

## SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

[C – 2017/13648]

21 NOVEMBRE 2017. — Arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 11 juillet 2011 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 de modifier l'arrêté royal du 11 juillet 2011 relatif aux dispositifs de sécurité des passages à niveau sur les voies ferrées.

## 1. Généralités

Après quatre années de mise en pratique de l'arrêté susmentionné et de rencontres avec des représentants de sociétés non ferroviaires possédant un ou plusieurs passages à niveau, il est apparu que la compréhension des définitions utilisées n'était pas optimale, ce qui a abouti à la modification de deux articles du même arrêté.

De plus, la description des dispositifs de sécurité des passages à niveau à signalisation passive pouvaient être plus ardue que voulue.

Etant donné que les dispositions ne sont pas toujours simples à décrire, nous avons adopté la même structure de description pour les passages à niveau à signalisation passive que celle prévue pour la signalisation active.

Lors de visites de contrôle des dispositifs de sécurité de passages à niveau privés, il est apparu que des particuliers utilisant un passage à niveau privé n'avaient pas pleinement conscience du danger encouru par le fait de laisser le passage libre sur les voies.

Nous avons pris en compte également le fait que des incidents et des pannes peuvent se produire au niveau des dispositifs de sécurité des passages à niveau à signalisation active mais également que le personnel de bord d'un train circulant sur une ligne ferroviaire ne disposant pas de signalisation active peut assurer manuellement la sécurisation des passages à niveau traversés par un train.

## 2. Commentaire article par article

Article 1<sup>er</sup>. Dans l'article 1<sup>er</sup> les dispositions 3°/1 et 5°/1 sont insérées, lesquelles définissent « mécanisme de verrouillage » et « système à fermeture ».

Art. 2. Cet article n'appelle pas de commentaire.

Art. 3. Le point 2° de l'article 3 est modifié de telle façon que l'on légalise quelques cas, notamment des carrefours urbains, où il peut y avoir utilisation concomitante ou non ou même conjointe des signaux lumineux spécifiques aux passages à niveau et des signaux lumineux spécifiques à la circulation routière.

Art. 4. Le remplacement de l'article 6 vise seulement à permettre la description des dispositifs de sécurité à signalisation passive situés sur le côté droit de la route, conformément à l'article 3 relatif à la signalisation active.

Art. 5. L'insertion de l'article 6/1 vise à décrire les dispositifs de sécurité supplémentaires qui doivent être implantés à un passage à niveau à signalisation passive conformément à l'article 4 relatif à la signalisation active.

Art. 6. L'article 7 relatif aux passages à niveau privés est complété par un troisième paragraphe qui impose la fermeture de ces passages à niveau privés après chaque franchissement, lorsqu'un système à fermeture existe, de manière à sécuriser le trafic ferroviaire.

## FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

[C – 2017/13648]

21 NOVEMBRE 2017. — Koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 11 juli 2011 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 11 juli 2011 betreffende de veiligheidsinrichtingen aan overwegen op de spoorwegen te wijzigen.

## 1. Algemeenheden

Nadat het hoger vermeld besluit vier jaar is toegepast en na ontmoetingen met vertegenwoordigers van niet-spoorwegondernemingen die één of meerdere overwegen bezitten, is gebleken dat het begrip van de gebruikte definities niet optimaal is, wat geleid heeft tot de wijziging van twee artikelen van hetzelfde besluit.

Daarnaast zou de beschrijving van de veiligheidsinrichtingen aan passieve overwegen veel lastiger kunnen zijn dan gewild.

Omdat de bepalingen niet altijd eenvoudig te beschrijven zijn, hebben wij voor de beschrijving van overwegen met passieve signalisatie dezelfde structuur aangenomen als voor de actieve signalisatie.

Tijdens de controles van de veiligheidsinrichtingen aan privé-overwegen, is gebleken dat particulieren die een privé-overweg gebruiken zich niet volledig bewust waren van het gevaar waaraan zij zich blootstelden door het feit dat de overgang over de sporen vrijgelaten werd.

Wij hebben eveneens rekening gehouden met het feit dat incidenten en defecten zich kunnen voordoen aan de veiligheidsinrichtingen van actieve overwegen en ook met het feit dat het treinpersoneel van een trein rijdend op een spoorlijn die niet beschikt over actieve signalisatie, manueel de beveiliging kan verzekeren van overwegen die overschreden worden door een trein.

## 2. Uitleg per artikel

Artikel 1. In artikel 1 worden de bepalingen 3°/1 en 5°/1 ingevoegd waarin "vergrendelingsmechanisme" en "systeem met afsluiting" worden gedefinieerd.

Art. 2. Dit artikel behoeft geen uitleg.

Art. 3. De bepaling 2° van artikel 3 wordt gewijzigd op zodanige manier dat enkele gevallen gewettigd worden, zoals stedelijke kruispunten, waar al dan niet gelijktijdig of zelfs gezamenlijk gebruik gemaakt wordt van de specifieke verkeerslichten aan de overwegen en de specifieke verkeerslichten aan de weg.

Art. 4. De vervanging van artikel 6 strekt ertoe enkel de beschrijving van veiligheidsinrichtingen met passieve signalisatie toe te laten aan de rechterkant van de weg in overeenstemming met artikel 3 betreffende de actieve signalisatie.

Art. 5. De invoeging van artikel 6/1 strekt ertoe bijkomende veiligheidsinrichtingen te beschrijven die dienen te worden ingepland aan een overweg met passieve signalisatie in overeenstemming met artikel 4 betreffende de actieve signalisatie.

Art. 6. Artikel 7 met betrekking tot privé-overwegen wordt aangevuld met een derde paragraaf die verplicht om deze privé-overwegen na elke overschrijding af te sluiten wanneer er een systeem met afsluiting is om zo het spoorvervoer veilig te stellen.

Art. 7. L'article 9 est remplacé par trois paragraphes qui rendent obligatoire le respect des injonctions données par le personnel du gestionnaire de la voie ferrée, en utilisant des signaux routiers d'interdiction de passage, lorsque des pannes affectent la signalisation active ou dans tout autre cas, particulièrement lorsqu'il s'agit d'un passage à niveau à signalisation passive.

Art. 8. L'article 14, paragraphe 1<sup>er</sup> est remplacé par un paragraphe qui clarifie quelles sont les dispositions auxquelles la signalisation doit être conforme lors de la vérification visuelle.

J'ai l'honneur d'être,

Sire,  
de Votre Majesté,  
le très respectueux  
et très fidèle serviteur,  
Le Ministre de la Mobilité,  
Fr. BELLOT

Conseil d'État, section de législation

avis 60.208/4 du 31 octobre 2016 sur un projet d'arrêté royal 'modifiant l'arrêté royal du 11 juillet 2011 relatif aux dispositifs de sécurité des passages à niveau sur les voies ferrées'

Le 5 octobre 2016, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le Ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fers belges à communiquer un avis, dans un délai de trente jours, sur un projet d'arrêté royal 'modifiant l'arrêté royal du 11 juillet 2011 relatif aux dispositifs de sécurité des passages à niveau sur les voies ferrées'.

Le projet a été examiné par la quatrième chambre le 31 octobre 2016. La chambre était composée de Pierre Vandernoot, président de chambre, Bernard Blero et Wanda Vogel, conseillers d'État, et Colette Gigot, greffier.

Le rapport a été présenté par Yves Chauffoureaux, premier auditeur.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de Pierre Vandernoot.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 31 octobre 2016.

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 2<sup>o</sup>, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, 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 n'appelle aucune observation.

Le greffier,  
Colette Gigot

Le président,  
Pierre Vandernoot

Conseil d'État, section de législation

avis 60.209/4 du 31 octobre 2016 sur un projet d'arrêté ministériel 'modifiant l'arrêté ministériel du 3 novembre 2011 fixant les normes techniques relatives aux dispositifs de sécurité des passages à niveau sur les voies ferrées'

Le 5 octobre 2016, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le Ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fers belges à communiquer un avis, dans un délai de trente jours, sur un projet d'arrêté ministériel 'modifiant l'arrêté ministériel du 3 novembre 2011 fixant les normes techniques relatives aux dispositifs de sécurité des passages à niveau sur les voies ferrées'.

Art. 7. Artikel 9 wordt vervangen door drie paragrafen die opleggen om de bevelen gegeven door personeel van de spoorwegbeheerder na te leven, door het gebruik van verkeersborden die de doorgang verbieden, wanneer er defecten zijn aan de actieve signalisatie of in elk ander geval, meer bepaald wanneer het gaat over een overweg met passieve signalisatie.

Art. 8. Artikel 14, paragraaf 1 wordt vervangen door een paragraaf die de bepalingen verduidelijkt met dewelke de signalisatie conform moet zijn tijdens de visuele verificatie.

Ik heb de eer te zijn,

Sire,  
van Uwe Majesteit,  
de zeer eerbiedige  
en zeer getrouwe dienaar,  
De Minister van Mobiliteit,  
Fr. BELLOT

Raad van State, afdeling Wetgeving

advies 60.208/4 van 31 oktober 2016 over een ontwerp van koninklijk besluit 'tot wijziging van het koninklijk besluit van 11 juli 2011 betreffende de veiligheidsinrichtingen aan overwegen op de spoorwegen'

Op 5 oktober 2016 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Minister van Mobiliteit belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een ontwerp van koninklijk besluit 'tot wijziging van het koninklijk besluit van 11 juli 2011 betreffende de veiligheidsinrichtingen aan overwegen op de spoorwegen'.

Het ontwerp is door de vierde kamer onderzocht op 31 oktober 2016. De kamer was samengesteld uit Pierre Vandernoot, kamervoorzitter, Bernard Blero en Wanda Vogel, staatsraden, en Colette Gigot, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Yves Chauffoureaux, eerste auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst van het advies is nagezien onder toezicht van Pierre Vandernoot.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 31 oktober 2016.

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 2<sup>o</sup>, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, 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.

Op die drie punten behoeft over het ontwerp geen enkele opmerking te worden gemaakt.

De griffier,  
Colette Gigot

De voorzitter,  
Pierre Vandernoot

Raad van State, afdeling Wetgeving

advies 60.209/4 van 31 oktober 2016 over een ontwerp van ministerieel besluit 'tot wijziging van het ministerieel besluit van 3 november 2011 tot vaststelling van de technische normen met betrekking tot de veiligheidsinrichtingen aan overwegen op de spoorwegen'

Op 5 oktober 2016 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Minister van Mobiliteit belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een ontwerp van ministerieel besluit 'tot wijziging van het ministerieel besluit van 3 november 2011 tot vaststelling van de technische normen met betrekking tot de veiligheidsinrichtingen aan overwegen op de spoorwegen'.

Le projet a été examiné par la quatrième chambre le 31 octobre 2016. La chambre était composée de Pierre Vandernoot, président de chambre, Bernard Blero et Wanda Vogel, conseillers d'État, et Colette Gigot, greffier.

Le rapport a été présenté par Yves Chauffoureaux, premier auditeur.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de Pierre Vandernoot.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 31 octobre 2016.

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 2<sup>o</sup>, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, 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 l'observation suivante.

Le projet visant à modifier les normes techniques relatives aux dispositifs de sécurité des passages à niveau sur les voies ferrées, il doit être soumis à la procédure de communication prévue à l'article 5 de la directive (UE) 2015/1535 du Parlement européen et du Conseil du 9 septembre 2015 'prévoyant une procédure d'information dans le domaine des réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information'. L'accomplissement de cette formalité préalable sera visé dans le préambule.

Le greffier,  
Colette Gigot

Le président,  
Pierre Vandernoot

## 21 NOVEMBRE 2017. — Arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 11 juillet 2011 relatif aux dispositifs de sécurité des passages à niveau sur les voies ferrées

PHILIPPE, Roi des Belges,  
A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 12 avril 1835 concernant les péages et les 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 et au personnel des Chemins de fer belges, 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 11 juillet 2011 relatif aux dispositifs de sécurité des passages à niveau sur les voies ferrées;

Vu l'association des gouvernements de région;

Vu l'avis n° 60.208/4 du Conseil d'État, donné le 31 octobre 2016, en application de l'article 84, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 2<sup>o</sup>, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973;

Sur la proposition du Ministre de la Mobilité,

Nous avons arrêté et arrêtons :

**Article 1<sup>er</sup>.** Dans l'article 1<sup>er</sup> de l'arrêté royal du 11 juillet 2011 relatif aux dispositifs de sécurité des passages à niveau sur les voies ferrées, sont insérés les 3<sup>o</sup>/1 et 5<sup>o</sup>/1, rédigés comme suit :

« 3<sup>o</sup>/1 "mécanisme de verrouillage" : un mécanisme qui garantit, au moyen d'un verrou ou d'une alternative similaire, que des personnes non compétentes ne puissent pas utiliser le passage à niveau; »;

« 5<sup>o</sup>/1 "système à fermeture" : soit un système à fermeture complète, soit un système à fermeture partielle et/ou un système à fermeture supplémentaire pour piétons et cyclistes, tels que décrits ci-dessous; ».

Het ontwerp is door de vierde kamer onderzocht op 31 oktober 2016. De kamer was samengesteld uit Pierre Vandernoot, kamervoorzitter, Bernard Blero en Wanda Vogel, staatsraden, en Colette Gigot, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Yves Chauffoureaux, eerste auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst van het advies is nagezien onder toezicht van Pierre Vandernoot.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 31 oktober 2016.

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 2<sup>o</sup>, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, 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 die drie punten betreft, geeft het ontwerp aanleiding tot de volgende opmerking.

Aangezien het ontwerp strekt tot wijziging van de technische normen met betrekking tot de veiligheidsinrichtingen aan de overwegen op de spoorwegen, moet daarvoor de mededelingsprocedure gevolgd worden die voorgeschreven is bij artikel 5 van richtlijn (EU) 2015/1535 van het Europees Parlement en de Raad van 9 september 2015 'betreffende een informatieprocedure op het gebied van technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij'. Van het vervullen van dit voorafgaand vormvereiste dient melding te worden gemaakt in de aanhef.

De griffier,  
Colette Gigot

De voorzitter,  
Pierre Vandernoot

## 21 NOVEMBER 2017. — Koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 11 juli 2011 betreffende de veiligheidsinrichtingen aan overwegen op de spoorwegen

FILIP, 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 bij de wet van 11 maart 1866;

Gelet op de wet van 23 juli 1926 betreffende de NMBS en het personeel van de Belgische Spoorwegen, artikel 17, vervangen bij de wet van 1 augustus 1960 en gewijzigd bij 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 11 juli 2011 betreffende de veiligheidsinrichtingen aan overwegen op de spoorwegen;

Gelet op de betrokkenheid van de gewestregeringen;

Gelet op advies nr. 60.208/4 van de Raad van State, gegeven op 31 oktober 2016, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 2<sup>o</sup>, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Op de voordracht van de Minister van Mobiliteit,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

**Artikel 1.** In artikel 1 van het koninklijk besluit van 11 juli 2011 betreffende de veiligheidsinrichtingen aan overwegen op de spoorwegen, worden de bepalingen onder 3<sup>o</sup>/1 en 5<sup>o</sup>/1 ingevoegd, luidende:

"3<sup>o</sup>/1 "vergrendelingsmechanisme": een mechanisme dat waarborgt dat, door middel van een slot of een gelijkwaardig alternatief, onbevoegden de overweg niet kunnen gebruiken;"

"5<sup>o</sup>/1 "systeem met afsluiting": of een systeem met volledige afsluiting, of een systeem met gedeeltelijke afsluiting, en/of een bijkomend afsluitsysteem voor voetgangers en fietsers, zoals beschreven hieronder;"

**Art. 2.** Dans l'article 2, § 1<sup>er</sup>, 1°, du même arrêté, les mots « la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire » sont remplacés par les mots « la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire ».

**Art. 3.** Dans l'article 3 du même arrêté, le 2° est remplacé par ce qui suit :

« 2° a) le signal lumineux de circulation d'interdiction de passage et/ou b) les signaux lumineux de circulation tels que visés aux articles 61 à 64.1 du Code de la route. ».

**Art. 4.** L'article 6 du même arrêté est remplacé par ce qui suit :

« Art. 6. Les passages à niveau à signalisation passive sont équipés, de part et d'autre et à droite du passage à niveau, soit du signal routier A 45, soit du signal routier A 47. ».

**Art. 5.** Dans la section 2 du chapitre 3 du même arrêté, il est inséré un article 6/1 rédigé comme suit :

« Art. 6/1. Ces mêmes passages à niveau peuvent être équipés d'un ou plusieurs signaux routiers A 45 ou A 47 supplémentaires. ».

**Art. 6.** L'article 7 du même arrêté est complété par un paragraphe 3 rédigé comme suit :

« § 3. Lorsqu'un passage à niveau privé est équipé d'un système qui ferme entièrement le passage à niveau, ce système doit être fermé et verrouillé au moyen d'un mécanisme de verrouillage après chaque franchissement par le particulier pour lequel le passage à niveau privé est nécessaire. ».

**Art. 7.** L'article 9 du même arrêté est remplacé par ce qui suit :

« Art. 9. § 1<sup>er</sup>. Les usagers de la voie publique ou de la voie privée se conforment à la signalisation décrite dans le présent arrêté dès qu'elle est régulière en la forme et suffisamment visible.

§ 2. Le personnel du gestionnaire de la voie ferrée peut imposer aux usagers de la voie publique ou privée une interdiction de franchissement d'un passage à niveau à l'aide d'un signal routier C3 et/ou C19.

§ 3. En particulier, en cas de défaillance de la signalisation active, les usagers de la voie publique ou privée respectent les injonctions données par le personnel du gestionnaire de la voie ferrée, qui visent à éviter des situations dangereuses, des accidents d'exploitation ou des accidents les impliquant ou impliquant d'autres personnes.

Le personnel du gestionnaire de la voie ferrée fait usage d'un signal routier C3 et/ou C19, selon le cas. ».

**Art. 8.** Dans l'article 14 du même arrêté, le paragraphe 1<sup>er</sup> est remplacé par ce qui suit :

« § 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 aux dispositions du présent arrêté et de ses arrêtes d'exécution et donne lieu à l'établissement d'un rapport écrit. ».

**Art. 9.** Le ministre qui a le transport ferroviaire dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 21 novembre 2017.

PHILIPPE

Par le Roi :

Le Ministre de la Mobilité,  
Fr. BELLOT

**Art. 2.** In artikel 2, § 1, 1°, van hetzelfde besluit worden de woorden "de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen" vervangen door de woorden "de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex".

**Art. 3.** In artikel 3 van hetzelfde besluit wordt de bepaling onder 2°, vervangen als volgt:

" 2° a) het verkeerslicht dat de overgang verbiedt en/of b) de verkeerslichten zoals bedoeld in de artikels 61 tot 64.1 van de Wegcode."

**Art. 4.** Artikel 6 van hetzelfde besluit wordt vervangen als volgt:

"Art. 6. Overwegen met passieve signalisatie zijn aan weerszijden en rechts van de overweg uitgerust ofwel met het verkeersbord A 45 ofwel met het verkeersbord A 47. ».

**Art. 5.** In afdeling 2 van hoofdstuk 3 van hetzelfde besluit wordt een artikel 6/1 ingevoegd, luidende:

"Art. 6/1. Dezelfde overwegen kunnen met een of meerdere bijkomende verkeersborden A 45 of A 47 uitgerust worden."

**Art. 6.** Artikel 7 van hetzelfde besluit wordt aangevuld met een paragraaf 3, luidende:

"§ 3. Wanneer een privé-overweg is uitgerust met een systeem dat de overweg geheel afsluit, moet het systeem worden gesloten en vergrendeld door middel van een vergrendelingsmechanisme na elke overschrijding, door de particulier voor wie de privé-overweg nodig is."

**Art. 7.** Artikel 9 van hetzelfde besluit wordt vervangen als volgt:

"Art. 9. § 1. De gebruikers van de openbare weg of van de privé-weg nemen de in dit besluit beschreven signalisatie in acht zodra zij regelmatig naar de vorm en voldoende zichtbaar is.

§ 2. Het personeel van de spoorwegbeheerder mag aan de gebruikers van de openbare- of van de privé-weg een verbod opleggen om een overweg te overschrijden, aan de hand van een verkeersbord C3 en/of C19.

§ 3. In het bijzonder, ingeval van storing van de actieve signalisatie, respecteren de gebruikers van de openbare- of van de privé-weg de bevelen van het personeel van de spoorwegbeheerder, die ertoe strekken gevaarlijke situaties, exploitatieongevallen of ongevallen waarbij zijzelf of anderen betrokken zijn te voorkomen.

Het personeel van de spoorwegbeheerder maakt hierbij gebruik van een verkeersbord C3 en/of C19 naargelang het geval."

**Art. 8.** In artikel 14 van hetzelfde besluit wordt paragraaf 1 vervangen als volgt :

"§ 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 aan de bepalingen van dit besluit en zijn uitvoeringsbesluiten en geeft aanleiding tot het opstellen van een schriftelijk verslag."

**Art. 9.** De minister bevoegd voor het spoorvervoer is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 21 november 2017.

FILIP

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit,  
Fr. BELLOT