categorie 'autosnelweg'".

In die bepaling wordt derhalve verwezen naar de wegcategorisering die van toepassing was op 26 november 2019, terwijl in het ontworpen artikel 4, 1°/3, van het decreet van 17 juni 2011 gewag wordt gemaakt van de *geldende* wegcategorisering.

Hieromtrent om nadere toelichting gevraagd, antwoordde de gemachtigde:

> "Zoals uiteengezet in de Memorie van Toelichting, werd in Vlaanderen de wegcategorisering recent gewijzigd door het decreet van 9 oktober 2020. Deze wijziging dateert derhalve van na 26 november 2019. Een verwijzing naar de wegcategorisering van 26 november 2019 zou het dan ook verwarrend en onpraktisch maken om het toepassingsgebied te bepalen. De selectie volgens de nieuwe categorisering is nog niet volledig vastgelegd. We verwachten echter niet dat de nieuwe wegcategorisering zal leiden tot een vermindering van het aantal wegen dat onder de categorie 'hoofdweg' valt en onderworpen is aan de procedures omtrent verkeersveiligheid ingevoerd door de richtlijn, integendeel."

4.2. Het uitgangspunt van richtlijn 2008/96/EG is dat alle wegen die op 26 november 2019 behoren tot de hoogste wegcategorie onder de categorie "autosnelwegen", als hoofdweg moeten worden gekwalificeerd. In zoverre het voorontwerp het mogelijk maakt dat wegen die op 26 november 2019 als hoofdwegen waren gekwalificeerd, maar waarvan de kwalificatie na die datum werd gewijzigd, niet onder het toepassingsgebied van de ontworpen regeling vallen, wordt richtlijn 2008/96/EG op dit punt niet correct omgezet. Dit moet worden verbeterd.

4.3. Het voorgaande belet overigens niet dat het toepassingsgebied van de ontworpen regeling in de toekomst zou worden aangepast aan de nieuwe Vlaamse wegcategorisering. Artikel 1, lid 4, van richtlijn 2008/96/EG bepaalt immers:

> "Op basis van naar behoren gemotiveerde redenen die verband houden met verkeersvolumes en ongevallenstatistieken kunnen de lidstaten hoofdwegen met een laag veiligheidsrisico uitsluiten van het toepassingsgebied van deze richtlijn.
>
> De lidstaten kunnen in het toepassingsgebied van deze richtlijn ook wegen opnemen die niet in de leden 2 en 3 worden bedoeld.

Elke lidstaat geeft de Commissie uiterlijk op 17 december 2021 kennis van de lijst van autosnelwegen en hoofdwegen op zijn grondgebied en, nadien, van de eventuele latere wijzigingen daarvan. Elke lidstaat geeft de Commissie bovendien kennis van de lijst van wegen die overeenkomstig dit lid zijn uitgesloten van of zijn opgenomen in het toepassingsgebied van deze richtlijn en, nadien, van de eventuele latere wijzigingen daarvan.

De Commissie maakt de lijst van wegen bekend waarvan overeenkomstig dit artikel kennis is gegeven."

Eens de nieuwe Vlaamse wegcategorisering volledig vastligt, kan de Vlaamse Regering met toepassing van artikel 3, derde lid, van het decreet van 17 juni 2011 het toepassingsgebied ervan uitbreiden en met toepassing van het ontworpen vierde lid van die bepaling hoofdwegen met een laag veiligheidsrisico uitsluiten van het toepassingsgebied van dit decreet.

Artikel 6

5. In het ontworpen artikel 9, vierde lid, van het decreet van 17 juni 2011 wordt de Vlaamse Regering gemachtigd om de nadere regels te bepalen voor de veiligheidsinspecties "vermeld in het eerste lid".

In het tweede lid van dat artikel wordt evenwel gewag gemaakt van veiligheidsinspecties die te onderscheiden zijn van de inspecties die in het eerste lid worden geregeld, namelijk de inspecties waarmee toezicht wordt uitgeoefend op de veiligheid van gedeelten van het wegennet die grenzen aan wegtunnels die vallen onder het toepassingsgebied van het decreet van 1 juni 2007 'betreffende de minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet'. Gelet hierop moet, zoals de gemachtigde erkende, in het vierde lid van het ontworpen artikel 9 ook naar het tweede lid van dat artikel worden verwezen.

DE GRIFFIER — DE VOORZITTER

Annemie GOOSSENS — Wilfried VAN VAERENBERGH

ONTWERP VAN DECREET

ONTWERP VAN DECREET

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

Na beraadslaging,

DE VLAAMSE REGERING BESLUIT:

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

Hoofdstuk 1. Inleidende bepalingen

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Art. 2. Dit decreet voorziet in de gedeeltelijke omzetting van richtlijn (EU) 2019/1936 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2019 tot wijziging van Richtlijn 2008/96/EG betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur.

Hoofdstuk 2. Wijzigingsbepalingen

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

1° het eerste lid wordt vervangen door wat volgt:

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

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

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

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

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

"1°/1 trans-Europese wegennet: het wegennet, vermeld in verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwik-

keling van het trans-Europees vervoersnetwerk en tot intrekking van Besluit nr. 661/2010/EU;

1°/2 autosnelweg: een weg die speciaal is ontworpen en aangelegd voor verkeer met motorvoertuigen, zonder toegangen naar aanliggende percelen, en die aan al de volgende voorwaarden voldoet:

a) behalve op bepaalde plaatsen of bepaalde tijden, voorzien zijn van gescheiden rijbanen voor beide verkeersrichtingen, die van elkaar gescheiden zijn door een strook die niet voor het verkeer bestemd is of bij uitzondering op andere wijze;

b) geen andere wegen, trein- of tramsporen, fietspaden of voetpaden gelijkvloers kruisen;

c) door specifieke verkeerstekens als autosnelweg zijn aangeduid;

1°/3 hoofdweg: een weg buiten stedelijke gebieden die grote steden of regio's, of beide, verbindt en die in de op 26 november 2019 geldende wegcategorisering behoort tot de hoogste wegcategorie onder de categorie autosnelweg;";

2° punt 6° wordt opgeheven;

3° punt 7° wordt vervangen door wat volgt:

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

4° punt 8° wordt vervangen door wat volgt:

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

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

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

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

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

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

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

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

Op basis van de verkeersveiligheidsbeoordeling, vermeld in het eerste lid, en met het oog op de prioritering van de behoeften aan verdere maatregelen, worden

alle gedeelten van het wegennet ingedeeld naar veiligheidsniveau in minstens drie categorieën.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

"Art. 9/3. De bevoegde instantie besteedt in haar bestaande en toekomstige procedures voor wegmarkeringen en verkeersborden bijzondere aandacht aan de lees-

baarheid en detecteerbaarheid daarvan voor menselijke bestuurders en geautomatiseerde rijhulpsystemen.”.

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

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

Hoofdstuk 3. Inwerkingtreding

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

Brussel, 25 juni 2021.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Jan JAMBON

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS