

## SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

F. 2011 — 1847

[C — 2011/14189]

**11 JUILLET 2011. — Arrêté royal  
relatif aux dispositifs de sécurité  
des passages à niveau sur les voies ferrées**

RAPPORT AU ROI

Sire,

Le projet d'arrêté royal que j'ai l'honneur de soumettre à la signature de votre Majesté a pour but d'abroger l'arrêté royal du 2 août 1977 relatif aux dispositions de sécurité et à la signalisation des passages à niveau et d'adopter de nouvelles dispositions réglementaires en la matière.

1. Généralités

Ces dispositions complètent le cadre de lutte contre les accidents aux passages à niveau.

Elles visent l'amélioration de la signalisation aux passages à niveau et la réduction de certaines entraves administratives à l'établissement, la gestion et la suppression de passages à niveau privés.

En ce qui concerne l'amélioration de la signalisation, il est apparu que la catégorisation des passages à niveau (de 1 à 5) ne reflétait pas la diversité des situations rencontrées et présentait peu d'intérêt pratique pour la sensibilisation des usagers de la voie publique et les politiques publiques de préventions des accidents menées par l'Etat et la SA de droit public Infrabel (ci-après dénommée « Infrabel »).

Tout en conservant au Ministre un large pouvoir d'appréciation, l'arrêté royal en projet regroupe les passages à niveau en deux catégories fondamentales pour l'utilisateur de la voie publique : ceux munis de signalisation active par opposition aux passages à niveau à signalisation passive.

En ce qui concerne les passages à niveau privés, des dispositions désuètes reconnaissent au Ministre la faculté d'autoriser l'établissement des passages à niveau privés et d'en fixer la signalisation et les conditions d'utilisation.

Ces dispositions permettaient autrefois au Ministre d'autoriser l'établissement d'une infrastructure de passages à niveau sur le domaine public et étatique que constituaient les voies ferrées, et ceci à des fins privées.

En reconnaissant à Infrabel une mission de service public ayant pour objet « l'acquisition, la construction, le renouvellement, l'entretien et la gestion de l'infrastructure ferroviaire », la loi du 21 mars 1991 (article 199, 1<sup>o</sup>) portant réforme de certaines entreprises publiques économiques a rendu ces dispositions définitivement désuète.

Depuis lors, il appartient à Infrabel d'autoriser, le cas échéant, l'établissement d'un passage à niveau qui sert à l'utilisation par des particuliers dans la mesure où celui-ci ne contrarie pas l'intérêt général à la circulation ferroviaire.

Il revient donc au Roi de modifier en ce sens sa réglementation. Pour le reste, le cadre réglementaire de la police de la circulation routière et ferroviaire est maintenue par rapport aux passages à niveaux qui sont établies sur ces voies à la demande des particuliers, mais qui en général, sont accessibles au public.

2. Commentaires auprès des dispositions

Le premier chapitre relatif aux définitions n'appelle pas de commentaire.

Le second chapitre délimite le champ d'application des dispositions, lequel ne se limite pas à la circulation croisant l'infrastructure ferroviaire relevant d'Infrabel.

Le troisième chapitre fixe le cadre normatif de signalisation qui complète pour l'essentiel les dispositions du code de la route (arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975).

Les passages à niveaux privés font l'objet de mesures moins strictes qui se justifient par la plus faible circulation sur ces voies d'accès et par la nécessité de ne pas imposer à des particuliers des charges disproportionnées par rapport aux objectifs légitimes de sécurité.

## FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

N. 2011 — 1847

[C — 2011/14189]

**11 JULI 2011. — Koninklijk besluit  
betreffende de veiligheidsinrichtingen  
aan overwegen op de spoorwegen**

VERSLAG AAN DE KONING

Sire,

Ik heb de eer uwe Majesteit een ontwerp van koninklijk besluit ter ondertekening voor te leggen dat tot doel heeft het koninklijk besluit van 2 augustus 1977 betreffende de veiligheidsinrichtingen en de signalisatie van overwegen op te heffen en nieuwe reglementaire bepalingen in deze materie aan te nemen.

1. Algemeenheden

Deze bepalingen vervolledigen het kader van de strijd tegen ongevallen aan overwegen.

Ze beogen de verbetering van de signalisatie aan overwegen en de vermindering van bepaalde administratieve belemmeringen bij de aanleg, het beheer en de afschaffing van privé-overwegen.

Wat de verbetering van de signalisatie betreft, is gebleken dat de categorisering van overwegen (van 1 tot 5) niet de diversiteit van de ondervonden situaties weergaf en weinig praktisch belang had bij de sensibilisering van de openbare weggebruikers en bij het openbaar preventiebeleid tegen ongevallen, gevoerd door de Staat en door de NV van publiek recht Infrabel (hierna te noemen « Infrabel »).

Terwijl de Minister een ruime appreciatiemarge behoudt, hergroept het voorgestelde koninklijk besluit de overwegen in twee voor de openbare weggebruiker belangrijke categorieën : diegene voorzien van een actieve signalisatie tegenover diegene voorzien van een passieve signalisatie.

Wat betreft de privé-overwegen, kenden verouderde bepalingen aan de Minister de mogelijkheid toe om de aanleg van privé-overwegen te vergunnen en de signalisatie en de gebruiksvoorwaarden ervan te bepalen.

Die bepalingen lieten vroeger de Minister toe de aanleg te vergunnen van een overwegeninfrastructuur op het openbaar en staatsdomein waarvan de spoorwegen deel uitmaken, en dit voor privé-doeleinden.

Door de toekenning aan Infrabel van een taak van openbare dienst die tot voorwerp heeft « de verwerving, de bouw, de vernieuwing, het onderhoud en het beheer van de spoorweginfrastructuur », heeft de wet van 21 maart 1991 (artikel 199, 1<sup>o</sup>) betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven die bepalingen definitief verouderd gemaakt.

Sindsdien komt het aan Infrabel toe, in voorkomend geval, de aanleg te vergunnen van een overweg die dient voor het gebruik door particulieren voor zover dit het algemeen belang van het spoorwegverkeer niet in het gedrang brengt.

Het komt dus aan de Koning toe om zijn reglementering in die zin te wijzigen. Voor het overige blijft het reglementair kader op de politie van het weg- en spoorverkeer behouden ten aanzien van de overwegen die op die sporen zijn aangelegd op vraag van particulieren, maar die over het algemeen toegankelijk zijn voor het publiek.

2. Toelichtingen bij de bepalingen

Het eerste hoofdstuk betreffende de definities behoeft geen toelichting.

Het tweede hoofdstuk bepaalt het toepassingsgebied van de bepalingen, hetwelk zich niet beperkt tot het verkeer dat de spoorweginfrastructuur van Infrabel kruist.

Het derde hoofdstuk bepaalt het normatief signalisatiekader dat in essentie de bepalingen van de wegcode (koninklijk besluit van 1 december 1975) vervolledigt.

De privé-overwegen maken het voorwerp uit van minder strikte maatregelen die gerechtvaardigd worden door het beperkte verkeer op die toegangswegen en door de noodzaak om aan particulieren geen disproporzionele lasten op te leggen ten opzichte van de legitieme veiligheidsdoelstellingen.

En raison de l'affectation principale au transport de marchandises de ces portions des voies ferrées et de la vitesse réduite du trafic ferroviaire sur ceux-ci, les ports maritimes et fluviaux ainsi que les zonings industriels font également l'objet d'un traitement spécifique.

Le quatrième chapitre traite de la procédure de signalisation.

Le cinquième chapitre établit les modalités du contrôle périodiques des dispositifs de sécurité prescrits.

Le sixième chapitre détermine les dispositions finales.

L'abrogation expresse des actes existants qui sont incompatibles avec des dispositions nouvelles, est requise, non seulement pour assurer la cohérence du droit applicable mais aussi pour garantir la sécurité juridique. En effet, sans abrogation expresse, le lecteur ne saura jamais avec certitude quel sort il doit réserver aux dispositions existantes, et il sera obligé de déduire lui-même l'abrogation implicite des actes existants qui lui semblent incompatibles avec les dispositions nouvelles (Principes de technique législative - Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires, www.raadvst-consetat.be, recommandation n° 134).

L'article 16 fait application de cette recommandation.

Une période transitoire de dix ans est prévue pour faire basculer plus de 2000 passages à niveau vers la nouvelle réglementation.

Durant cette période transitoire, les arrêtés ministériels adoptés en vertu de l'article 21 de l'arrêté royal du 2 août 1977 conservent donc leur vigueur. Cependant, le remplacement, la modification ou la suppression d'un dispositif de sécurité est immédiatement soumis à la nouvelle réglementation en vertu de l'article 17.

Nous avons l'honneur d'écrire,

Sire,  
de Votre Majesté,  
les très respectueux  
et très fidèles serviteurs,

Le Premier Ministre,  
Y. LETERME

Le Secrétaire d'Etat à la Mobilité,  
E. SCHOUPPE

**AVIS 49.725/4 DU 14 JUNE 2011  
DE LA SECTION DE LEGISLATION  
DU CONSEIL D'ETAT**

Le Conseil d'Etat, section de législation, quatrième chambre, saisi par le Secrétaire d'Etat à la Mobilité, adjoint au Premier Ministre, le 19 mai 2011, d'une demande d'avis, dans un délai de trente jours, sur un projet d'arrêté royal « relatif aux dispositifs de sécurité des passages à niveau sur les voies ferrées » a donné l'avis suivant :

Compte tenu du moment où le présent avis est donné, le Conseil d'Etat attire l'attention sur le fait qu'en raison de la démission du Gouvernement, la compétence de celui-ci se trouve limitée à l'expédition des affaires courantes. Le présent avis est toutefois donné sans qu'il soit examiné si le projet relève bien de la compétence ainsi limitée, la section de législation n'ayant pas connaissance de l'ensemble des éléments de fait que le Gouvernement peut prendre en considération lorsqu'il doit apprécier la nécessité d'arrêter ou de modifier des dispositions réglementaires.

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 1<sup>o</sup>, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat, tel qu'il est remplacé par la loi du 2 avril 2003, la section de législation limite son examen au fondement juridique du projet, à la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

Sur ces trois points, le projet appelle les observations ci-après.

Omwille van de hoofdzakelijke bestemming voor goederenvervoer van die delen van de spoorwegen en de beperkte snelheid van het treinverkeer daarop, maken de maritieme en rivierhavens alsook de industriezones eveneens het voorwerp uit van een specifieke behandeling.

Het vierde hoofdstuk behandelt de signalisatieprocedure.

Het vijfde hoofdstuk bepaalt de periodieke controlemodaliteiten van de bepaalde veiligheidsinrichtingen.

Het zesde hoofdstuk stelt de slotbepalingen vast.

De uitdrukkelijke opheffing van bestaande regelingen die onverenigbaar zijn met nieuwe bepalingen, is vereist, niet alleen om de samenhang van het toepasselijke recht te verzekeren, maar ook om de rechtszekerheid te waarborgen. Immers, zonder uitdrukkelijke opheffing zal de lezer nooit met zekerheid weten welke bestemming hij aan de bestaande bepalingen dient voor te behouden, en zal hijzelf genoodzaakt zijn de stilzwijgende opheffing af te leiden van de bestaande regelingen die hem onverenigbaar lijken met de nieuwe bepalingen (Beginselen van de wetgevingstechniek - Handleiding voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten, www.raadvst-consetat.be, aanbeveling nr. 134).

Artikel 16 maakt toepassing van die aanbeveling.

Er is een overgangperiode van tien jaar voorzien om meer dan 2000 overwegen aan te passen in de zin van de nieuwe reglementering.

Tijdens die overgangperiode behouden de ministeriële besluiten aangenomen krachtens artikel 21 van het koninklijk besluit van 2 augustus 1977 dus hun uitwerking. De vervanging, de wijziging of de afschaffing van een veiligheidsinrichting is onmiddellijk onderworpen aan de nieuwe reglementering krachtens artikel 17.

Wij hebben de eer te zijn,

Sire,  
van Uwe Majesteit,  
de zeer eerbiedige  
en zeer getrouwe dienaars,

De Eerste Minister,  
Y. LETERME

De Staatssecretaris voor Mobiliteit,  
E. SCHOUPPE

**ADVIES 49.725/4 VAN 14 JUNI 2011  
VAN DE AFDELING WETGEVING  
VAN DE RAAD VAN STATE**

De Raad van State, afdeling Wetgeving, vierde kamer, op 19 mei 2011 door de Staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de Eerste Minister, verzocht hem, binnen een termijn van dertig dagen, van advies te dienen over een ontwerp van koninklijk besluit « betreffende de veiligheidsinrichtingen aan overwegen op de spoorwegen », heeft het volgende advies gegeven :

Rekening houdend met het tijdstip waarop dit advies gegeven wordt, vestigt de Raad van State de aandacht op het feit dat, wegens het ontslag van de regering, de bevoegdheid van deze laatste beperkt is tot het afhandelen van de lopende zaken. Dit advies wordt evenwel gegeven zonder dat wordt nagegaan of dit ontwerp in die beperkte bevoegdheid kan worden ingepast, aangezien de afdeling Wetgeving geen kennis heeft van het geheel van de feitelijke gegevens welke de regering in aanmerking kan nemen als ze te oordelen heeft of het vaststellen of het wijzigen van een verordening noodzakelijk is.

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 1<sup>o</sup>, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, zoals het is vervangen bij de wet van 2 april 2003, beperkt de afdeling Wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voornoemde gecoördineerde wetten haar onderzoek tot de rechtsgrond van het ontwerp, de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

Wat deze drie punten betreft, geeft dit ontwerp aanleiding tot de volgende opmerkingen.

## Formalités préalables

Conformément à l'article 6, § 4, 3<sup>o</sup>, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, le projet doit être soumis à la procédure d'association des trois gouvernements de région.

Ne figurent toutefois dans le dossier joint à la demande d'avis que les copies des lettres adressées aux différents gouvernements de région et datées, tout comme la demande d'avis, du 19 mai 2011.

Il revient par conséquent à l'auteur du projet de veiller au bon accomplissement de cette formalité préalable.

## Observations particulières

## Préambule

Alinéa 1<sup>er</sup>

L'alinéa 1<sup>er</sup> du préambule doit être rédigé comme suit, afin d'identifier plus précisément le fondement légal du projet :

« Vu la loi du 12 avril 1835 concernant les péages et règlements de police sur les chemins de fer, l'article 2, interprété par la loi du 11 mars 1866; »

## Alinéa 2

L'alinéa 2 du préambule doit être rédigé comme suit, afin de prendre en compte et de mentionner les modifications apportées à l'intitulé et à l'article 17 de la loi du 23 juillet 1926 créant la Société nationale des chemins de fer belges :

« Vu la loi du 23 juillet 1926 relative à la SNCB Holding et à ses sociétés liées, l'article 17, remplacé par la loi du 1<sup>er</sup> août 1960 et modifié par l'arrêté royal du 18 octobre 2004; ».

## Alinéa 3

A l'alinéa 3 du préambule, il convient de viser plus précisément l'article 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, de la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968.

## Dispositif

## Article 13

L'article 6, § 1<sup>er</sup>, X, 1<sup>o</sup> et 2<sup>o</sup>bis, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles attribue aux Régions les compétences relatives aux routes ainsi qu'au régime juridique des voiries terrestres, à l'exclusion des voies ferrées gérées par la Société nationale des Chemins de fer belges.

En ce qu'il tend à régler les relations entre les gestionnaires de voies ferrées et les gestionnaires des routes relatives aux passages à niveau, le paragraphe 3 de l'article 13 doit être omis.

## Articles 16 et 17

L'article 16 du projet dispose :

« Art. 16. Les arrêtés ministériels adoptés en vertu de l'article 21 de l'arrêté royal du 2 août 1977 relatif aux dispositions de sécurité et à la signalisation des passages à niveau sont abrogés de plein droit dix ans après l'entrée en vigueur du présent arrêté. »

La section de législation n'aperçoit pas l'utilité de cette disposition qui est en outre de nature à créer une insécurité juridique. Mieux vaut dès lors l'omettre.

Il en va de même de l'article 17 du projet.

## Article nouveau

## (Exécutoire)

Le dispositif du projet doit être complété par un nouvel article chargeant de son exécution le ministre qui a le transport ferroviaire dans ses attributions (1).

## Annexes

1. L'article 1<sup>er</sup>, 14<sup>o</sup>, du projet, se réfère au signal d'indication « passage à niveau privé » visé au point 1.2 de l'annexe I<sup>re</sup>. Par contre, ni le point 1.1 de la même annexe I<sup>re</sup>, ni les annexes II, III, et IV, du projet, ne font l'objet de la moindre mention dans le dispositif du projet.

En l'absence de lien explicite avec les dispositions du projet, il convient de supprimer ces autres annexes et partie d'annexe.

Si l'auteur du projet devait compléter celui-ci afin d'y conserver les règles d'ordre technique énoncées dans ces annexes et partie d'annexe (2), il lui reviendrait, en outre, de mettre en œuvre la procédure de

## Voorafgaande vormvereisten

Overeenkomstig artikel 6, § 4, 3<sup>o</sup>, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen dienen de drie gewestregeringen te worden betrokken bij het uitwerken van het ontwerp.

In het dossier dat bij de adviesaanvraag is gevoegd, bevinden zich echter slechts de afschriften van de brieven die aan de verschillende gewestregeringen zijn toegezonden, gedagtekend, net zoals de adviesaanvraag, 19 mei 2011.

De steller van het ontwerp dient er derhalve op toe te zien dat dit voorafgaande vormvereiste volledig wordt vervuld.

## Bijzondere opmerkingen

## Aanhef

## Eerste lid

Teneinde de rechtsgrond van het ontwerp duidelijker kenbaar te maken, dient het eerste lid van de aanhef als volgt te luiden :

« Gelet op de wet van 12 april 1835 betreffende het tolgeld en de reglementen van de spoorwegpolitie, artikel 2, geïnterpreteerd door de wet 11 maart 1866; ».

## Tweede lid

Teneinde de wijzigingen in aanmerking te nemen en te vermelden die zijn aangebracht in het opschrift en in artikel 17 van de wet van 23 juli 1926 tot oprichting van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, dient het tweede lid van de aanhef als volgt te luiden :

« Gelet op de wet van 23 juli 1926 betreffende NMBS Holding en haar verbonden vennootschappen, artikel 17, vervangen bij de wet van 1 augustus 1960 en gewijzigd bij het koninklijk besluit van 18 oktober 2004; ».

## Derde lid

In het derde lid van de aanhef dient meer bepaald verwezen te worden naar artikel 1, eerste lid, van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968.

## Dispositief

## Artikel 13

Artikel 6, § 1, X, 1<sup>o</sup> en 2<sup>o</sup>bis, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen draagt aan de gewesten de bevoegdheden op over de wegen en over het juridisch stelsel van de landwegen, met uitzondering van de spoorwegen beheerd door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen.

In zoverre de derde paragraaf van artikel 13 de verhoudingen inzake de overwegen beoogt te regelen tussen de spoorweginfrastructuurbeheerders en de beheerders van de wegen, dient deze te worden weggelaten.

## Artikelen 16 en 17

Artikel 16 van het ontwerp luidt als volgt :

« Art. 16. De ministeriële besluiten aangenomen krachtens artikel 21 van het koninklijk besluit van 2 augustus 1977 betreffende de veiligheidsinrichtingen en de signalisatie van overwegen worden van rechtswege opgeheven tien jaar na de inwerkingtreding van dit besluit. »

Het is de afdeling Wetgeving niet duidelijk waartoe deze bepaling dient, die bovendien rechtsonzekerheid kan doen ontstaan. Men doet er derhalve beter aan ze weg te laten.

Hetzelfde geldt voor artikel 17 van het ontwerp.

## Nieuw artikel

## (Uitvoeringsbepaling)

Het dispositief van het ontwerp dient te worden aangevuld met een nieuw artikel dat de voor het vervoer per spoor bevoegde minister belast met de uitvoering ervan. (1)

## Bijlagen

1. Artikel 1, 14<sup>o</sup>, van het ontwerp verwijst naar een aanwijzingsbord « privé-overweg », bedoeld in punt 1.2 van bijlage I. Daarentegen worden noch punt 1.1 van dezelfde bijlage I, noch de bijlagen II, III en IV van het ontwerp op enige wijze vermeld in het dispositief van het ontwerp.

Bij gebrek aan een uitdrukkelijke band met de bepalingen van het ontwerp dienen de voornoemde bijlagen en het voornoemde deel van een bijlage te worden weggelaten.

Indien de steller het ontwerp zou aanvullen teneinde de technische regels te behouden die in deze bijlagen en in dit deel van een bijlage worden opgesomd (2), zou hij bovendien de kennisgevingsprocedure

notification prévue par l'article 8 de la Directive 1998/34/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juin 1998 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des normes et réglementations techniques, et de viser au préambule du projet l'accomplissement de cette formalité préalable.

2. Compte tenu de l'observation qui précède, l'auteur du projet mentionnera sous l'annexe la formule « Vu pour être annexé à l'arrêté du... » et celle-ci sera revêtue de la même date et des mêmes signatures que celles de l'arrêté auquel elle est annexée (3).

#### Observation finale

Il n'y a pas lieu de diviser les articles du projet en paragraphes lorsque ceux-ci ne contiennent chacun qu'un seul alinéa (4).

La chambre était composée de :

MM :

P. LIENARDY, président de chambre,  
J. JAUMOTTE, L. DETROUX, conseillers d'Etat,  
Mme C. GIGOT, greffier.

Le rapport a été présenté par M. Y. CHAUFFOUREAUX, auditeur.

LE GREFFIER  
C. GIGOT

LE PRESIDENT  
P. LIENARDY

#### Notes

(1) Principes de technique législative - Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires, [www.raadvst.consetat.be](http://www.raadvst.consetat.be), onglet "Technique législative", recommandation n° 167 et formule F 4-7-1.

(2) Une autre possibilité serait d'habiliter le Ministre à arrêter ces normes complémentaires.

(3) Principes de technique législative - Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires, [www.raadvst.consetat.be](http://www.raadvst.consetat.be), onglet "Technique législative", recommandation n° 172 et formule F 4-8-1.

(4) Ibid, recommandation n° 57.3.

### 11 JUILLET 2011. — Arrêté royal relatif aux dispositifs de sécurité des passages à niveau sur les voies ferrées

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 12 avril 1835 concernant les péages et règlements de police sur les chemins de fer, l'article 2, interprété par la loi du 11 mars 1866;

Vu la loi du 23 juillet 1926 relative à la SNCB Holding et à ses sociétés liées, l'article 17, remplacé par la loi du 1<sup>er</sup> août 1960 et modifié par l'arrêté royal du 18 octobre 2004;

Vu la loi relative à la police de la circulation routière coordonnée le 16 mars 1968, l'article 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>;

Vu l'arrêté royal du 2 août 1977 relatif aux dispositions de sécurité et à la signalisation des passages à niveau, modifié par l'arrêté royal du 20 décembre 2007;

Vu l'association des gouvernements de région à l'élaboration du présent arrêté;

Vu l'avis n° 49.725/4 du Conseil d'Etat, donné le 14 juin 2011 en application de l'article 84, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 1°, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973;

Sur la proposition du Premier Ministre et du Secrétaire d'Etat à la Mobilité,

Nous avons arrêté et arrêtons :

#### CHAPITRE 1<sup>er</sup>. — Définitions

**Article 1<sup>er</sup>.** Pour l'application des dispositions du présent arrêté, on entend par :

1° "passage à niveau public" : le croisement total ou partiel de plain-pied d'une voie publique par une ou plusieurs voies ferrées établies en dehors de la chaussée;

moeten in gang zetten die is bepaald bij artikel 8 van Richtlijn 1998/34/EG van het Europees Parlement en de Raad van 22 juni 1998 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften, en zou hij in de aanhef van het ontwerp moeten verwijzen naar de vervulling van dit voorafgaande vormvereiste.

2. Gelet op de voorgaande opmerking dient de steller van het ontwerp onder de bijlage de formule « Gezien om te worden gevoegd bij het besluit van... » te vermelden, met opgaaf van dezelfde datum en dezelfde ondertekeningen als die van het besluit waarbij de bijlage is gevoegd (3).

#### Slotopmerking

De artikelen van het ontwerp dienen niet in paragrafen te worden onderverdeeld indien deze elk slechts een enkel lid bevatten (4).

De kamer was samengesteld uit :

de heren :

P. LIENARDY, kamervoorzitter,  
J. JAUMOTTE, L. DETROUX, staatsraden,  
Mevr. C. GIGOT, griffier.

Het verslag werd uitgebracht door de heer Y. CHAUFFOUREAUX, auditeur.

De overeenstemming tussens de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de heer P. LIENARDY.

DE GRIFFIER  
C. GIGOT

DE VOORZITTER  
P. LIENARD

#### Nota's

(1) Beginselen van de wetgevingstechniek - Handleiding voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten, [www.raadvst.consetat.be](http://www.raadvst.consetat.be), tabblad "Wetgevingstechniek", aanbeveling 167 en formule F 4-7-1.

(2) Een andere mogelijkheid zou zijn om de minister te machtigen deze bijkomende regels vast te stellen.

(3) Beginselen van de wetgevingstechniek - Handleiding voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten, [www.raadvst.consetat.be](http://www.raadvst.consetat.be), tabblad "Wetgevingstechniek", aanbeveling 172 en formule F 4-8-1.

(4) Ibid., aanbeveling 57.3.

### 11 JULI 2011. — Koninklijk besluit betreffende de veiligheidsinrichtingen aan overwegen op de spoorwegen

ALBERT II, Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op de wet van 12 april 1835 betreffende het tolgeld en de reglementen van de spoorwegpolitie, artikel 2, geïnterpreteerd door de wet van 11 maart 1866;

Gelet op de wet van 23 juli 1926 betreffende NMBS Holding en haar verbonden vennootschappen, artikel 17, vervangen door de wet van 1 augustus 1960 en gewijzigd door het koninklijk besluit van 18 oktober 2004;

Gelet op de wet betreffende de politie over het wegverkeer gecoördineerd op 16 maart 1968, artikel 1, eerste lid;

Gelet op het koninklijk besluit van 2 augustus 1977 betreffende de veiligheidsinrichtingen en de signalisatie van overwegen, gewijzigd bij koninklijk besluit van 20 december 2007;

Gelet op de omstandigheid dat de gewestregeringen bij het ontwerp van dit besluit betrokken zijn;

Gelet op het advies nr. 49.725/4 van de Raad van State, gegeven op 14 juni 2011, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 1°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Op de voordracht van de Eerste Minister en de Staatssecretaris voor Mobiliteit,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

#### HOOFDSTUK 1. — Definities

**Artikel 1.** Voor de toepassing van de bepalingen van dit besluit wordt verstaan onder :

1° "openbare overweg" : de gelijkgrondse, gehele of gedeeltelijke kruising van een openbare weg door een of meer buiten de rijbaan aangelegde sporen;

2° "gestionnaire de la voie ferrée" : la personne morale de droit privé ou de droit public ou la personne physique tenue de la gestion et de l'entretien ou du renouvellement de l'infrastructure ferroviaire sur la ligne ou le raccordement où se situe un passage à niveau par ou en vertu de la loi, ou à défaut de cette personne morale ou physique, le propriétaire de la voie ferrée ou du raccordement où se situe le passage à niveau;

3° "passage à niveau privé" : le croisement total ou partiel de plain-pied d'une voie publique ou d'une voie privée par une ou plusieurs voies ferrées établies en dehors de la chaussée, et qui était créé dans l'intérêt de particuliers;

4° "passage à niveau à signalisation active" : un passage à niveau dont la signalisation avertit les usagers du passage à niveau de l'approche et/ou du passage d'un train;

5° "passage à niveau à signalisation passive" : un passage à niveau dont la signalisation n'avertit les usagers du passage à niveau ni de l'approche ni du passage d'un train;

6° "système à fermeture complète" : un système, situé de part et d'autre de la ou des voies ferrées, qui ferme complètement la voie publique ou privée;

7° "système à fermeture partielle" : un système, situé de part et d'autre de la ou des voies ferrées, qui ferme partiellement la voie publique ou privé;

8° "système à fermeture supplémentaire pour piétons et cyclistes" : un système, situé d'un côté de la ou des voies ferrées, qui ferme complètement un trottoir ou une piste cyclable ou les deux ensemble;

9° "système de détection d'obstacle" : un système qui permet de détecter qu'aucun obstacle se trouve à l'intérieur d'un passage à niveau protégé par un système à fermeture complète;

10° "dispositif de sécurité" : tout élément destiné à prévenir du risque de collision ou accident à un passage à niveau et dont la mise en œuvre est prescrite par des dispositions légales, réglementaires ou des dispositions à portée individuelle, en ce compris la signalisation;

11° "signal lumineux de circulation d'interdiction de passage" : le signal à feux clignotants tel que défini à l'article 64.2 du code de la route;

12° "signal lumineux de circulation d'autorisation de passage" : le signal à feu clignotant tel que défini à l'article 64.3 du code de la route;

13° "signal routier" : le signal routier tel que défini aux articles 65 et suivants du code de la route;

14° "signal d'indication" : le signal routier de catégorie F visé à l'article 71 du code de la route;

15° "Ministre" : le ministre qui a le transport ferroviaire dans ses attributions;

16° "code de la route" : l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique;

17° "administration" : le Service public fédéral Mobilité et Transports.

## CHAPITRE 2. — *Champ d'application*

**Art. 2. § 1<sup>er</sup>.** Sont soumis aux dispositions du présent arrêté les passages à niveau situés sur :

1° les voies ferrées qui relèvent du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire visé par la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire;

2° les lignes désaffectées qui sont la propriété de la SNCB Holding et qui sont concédées à des tiers en vue de leur exploitation touristique;

3° les voies ferrées privées et raccordements privés, destinés au transport de marchandises;

4° les voies ferrées et raccordements réservés exclusivement à l'utilisation militaire.

§ 2. Le présent arrêté n'est pas d'application :

1° aux métros, aux tramways et à d'autres systèmes ferroviaires urbains et régionaux faisant usage de light rail ou de tout autre mode lié au rail, pour autant que ces derniers ne circulent pas sur le réseau ferroviaire;

2° aux traversées des voies dans les gares et les points d'arrêt non-gardés;

3° aux voies ferrées à l'écartement de moins d'un mètre.

2° "spoorwegbeheerder" : de privaatrechtelijke of publiekrechtelijke rechtspersoon of natuurlijke persoon die door of krachtens de wet is belast met het beheer en het onderhoud of de vernieuwing van de spoorweginfrastructuur op de lijn of de aansluiting waar zich een overweg bevindt, of bij ontstentenis van die rechtspersoon of natuurlijke persoon, de eigenaar van de spoorweg of van de aansluiting waar de overweg zich bevindt;

3° "privé-overweg" : de gelijkgrondse, gehele of gedeeltelijke kruising van een openbare weg of privé-weg door een of meer buiten de rijbaan aangelegde sporen, en die in het belang van particulieren werd gecreëerd;

4° "overweg met actieve signalisatie" : een overweg waarvan de signalisatie de gebruikers van deze overweg verwittigt van het naderen en/of van de doortocht van een trein;

5° "overweg met passieve signalisatie" : een overweg waarvan de signalisatie de gebruikers van deze overweg niet verwittigt van het naderen noch van de doortocht van een trein;

6° "systeem met volledige afsluiting" : een systeem dat zich aan weerszijden van het spoor of de sporen bevindt en dat de openbare weg of de privé-weg volledig afsluit;

7° "systeem met gedeeltelijke afsluiting" : een systeem dat zich aan weerszijden van het spoor of de sporen bevindt en dat de openbare weg of de privé-weg gedeeltelijk afsluit;

8° "bijkomend afsluitsysteem voor voetgangers en fietsers" : een systeem dat zich aan een zijde van het spoor of de sporen bevindt en dat een voetpad of fietspad of beide samen volledig afsluit;

9° "obstakeldetectiesysteem" : een systeem dat toelaat te detecteren dat geen enkel obstakel zich bevindt aan de binnenkant van een overweg die door een systeem met volledige afsluiting wordt beschermd;

10° "veiligheidsinrichting" : ieder element bedoeld om het risico op een botsing of een ongeval op een overweg te voorkomen en waarvan de toepassing is opgelegd door wettelijke of reglementaire bepalingen of bepalingen met individuele strekking, met inbegrip van de signalisatie;

11° "verkeerslicht dat de overgang verbiedt" : het verkeersknipperlicht zoals bepaald in artikel 64.2 van de wegcode;

12° "verkeerslicht dat de overgang toestaat" : het verkeersknipperlicht zoals bepaald in artikel 64.3 van de wegcode;

13° "verkeersbord" : het verkeersbord zoals bepaald in de artikelen 65 en volgende van de wegcode;

14° "aanwijzingsbord" : het verkeersbord van categorie F zoals bedoeld in artikel 71 van de wegcode;

15° "Minister" : de minister die het spoorvervoer onder zijn bevoegdheid heeft;

16° "wegcode" : het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg;

17° "administratie" : de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.

## HOOFDSTUK 2. — *Toepassingsgebied*

**Art. 2. § 1.** Zijn onderworpen aan de bepalingen van dit besluit, de overwegen gelegen op :

1° de spoorwegen die onder de bevoegdheid vallen van de spoorweginfrastructuurbeheerder bedoeld in de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen;

2° de buiten dienst gestelde lijnen die eigendom zijn van de NMBS Holding en die met het oog op hun toeristische exploitatie aan derden zijn vergund;

3° de private spoorwegen en private aansluitingen, bestemd voor het goederenvervoer;

4° de spoorwegen en aansluitingen die uitsluitend zijn voorbehouden voor militair gebruik.

§ 2. Dit besluit is niet van toepassing op :

1° metro, tram en andere systemen van stadsvervoer en regionaal spoorvervoer door middel van light rail en andere spoorgebonden modi, voor zover deze geen gebruik maken van het spoorweginfrastructuur;

2° oversteekplaatsen van sporen in de stations en aan onbewaakte stopplaatsen;

3° spoorwegen met een spoorbreedte van minder dan één meter.

CHAPITRE 3. — *Dispositifs de sécurité**Section 1<sup>er</sup>. — Passages à niveau à signalisation active*

**Art. 3.** Les passages à niveau à signalisation active sont équipés, de part et d'autre et à droite du passage à niveau, des dispositifs de sécurité suivants :

1° le signal routier A 45 ou A 47;

2° *a)* le signal lumineux de circulation d'interdiction de passage, ou *b)* les signaux lumineux de circulation tels que visés aux articles 61 à 64.1 du code de la route.

**Art. 4.** Ces mêmes passages à niveau peuvent être équipés des dispositifs de sécurité suivants :

1° *a)* le système à fermeture complète équipé d'un système de détection d'obstacle, ou *b)* le système à fermeture partielle;

2° un ou plusieurs systèmes à fermeture supplémentaires pour piétons et cyclistes;

3° un ou plusieurs signaux sonores. Le Ministre peut décider de diminuer la puissance sonore de ces signaux sonores ou de dispenser de leur fonctionnement dans les plages horaires qu'il détermine;

4° un ou plusieurs signaux routiers A 45 ou A 47 supplémentaires;

5° un ou plusieurs signaux lumineux de circulation d'interdiction de passage supplémentaires;

6° pour chaque signal lumineux de circulation d'interdiction de passage, le signal lumineux de circulation d'autorisation de passage.

**Art. 5.** Les feux des signaux lumineux de circulation autres que ceux définis à l'article 1<sup>er</sup>, 11° et 12° sont synchronisés avec la circulation des véhicules ferroviaires.

*Section 2. — Passages à niveau à signalisation passive*

**Art. 6.** Les passages à niveau à signalisation passive sont équipés, de part et d'autre et à droite du passage à niveau, du signal routier A 45 ou A 47 et peuvent être équipés d'un ou plusieurs signaux routiers A 45 ou A 47 supplémentaires.

*Section 3. — Passages à niveau privés*

**Art. 7.** § 1<sup>er</sup>. Tout passage à niveau privé est annoncé de part et d'autre et à droite du passage à niveau privé par un signal d'indication avec la mention « passage à niveau privé ».

§ 2. Les passages à niveau privés sont équipés :

1° soit par une signalisation visée à la section 1<sup>re</sup> et qui peut être complétée avec un système qui ferme entièrement le passage à niveau;

2° soit par une signalisation visée à la section 2 et qui peut être complétée avec un système qui ferme entièrement le passage à niveau.

**Art. 8.** Les passages à niveau privés à signalisation active ou passive peuvent être signalés à distance :

1° soit par le signal routier A 41 si le passage à niveau privé est équipé d'un système qui ferme entièrement ou partiellement le passage à niveau;

2° soit par le signal routier A 43 si le passage à niveau privé n'est pas équipé d'un système qui ferme entièrement ou partiellement le passage à niveau.

*Section 4. — Dispositions générales et dérogations*

**Art. 9.** Les usagers de la voie publique ou de la voie privée doivent se conformer à la signalisation décrite dans le présent arrêté dès qu'elle est régulière en la forme et suffisamment visible.

**Art. 10.** Les passages à niveau établis dans les ports maritimes ou fluviaux et dans les zonings industrielles ne doivent pas être équipés de dispositifs de sécurité.

Toutefois, compte-tenu de la situation des lieux et des dangers qu'elle comporte, le Ministre peut imposer le placement de dispositifs de sécurité.

HOOFDSTUK 3. — *Veiligheidsinrichtingen**Afdeling 1. — Overwegen met actieve signalisatie*

**Art. 3.** De overwegen met actieve signalisatie zijn aan weerszijden en rechts van de overweg uitgerust met de volgende veiligheidsinrichtingen :

1° het verkeersbord A 45 of A 47;

2° *a)* het verkeerslicht dat de overgang verbiedt of *b)* de verkeerslichten zoals bedoeld in de artikels 61 tot 64.1 van de wegcode.

**Art. 4.** Diezelfde overwegen kunnen met de volgende veiligheidsinrichtingen uitgerust worden :

1° *a)* het systeem met volledige afsluiting uitgerust met een obstakeldetectiesysteem of *b)* het systeem met gedeeltelijke afsluiting;

2° een of meerdere bijkomende afsluitsystemen voor voetgangers en fietsers;

3° een of meerdere geluidsseinen. De Minister kan beslissen om de geluidsterkte van deze geluidsseinen te verminderen of om vrijstelling te verlenen van de werking ervan tijdens de tijdspannes die hij bepaalt;

4° een of meerdere bijkomende verkeersborden A 45 of A 47;

5° een of meerdere bijkomende verkeerslichten die de overgang verbieden;

6° voor elk verkeerslicht dat de overgang verbiedt, een verkeerslicht dat de overgang toestaat.

**Art. 5.** De andere verkeerslichten dan deze gedefinieerd in artikel 1, 11° en 12° zijn gesynchroniseerd met het spoorwegverkeer.

*Afdeling 2. — Overwegen met passieve signalisatie*

**Art. 6.** Overwegen met passieve signalisatie zijn aan weerszijden en rechts van de overweg uitgerust met het verkeersbord A 45 of A 47 en kunnen met een of meerdere bijkomende verkeersborden A 45 of A 47 uitgerust worden.

*Afdeling 3. — Privé-overwegen*

**Art. 7.** § 1. Iedere privé-overweg wordt aan weerszijden en rechts van de privé-overweg aangekondigd met een aanwijzingsbord met de vermelding « privé-overweg ».

§ 2. De privé-overwegen zijn uitgerust :

1° ofwel met een signalisatie zoals bedoeld in afdeling 1 die kan worden vervolledigd met een systeem dat de overweg geheel afsluit;

2° ofwel met een signalisatie zoals bedoeld in afdeling 2 die kan worden vervolledigd met een systeem dat de overweg geheel afsluit.

**Art. 8.** De privé-overwegen met actieve of passieve signalisatie kunnen op afstand worden gesignaleerd :

1° ofwel met een verkeersbord A 41 indien de privé-overweg is uitgerust met een systeem dat de overweg geheel of gedeeltelijk afsluit;

2° ofwel met een verkeersbord A 43 indien de privé-overweg niet is uitgerust met een systeem dat de overweg geheel of gedeeltelijk afsluit.

*Afdeling 4. — Algemene schikkingen en afwijkingen*

**Art. 9.** De gebruikers van de openbare weg of van de privé-weg moeten de in dit besluit beschreven signalisatie in acht nemen zodra zij regelmatig naar de vorm en voldoende zichtbaar is.

**Art. 10.** De overwegen aangelegd in de zee- of rivierhavens en in de industriezones moeten niet met veiligheidsinrichtingen worden uitgerust.

Evenwel, rekening houdende met de plaatsgesteldheid en de gevaren die ze met zich meebrengt, kan de Minister de plaatsing van veiligheidsinrichtingen opleggen.

CHAPITRE 4. — *Procédure de signalisation*

**Art. 11.** § 1<sup>er</sup>. Le Ministre détermine les dispositifs de sécurité d'un passage à niveau public ou privé conformément au chapitre 3 et fixe le délai dans lequel les dispositifs de sécurité doivent être placés.

§ 2. Le Ministre peut adopter des normes techniques relatives aux dispositifs de sécurité.

**Art. 12.** § 1<sup>er</sup>. Les dossiers proposant l'établissement, la modification ou la suppression d'un dispositif de sécurité relatif à un passage à niveau public ou privé sont introduits auprès du Ministre par le gestionnaire de la voie ferrée concernée.

§ 2. Ce dossier contient toutes les informations, en ce compris un croquis des lieux, nécessaires à l'analyse de la proposition et à la prise de décision par le Ministre.

**Art. 13.** § 1<sup>er</sup>. Le gestionnaire de la voie ferrée avertit le gestionnaire de la voie publique ou de la voie privée de toute modification des dispositifs de sécurité d'un passage à niveau public ou privé existant et ceci avant la réalisation de cette modification.

§ 2. Le gestionnaire de la voie ferrée qui planifie de réaliser ou de faire réaliser pour son compte, des travaux qui vont obstruer temporairement la circulation sur le passage à niveau public ou privé, en avertit le gestionnaire de la voie publique et/ou les particuliers, à la demande desquels le passage à niveau privé a été créé, au moins cinq semaines avant la date prévue de l'obstruction. Il indique aussi la durée prévue de l'obstruction.

CHAPITRE 5. — *Contrôles*

**Art. 14.** § 1<sup>er</sup>. L'administration et le gestionnaire de la voie ferrée procèdent conjointement à des contrôles périodiques de tous les passages à niveau. Ce contrôle porte sur la vérification visuelle de conformité des dispositifs de sécurité et donne lieu à l'établissement d'un rapport écrit.

§ 2. En dehors des contrôles périodiques conjoints, l'administration peut procéder, à tout moment, au contrôle visuel des dispositifs de sécurité d'un passage à niveau. Ce contrôle donne lieu à l'établissement d'un rapport écrit. L'administration informe le gestionnaire de la voie ferrée des constatations et fixe le délai dans lequel les mesures adéquates doivent être mises en œuvre.

CHAPITRE 6. — *Dispositions abrogatives et transitoires*

**Art. 15.** L'arrêté royal du 2 août 1977, relatif aux dispositions de sécurité et à la signalisation des passages à niveau, est abrogé.

**Art. 16.** Les arrêtés ministériels adoptés en vertu de l'article 21 de l'arrêté royal du 2 août 1977 relatif aux dispositions de sécurité et à la signalisation des passages à niveau sont abrogés de plein droit dix ans après l'entrée en vigueur du présent arrêté.

CHAPITRE 7. — *Dispositions finales*

**Art. 17.** Le remplacement, la modification ou la suppression d'un dispositif de sécurité d'un passage à niveau public ou privé est soumis de plein droit aux dispositions du présent arrêté.

**Art. 18.** Le Ministre qui a la Circulation routière dans ses attributions et le Ministre qui a le Transport ferroviaire dans ses attributions sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 11 juillet 2011.

ALBERT

Par le Roi :

Le Premier Ministre,  
Y. LETERME

Le Secrétaire d'Etat à la Mobilité,  
E. SCHOUPE

HOOFDSTUK 4. — *Signalatieprocedure*

**Art. 11.** § 1. De Minister bepaalt de veiligheidsinrichtingen van een openbare of privé-overweg overeenkomstig hoofdstuk 3 en hij bepaalt de termijn binnen dewelke de veiligheidsinrichtingen moeten worden geplaatst.

§ 2. De Minister kan technische normen aannemen met betrekking tot de veiligheidsinrichtingen.

**Art. 12.** § 1. De dossiers waarin de aanleg, de wijziging of de afschaffing van een veiligheidsinrichting met betrekking tot een openbare of privéoverweg wordt voorgesteld, worden door de betrokken spoorwegbeheerder bij de Minister ingediend.

§ 2. Dit dossier bevat alle informatie, met inbegrip van een schets van de plaatsgesteldheid, die nodig is voor de analyse van het voorstel en voor de beslissing door de Minister.

**Art. 13.** § 1. De spoorwegbeheerder brengt de beheerder van de openbare weg of de privé-weg op de hoogte van iedere wijziging van de veiligheidsinrichtingen van een bestaande openbare of privé-overweg en dit vóór de uitvoering van deze wijziging.

§ 2. De spoorwegbeheerder die plant voor zijn rekening werken uit te voeren of te laten uitvoeren die tijdelijk het verkeer op de openbare of privé-overweg zullen hinderen, brengt hiervan de beheerder van de openbare weg en/of de particulieren, op wiens vraag de privé-overweg werd gecreëerd, ten minste vijf weken vóór de voorziene datum van de hinder op de hoogte. Hij deelt ook de voorziene duur van de hinder mee.

HOOFDSTUK 5. — *Controles*

**Art. 14.** § 1. De administratie en de spoorwegbeheerder voeren gezamenlijk periodieke controles uit van alle overwegen. Deze controle houdt een visuele verificatie in van de conformiteit van de veiligheidsinrichtingen en geeft aanleiding tot het opstellen van een schriftelijk verslag.

§ 2. Naast deze gezamenlijke periodieke controles, kan de administratie, op elk moment, overgaan tot het uitvoeren van een visuele controle van de veiligheidsinrichtingen van een overweg. Deze controle geeft aanleiding tot het opstellen van een schriftelijk verslag. De administratie informeert de spoorwegbeheerder over de vaststellingen en bepaalt de termijn binnen dewelke de gepaste maatregelen moeten genomen zijn.

HOOFDSTUK 6. — *Ophettings- en overgangsbepalingen*

**Art. 15.** Het koninklijk besluit van 2 augustus 1977 betreffende de veiligheidsinrichtingen en de signalatie van overwegen wordt opgeheven.

**Art. 16.** De ministeriële besluiten aangenomen krachtens artikel 21 van het koninklijk besluit van 2 augustus 1977 betreffende de veiligheidsinrichtingen en de signalatie van overwegen worden van rechtswege opgeheven tien jaar na de inwerkingtreding van dit besluit.

HOOFDSTUK 7. — *Slotbepalingen*

**Art. 17.** Het vervangen, de wijziging of de afschaffing van een veiligheidsinrichting van een openbare of privé-overweg is van rechtswege volledig onderworpen aan de bepalingen van dit besluit.

**Art. 18.** De Minister bevoegd voor het Wegverkeer en de Minister bevoegd voor Spoorvervoer zijn, ieder wat hem betreft, belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 11 juli 2011.

ALBERT

Van Koningswege :

De Eerste Minister,  
Y. LETERME

De Staatssecretaris voor Mobiliteit,  
E. SCHOUPE