

**GOUVERNEMENTS DE COMMUNAUTE ET DE REGION
GEMEENSCHAPS- EN GEWESTREGERINGEN
GEMEINSCHAFTS- UND REGIONALREGIERUNGEN**

VLAAMSE GEMEENSCHAP — COMMUNAUTE FLAMANDE

VLAAMSE OVERHEID

[C – 2021/22400]

22 OKTOBER 2021. — Decreet tot wijziging van het decreet van 17 juni 2011 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur (1)

Het VLAAMS PARLEMENT heeft aangenomen en Wij, REGERING, bekrachtigen hetgeen volgt:

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

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 ongevalstatistiek, 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 op 26 november 2019 geldende wegcategorysering behoort tot de hoogste wegcategory onder de category 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 categoryën 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 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 verkeersveiligheidsauditors die hun opleiding volgen met ingang van 17 december 2024 omvatten de opleidingscurricula voor verkeersveiligheidsauditors 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.

Kondigen dit decreet af, bevelen dat het in het *Belgisch Staatsblad* zal worden bekendgemaakt.

Brussel, 22 oktober 2021.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

J. JAMBON

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

L. PEETERS

—
Nota

(1) *Zitting 2020-2021*

Documenten:

– Ontwerp van decreet : 890 – Nr. 1

Zitting 2021-2022

Documenten:

– Verslag : 890 – Nr. 2

– Tekst aangenomen door de plenaire vergadering : 890 – Nr. 3

Handelingen - Bespreking en aanneming: Vergadering van 20 oktober 2021.

TRADUCTION

AUTORITE FLAMANDE

[C – 2021/22400]

22 OCTOBRE 2021. — Décret modifiant le décret du 17 juin 2011 relatif à la gestion de la sécurité routière de l'infrastructure routière (1)

Le PARLEMENT FLAMAND a adopté et Nous, GOUVERNEMENT, sanctionnons ce qui suit :

DÉCRET modifiant le décret du 17 juin 2011 relatif à la gestion de la sécurité routière de l'infrastructure routièreCHAPITRE 1^{er}. — *Dispositions introductives*

Article 1^{er}. Le présent décret règle une matière régionale.

Art. 2. Le présent décret prévoit la transposition partielle de la directive (UE) 2019/1936 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2019 modifiant la directive 2008/96/CE concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières.

CHAPITRE 2. — *Dispositions modificatives*

Art. 3. À l'article 3 du décret du 17 juin 2011 relatif à la gestion de la sécurité routière de l'infrastructure routière, les modifications suivantes sont apportées :

1° l'alinéa 1^{er} est remplacé par ce qui suit :

« Le présent décret s'applique aux routes suivantes :

1° aux routes qui appartiennent au réseau routier transeuropéen, aux autoroutes et aux autres routes principales, qu'elles en soient au stade de la conception, de la construction ou de l'exploitation ;

2° aux routes non couvertes par le point 1° et aux projets d'infrastructure routière qui sont situés en dehors des zones urbaines, qui ne desservent pas les propriétés riveraines et qui sont menés à bien grâce à un financement de l'Union européenne, à l'exception des routes qui ne sont pas ouvertes à la circulation générale des véhicules à moteur, comme les pistes cyclables, ou des routes qui ne sont pas conçues pour la circulation générale, comme les routes d'accès à des sites industriels, agricoles ou forestiers. » ;

2° il est ajouté un alinéa 4, rédigé comme suit :

« Le Gouvernement flamand peut exempter du champ d'application du présent décret les routes principales présentant un faible risque pour la sécurité, sur la base de motifs dûment justifiés liés aux volumes de trafic et aux statistiques d'accidents. ».

Art. 4. À l'article 4 du même décret, les modifications suivantes sont apportées :

1° il est inséré les points 1°/1 à 1°/3, rédigés comme suit :

« 1°/1 réseau routier transeuropéen : les réseaux routiers répertoriés par le règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et abrogeant la décision no 661/2010/UE ;

1°/2 autoroute : une route spécialement conçue et construite pour la circulation automobile, qui ne dessert pas les propriétés riveraines et qui répond à toutes les conditions suivantes :

a) sauf en certains endroits ou à titre temporaire, comporte, pour les deux sens de la circulation, des chaussées distinctes séparées par un terre-plein central non destiné à la circulation ou, exceptionnellement, par d'autres moyens ;

b) ne croise à niveau ni route, ni voie de chemin de fer, ni voie de tramway, ni piste cyclable, ni chemin piétonnier ;

c) est spécifiquement désignée comme étant une autoroute ;

1°/3 route principale : une route située en dehors des zones urbaines qui relie les principales villes ou régions, ou les deux, et qui appartient à la catégorie de route la plus élevée en dessous de la catégorie « autoroute » dans la classification nationale des routes en vigueur au 26 novembre 2019 ; » ;

2° le point 6° est abrogé ;

3° le point 7° est remplacé par ce qui suit :

« 7° classement de sécurité : le classement des tronçons du réseau routier existant en catégories selon leur sécurité inhérente mesurée objectivement ; » ;

4° le point 8° est remplacé par ce qui suit :

« 8° inspection de sécurité routière ciblée : une enquête ciblée afin d'identifier les conditions dangereuses, les défauts et les problèmes qui augmentent le risque d'accidents et de blessures, sur la base d'une visite sur place d'une route existante ou d'un tronçon de route existant ; » ;

5° il est inséré un point 8°/1, rédigé comme suit :

« 8°/1 inspection de sécurité routière périodique : une vérification périodique classique des caractéristiques et des défauts qui nécessitent des travaux d'entretien pour des raisons de sécurité ; » ;

6° il est ajouté un point 10°, rédigé comme suit :

« 10° usagers de la route vulnérables : les usagers de la route non motorisés, dont en particulier les cyclistes et les piétons, ainsi que les usagers de deux-roues motorisés. ».

Art. 5. L'article 8 du même décret est remplacé par ce qui suit :

« Art. 8. Au moins tous les cinq ans, l'instance compétente effectue une évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier en exploitation couvert par le présent décret. La première évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier est effectuée au plus tard en 2024.

Lors de l'exécution de l'évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier, visée à l'alinéa premier, l'instance compétente peut prendre en compte les éléments indicatifs énoncés à l'annexe III de la Directive 2008/96/CE.

Sur la base des résultats obtenus dans le cadre de l'évaluation visée à l'alinéa premier, et afin de classer par priorité les actions complémentaires à entreprendre, tous les tronçons du réseau routier sont classés dans pas moins de trois catégories en fonction de leur niveau de sécurité.

Le Gouvernement flamand peut préciser les modalités des évaluations de la sécurité de l'ensemble du réseau routier, visées à l'alinéa premier, ainsi que les classements de sécurité, visés à l'alinéa trois. ».

Art. 6. Dans l'article 9 du même décret, les alinéas premier à quatre sont remplacés par ce qui suit :

« L'instance compétente effectue des inspections de sécurité routière périodiques du réseau routier avec une fréquence suffisante pour maintenir des niveaux de sécurité adéquats pour l'infrastructure routière en question.

L'instance compétente veille à la sécurité des tronçons du réseau routier contigus aux tunnels routiers couverts par le décret du 1 juin 2007 relatif aux exigences de sécurité minimales pour les tunnels du réseau routier transeuropéen, par le biais d'inspections de sécurité routière effectuées conjointement par l'instance compétente et l'instance d'inspection visée au décret précité.

Les inspections de sécurité routière conjointes, visées à l'alinéa deux, sont réalisées avec une fréquence suffisante pour maintenir des niveaux de sécurité adéquats, et au moins tous les six ans.

Le Gouvernement flamand peut arrêter des modalités relatives aux inspections de sécurité routière, visées aux alinéas premier et deux. ».

Art. 7. Dans le même décret, il est inséré un article 9/1, rédigé comme suit :

« Art. 9/1. Les instances compétentes veillent à ce que les résultats des évaluations de la sécurité de l'ensemble du réseau routier menées conformément à l'article 8 soient suivis soit d'inspections de sécurité routière ciblées, soit de mesures correctives directes.

Lors de la réalisation des inspections de sécurité routière ciblées, l'instance compétente peut prendre en compte les éléments indicatifs énoncés à l'annexe II bis de la directive 2008/96/CE.

L'instance compétente établit un plan d'action prioritaire fondé sur les risques pour la sécurité routière.

Le plan d'action, visé à l'alinéa trois, suit la mise en œuvre des mesures correctives identifiées. Ce plan d'action est régulièrement mis à jour par l'instance compétente.

Le Gouvernement flamand peut arrêter des modalités pour les inspections de sécurité routière ciblées et les mesures correctives directes, visées à l'alinéa premier, et pour établir et mettre à jour le plan d'action visé à l'alinéa trois. ».

Art. 8. Dans le même décret, il est inséré un article 9/2, rédigé comme suit :

« Art. 9/2. Lors de l'application des procédures visées aux articles 5, 6, 8, 9 et 9/1, les besoins des usagers de la route vulnérables sont pris en compte. ».

Art. 9. Dans le même décret, il est inséré un article 9/3, rédigé comme suit :

« Art. 9/3. L'instance compétente accorde, dans ses procédures actuelles et futures relatives au marquage routier et à la signalisation routière, une attention particulière à la lisibilité et à la détectabilité pour les conducteurs et les systèmes d'aide à la conduite. ».

Art. 10. L'article 11, alinéa premier, du même décret, est complété par la phrase suivante :

« En ce qui concerne les auditeurs de sécurité routière qui suivent leur formation à partir du 17 décembre 2024, les programmes de formation qui leur sont destinés traitent également d'aspects relatifs aux usagers de la route vulnérables et aux infrastructures qui leur sont destinées. ».

CHAPITRE 3. — *Entrée en vigueur*

Art. 11. Le présent décret entre en vigueur à une date à fixer par le Gouvernement flamand et au plus tard le 17 décembre 2021.

Promulguons le présent décret, ordonnons qu'il soit publié au *Moniteur belge*.

Bruxelles, le 22 octobre 2021.

Le Ministre-Président du Gouvernement flamand,
J. JAMBON

La Ministre flamande de la Mobilité et des Travaux publics,
L. PEETERS

Note

(1) *Session 2020-2021*

Documents :

– Projet de décret : 890 – N° 1

Session 2021-2022

Documents :

– Rapport : 890 – N° 2

– Texte adopté en séance plénière : 890 – N° 3

Annales - Discussion et adoption : Réunion du 20 octobre 2021.