

# PARLEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

SESSION ORDINAIRE 2010-2011

13 DECEMBRE 2010

## PROJET D'ORDONNANCE

**relative à la gestion de  
la sécurité des infrastructures routières**

### Exposé des motifs

### Présentation générale

#### I. Introduction

Le présent projet d'ordonnance a pour objectif de transposer, partiellement, la directive 2008/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières (JO L 319/59 du 29 novembre 2008).

La directive précitée a pour objectif l'établissement de procédures visant à garantir un niveau de sécurité routière uniformément élevé sur l'ensemble du réseau routier transeuropéen.

Dans son Livre blanc sur la politique des transports (Livre blanc de la Commission du 12 septembre 2001 : « La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix », COM (2001) 370), la Commission européenne a souligné la nécessité de réaliser des analyses d'impact sur la sécurité et des audits de sécurité routière, afin de déterminer et de gérer les tronçons présentant une forte concentration d'accidents dans la Communauté. Elle a fixé également l'objectif de réduire de moitié le nombre de décès sur les routes situées dans l'Union européenne entre 2001 et 2010. Cet objectif a été repris dans les Etats généraux de la sécurité routière en Région de Bruxelles-Capitale en 2003.

Afin de garantir un niveau élevé de sécurité sur le réseau routier transeuropéen, la directive 2008/96/CE prescrit l'instauration et la mise en oeuvre de procédures relatives

# BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

GEWONE ZITTING 2010-2011

13 DECEMBER 2010

## ONTWERP VAN ORDONNANTIE

**betreffende het beheer van  
de verkeersveiligheid van weginfrastructuur**

### Memorie van toelichting

### Algemene voorstelling

#### I. Inleiding

Dit ontwerp van ordonnantie heeft tot doel richtlijn 2008/96/EG van het Europees Parlement en van de Raad van 19 november 2008 inzake het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur (PbEG, L 319/59 van 29 november 2008) – gedeeltelijk – om te zetten.

De bovengenoemde richtlijn heeft tot doelstelling de vaststelling van procedures om een consequent hoog niveau van verkeersveiligheid op het trans-Europese wegennet te verzekeren.

In haar Witboek over liet transportbeleid (Witboek van de Commissie van 12 september 2001 : « Het Europese vervoerbeleid tot het jaar 2010 : tijd om te kiezen », COM (2001) 370), heeft de Commissie aangegeven dat verkeersveiligheidseffectbeoordelingen en verkeersveiligheidsaudits van wegen moeten worden uitgevoerd om gedeelten van wegen met een hoog aantal verkeersongevallen in de Gemeenschap te identificeren en te beheren. In dat witboek stelt de Commissie zich ook tot doel het aantal slachtoffers op de wegen in de Europese Unie tussen 2001 en 2010 te halveren. Deze doelstelling werd in 2003 overgenomen in de Staten-generaal van de verkeersveiligheid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Teneinde een hoog niveau van verkeersveiligheid op het trans-Europese wegennet te verzekeren, schrijft richtlijn 2008/96/EG de invoering en implementatie voor van pro-

aux évaluations des incidences sur la sécurité routière, aux audits de sécurité routière, à la gestion de la sécurité du réseau routier et aux inspections de sécurité.

Sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, le réseau transeuropéen n'est constitué que de 5,28 km d'autoroutes référencées « Brussels Westland 819 ». Etant donné qu'une transposition minimaliste n'apporterait que très peu de valeur ajoutée à la situation actuelle, il a été décidé de permettre au Gouvernement d'étendre le champ d'application de la directive aux voiries situées sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale mais ne faisant pas partie du réseau transeuropéen, pour deux raisons :

- mettre en oeuvre de façon pérenne les recommandations « infrastructure et aménagement » des Etats généraux de la sécurité routière de 2003 et du plan d'actions 2007-2010;
- permettre à la Région de Bruxelles-Capitale d'atteindre les objectifs de réduction du nombre de victimes d'accidents de la circulation toujours trop élevé au regard des dernières statistiques disponibles. Telle est la portée de l'article 3, alinéa 3, du projet d'ordonnance.

## **II. Présentation de la directive 2008/96/CE**

L'objectif principal de la directive est la mise en place de procédures adéquates pour obtenir un niveau élevé de sécurité des infrastructures routières, dans le but d'atteindre l'objectif de réduction de moitié du nombre de décès sur les routes situées dans l'Union européenne entre 2001 et 2010.

Afin d'atteindre ces objectifs, les quatre procédures suivantes ont été établies dans la directive :

En ce qui concerne l'évaluation des incidences sur la sécurité routière des projets d'infrastructure, celle-ci doit s'effectuer lors de la phase de planification initiale avant l'approbation du projet d'infrastructure. Elle doit indiquer les considérations en matière de sécurité routière qui contribuent au choix de la solution proposée.

En ce qui concerne les audits de sécurité routière pour les projets d'infrastructures, la directive précise les conditions de désignation des auditeurs et l'étendue de leur mission. Elle prévoit que le rapport d'audit, nécessaire à chaque étape du projet d'infrastructure (conception, conception détaillée, pré-mise en service et début de l'exploitation) doit aboutir à des recommandations appropriées du point de vue de la sécurité. Si l'organe compétent ne rectifie pas les as-

cedures mettant en évidence des défauts ou erreurs, il doit prendre les mesures nécessaires pour corriger ces défauts ou erreurs.

Op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bestaat het trans-Europese wegennet slechts uit 5,28 km autoweg, waarnaar verwezen wordt als « Brussels Westland E19 ». Aangezien een minimalistische omzetting maar weinig meerwaarde zou bieden ten aanzien van de huidige situatie, werd beslist om de Regering toe te laten om het toepassingsgebied van de richtlijn uit te breiden tot de wegen die zich op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bevinden, maar geen deel uitmaken van het trans-Europese netwerk, en dat omwille van twee redenen :

- het op een blijvende manier implementeren van de aanbevelingen « infrastructuur en aanleg » van de Staten-generaal van de verkeersveiligheid van 2003 en van het actieplan van 2007-2010;
- het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de mogelijkheid bieden om de vooropgestelde doelstellingen te realiseren met betrekking tot het terugdringen van het aantal slachtoffers van verkeersongevallen, dat nog altijd te hoog is op basis van de meest recente beschikbare statistieken. Dat is wat artikel 3, alinea 3, van het ontwerp van ordonnantie beoogt.

## **II. Voorstelling van de richtlijn 2008/96/EG**

De belangrijkste doelstelling van de richtlijn is het vaststellen van passende procedures om tot een hoog niveau van verkeersveiligheid op de wegen te komen om het doel te verwezenlijken van een halvering van het aantal slachtoffers op de wegen in de Europese Unie tussen 2001 en 2010.

Om deze doelstellingen te realiseren werden de volgende vier procedures in de richtlijn vastgesteld :

Wat de verkeersveiligheidseffectbeoordeling van de infrastructuurprojecten betreft, deze moet worden uitgevoerd in de planningsfase, voordat het infrastructuurproject in kwestie wordt goedgekeurd. In deze beoordeling moeten de verkeersveiligheidsoverwegingen toegelicht worden, die geleid hebben tot de keuze van de voorgestelde oplossing.

Wat de verkeersveiligheidsaudits van wegen voor infrastructuurprojecten betreft, preciseert de richtlijn de criteria voor de aanstelling van de auditoren en de omvang van hun opdracht. Ze voorziet dat het voor elke fase van het infrastructuurproject (voorontwerp, gedetailleerd ontwerp, voor de ingebruikneming en eerste gebruik) benodigde auditverslag moet uitmonden in toepasselijke aanbevelingen op het gebied van veiligheid. Als de bevoegde instantie de

pects dangereux mis en lumière par l'auditeur au cours de chaque étape du projet, il doit justifier ce choix dans une annexe au rapport.

En ce qui concerne la classification et la gestion de la sécurité sur le réseau routier en exploitation, la directive dispose que les tronçons routiers recensés comme à concentration élevée d'accidents et insécurisés doivent être évalués en priorité par des équipes d'experts à l'aide de visites sur place, sur la base de la check-list visée à l'annexe III. Un des experts au moins est un auditeur reconnu. Ensuite, des mesures correctives doivent être prises, en privilégiant celles qui présentent le rapport avantages/coûts le plus élevé. La directive demande aussi qu'une signalisation adéquate (de même que des signaux visibles de jour et de nuit et placés à une distance de sécurité en conformité avec la convention de Vienne de 1968 sur la signalisation routière) soit mise en place pour avertir les usagers de la route lorsque des travaux de voirie sont réalisés sur des tronçons routiers et pouvant par conséquent compromettre leur sécurité. Par ailleurs, elle dispose que les usagers doivent être informés, par des moyens adéquats, de la présence d'un tronçon à forte concentration d'accidents.

En ce qui concerne les inspections de sécurité, la directive stipule que les routes en exploitation doivent faire l'objet d'inspections de sécurité dans le but d'identifier les problèmes liés à la sécurité routière et de prévenir les accidents. Elle précise que la fréquence des inspections doit être suffisante pour garantir des niveaux de sécurité adéquats pour l'infrastructure routière. La directive ajoute aussi que les Etats doivent adopter des lignes directrices relatives aux mesures de sécurité temporaires applicables aux travaux de voirie. Ils mettent également en place un programme d'inspection adapté pour veiller à la bonne application de ces lignes directrices. En Région de Bruxelles-Capitale, l'ordonnance du 3 juillet 2008 relative aux chantiers en voirie répond en partie à ces obligations.

### **III. Transposition de la Directive 2008/96/CE en droit interne et présentation des spécificités de l'avant-projet d'ordonnance**

La directive 2008/96/CE doit être transposée par les Etats membres pour le 19 décembre 2010.

Suite à différentes réunions du groupe de concertation créé et piloté par le Service Public Fédéral Mobilité et Transports, il a été convenu que la transposition de l'essentiel de la directive se ferait de manière identique sur le plan du contenu par chacune des entités concernées, en l'occurrence les Régions sur le territoire desquelles le réseau routier transeuropéen passe et le Fédéral.

onveilige kenmerken die in de loop van elke fase door de auditor werden vastgesteld, niet verbetert, dient ze de redenen hiervoor in een bijlage bij het verslag te vermelden.

Wat de classificatie en het beheer van de verkeersveiligheid van het in gebruik zijnde wegennet betreft, stelt de richtlijn dat de stukken die als weggedeelten met een hoog aantal verkeersongevallen en onveilig geïdentificeerd werden, door deskundigenteams geïnspecteerd moeten worden door middel van bezoeken ter plaatse, uitgevoerd aan de hand van de in bijlage III bedoelde elementen. Ten minste één lid van het deskundigenteam moet een erkende auditor zijn. Vervolgens moeten er verbeteringsmaatregelen getroffen worden, waarbij prioriteit gegeven moet worden aan de maatregelen met de beste kosten-batenverhouding. De richtlijn vraagt ook dat er passende verkeerstekens (evenals borden die zowel overdag als 's nachts goed zichtbaar zijn, op een veilige afstand geplaatst worden en voldoen aan het Verdrag van Wenen inzake verkeerstekens van 1968) worden aangebracht om de weggebruikers te waarschuwen dat weggedeelten worden hersteld en dat de veiligheid van de weggebruikers dus gevaren kan lopen. Voor het overige stelt de richtlijn tevens dat de weggebruikers, met behulp van gepaste middelen, in kennis moeten worden gesteld van het bestaan van een weggedeelte met een hoog aantal verkeersongevallen.

Wat de verkeersveiligheidsinspecties betreft, stipuleert de richtlijn dat er verkeersveiligheidsinspecties van in gebruik zijnde wegen moeten worden uitgevoerd, teneinde de veiligheidskenmerken van de wegen te identificeren en ongevallen te voorkomen. Ze preciseert dat deze inspecties voldoende regelmatig moeten plaatsvinden om een toereikend verkeersveiligheidsniveau voor de desbetreffende weginfrastructuur te verzekeren. De richtlijn voegt hier nog aan toe dat de Lidstaten richtlijnen voor tijdelijke verkeersveiligheidsmaatregelen moeten vastleggen, die van toepassing zijn op wegwerkzaamheden. Ze moeten ook een passend inspectieschema uitvoeren om zeker te stellen dat deze richtsnoeren worden nageleefd. In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest komt de ordonnantie van 3 juli 2008 betreffende de bouwplaatsen op de openbare weg gedeeltelijk tegemoet aan deze verplichtingen.

### **III. Omzetting van Richtlijn 2008/96/EG in binnenlands recht en voorstelling van de bijzonderheden van het voorontwerp van ordonnantie**

Richtlijn 2008/96/EG moet door de lidstaten omgezet worden tegen 19 december 2010.

Tijdens verschillende vergaderingen van de overleg-groep die werd opgericht en geleid door de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer werd overeengekomen dat de richtlijn door alle betrokken entiteiten, te weten de Gewesten op wier grondgebied in aanmerking komende tunnels worden aangelegd of aangelegd zouden kunnen worden en de federale overheid, inhoudelijk identiek zal worden omgezet.

L'option prise dans le projet d'ordonnance est d'assurer une transposition aussi proche que possible du texte de la directive 2008/96/CE. La lecture des considérants de la directive précitée permet la bonne compréhension du contenu de ce projet.

La directive comporte 16 articles ainsi que 4 annexes non obligatoires mais fortement recommandées.

La première annexe, intitulée « Evaluation des incidences sur la sécurité routière des projets d'infrastructure », énumère les critères à respecter pour réaliser ces évaluations d'incidences.

La deuxième annexe, intitulée « Audits de sécurité routière pour les projets d'infrastructure », propose les critères à respecter lors de la réalisation des audits de sécurité routière.

La troisième annexe, intitulée « Classification des tronçons à forte concentration d'accidents et classification de la sécurité du réseau », suggère les éléments à prendre en compte dans le recensement des tronçons routiers à forte concentration d'accidents en vue d'une analyse dans le cadre de la classification de la sécurité du réseau .

La quatrième annexe intitulée « Informations devant figurer dans les rapports d'accidents » propose les éléments importants devant figurer dans les rapports d'accidents. Cette matière relève du Fédéral.

Il est à signaler, en conclusion, que le groupe de concertation ne limitera pas ses activités à la détermination des modalités de la transposition de la directive mais qu'il sera un lieu d'échange d'informations entre experts et de suivi de l'état d'avancement des travaux d'implémentation au sein de chaque entité concernée, notamment en ce qui concerne la formation et la reconnaissance mutuelle des auditeurs.

In het ontwerp van ordonnantie wordt voor een omzetting gekozen, die zo dicht mogelijk de tekst van richtlijn 2008/96/EG benadert. De consideransen van de richtlijn zorgen voor een goed begrip van de inhoud van dit ontwerp.

De richtlijn bestaat uit 16 artikelen evenals 4 niet-verplichte, maar wel sterk aanbevolen bijlagen.

De eerste bijlage, getiteld « Verkeersveiligheidseffectbeoordeling van wegen voor infrastructuurprojecten », somt de na te leven criteria voor de uitvoering van deze effectbeoordelingen op.

De tweede bijlage, getiteld « Verkeersveiligheidsaudits van wegen voor infrastructuurprojecten », stelt de bij de uitvoering van verkeersveiligheidsaudits na te leven criteria voor.

De derde bijlage, getiteld « Classificatie van weggedeelten met een hoog aantal verkeersongevallen en van wegenverkeersveiligheid », suggereert de elementen waarmee rekening gehouden moet worden bij de identificatie van weggedeelten met een hoog aantal ongevallen met het oog op een analyse in het kader van de classificatie van de verkeersveiligheid van het wegennet.

De vierde bijlage, getiteld « Ongevalsinformatie in ongevalsverslagen » stelt de belangrijke elementen voor, die in de ongevalsverslagen vermeld moeten worden. Dit is een federale bevoegdheid.

Tot slot dient opgemerkt te worden dat de overleggroep haar activiteiten niet zal beperken tot de vaststelling van de modaliteiten voor de omzetting van de richtlijn, maar dat zij tevens zal fungeren als een plaats waar deskundigen informatie kunnen uitwisselen en waar de voortgang van de implementeringswerkzaamheden binnen de desbetreffende entiteit gevolgd kan worden, met name op het vlak van opleiding en wederzijdse erkenning van de auditoren.

## Commentaire des articles

### *Article 1<sup>er</sup>*

Cet article mentionne, comme imposé par l'article 8 de la loi spéciale du 12 janvier 1989 relative aux institutions bruxelloises, que l'ordonnance en projet règle une matière visée à l'article 39 de la Constitution.

### *Article 2*

Cet article précise l'objet de l'ordonnance et fait figurer l'intitulé complet de la directive.

## Commentaar bij de artikelen

### *Artikel 1*

Dit artikel vermeldt, zoals opgelegd door artikel 8 van de bijzondere wet van 12 januari 1989 met betrekking tot de Brusselse instellingen, dat de ontwerordonnantie een aanleiding moet bedoeld in artikel 39 van de Grondwet.

### *Artikel 2*

Dit artikel preciseert het doel van de ordonnantie en vermeldt de volledige naam van de richtlijn.

*Article 3*

La directive s'applique obligatoirement aux routes qui appartiennent au réseau routier transeuropéen, qu'elles en soient au stade de la conception, de la construction ou de l'exploitation.

En Région de Bruxelles-Capitale, le réseau transeuropéen n'est constitué que de 5,28 km d'autoroutes référencées « Brussels Westland E19 ». Une transposition minimalistique n'apporterait donc que peu de valeur ajoutée à la situation actuelle.

En vertu des Etats généraux de la Sécurité routière en Région de Bruxelles-Capitale de 2003, du plan d'actions 2007-2010, et de l'accord de Gouvernement 2009-2014, il y a lieu de permettre une transposition « élargie » de la directive. L'objectif final étant la réduction du nombre de victimes d'accidents de la circulation, toujours trop élevé au regard des dernières statistiques disponibles.

D'où la possibilité offerte au Gouvernement d'élargir le champ d'application de l'ordonnance aux voiries situées sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale mais ne faisant pas partie dudit réseau transeuropéen.

La directive ne s'applique pas aux tunnels routiers couverts par la directive 2004/54/CE.

*Article 4*

Cet article définit un certain nombre de notions utilisées dans l'ordonnance. Elles proviennent de la directive à transposer.

*Article 5*

Cet article prévoit qu'une évaluation des incidences sur la sécurité routière doit être effectuée pour tous les projets d'infrastructure. Il en explique le contenu et le moment de sa réalisation.

*Article 6*

Cet article précise les modalités de réalisation et le contenu des contrôles de sécurité des projets routiers (audits). Il précise aussi le rôle et les compétences des auditeurs.

*Article 7*

Cet article précise les modalités de réalisation de la classification et de gestion de la sécurité sur le réseau routier en exploitation.

*Artikel 3*

De richtlijn is verplicht van toepassing op wegen die deel uitmaken van het trans-Europese wegennet en heeft betrekking op zowel wegen in de ontwerp- of aanlegfase als op wegen die reeds in gebruik zijn.

In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bestaat het trans-Europese wegennet slechts uit 5,28 km autosnelweg, waar-naar verwezen wordt als « Brussels Westland E19 ». Een minimalistische omzetting zou dus maar weinig meerwaarde bieden ten aanzien van de huidige situatie.

Krachtens de Staten-generaal van de verkeersveiligheid, het actieplan 2007-2010, en het Regeerakkoord 2009-2014, moet een « uitgebreide » omzetting van de richtlijn toege-staan worden, met als uiteindelijke doel : het terugdringen van het aantal slachtoffers van verkeersongevallen dat nog altijd te hoog is op basis van de meest recente beschikbare statistieken.

Vandaar dat de Regering de mogelijkheid geboden wordt om het toepassingsgebied van de ordonnantie verder uit te breiden tot de wegen die zich op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bevinden, maar geen deel uitmaken van het trans-Europese netwerk.

Deze richtlijn is niet van toepassing op tunnels die onder Richtlijn 2004/54/EG vallen.

*Artikel 4*

Dit artikel legt een bepaald aantal begrippen vast, die in de ordonnantie gebruikt worden. Deze zijn afkomstig van de om te zetten richtlijn.

*Artikel 5*

Dit artikel voorziet dat er voor alle infrastructuurprojec-ten een verkeersveiligheidseffectbeoordeling van een weg moet worden uitgevoerd en licht de inhoud ervan toe, als-ook het tijdstip waarop de beoordeling verricht moet wor-den.

*Artikel 6*

Dit artikel preciseert de modaliteiten voor de uitvoering en de inhoud van de verkeersveiligheidsaudits van een weg, alsook de rol van en de competenties waarover de auditoren dienen te beschikken.

*Artikel 7*

Dit artikel preciseert de uitvoeringsmodaliteiten van de classificatie en het beheer van de verkeersveiligheid op het in gebruik zijnde wegennet.

*Article 8*

Cet article explique le but des inspections de sécurité, leur contenu et leur fréquence.

*Article 9*

Cet article prévoit qu'il faut adopter des lignes directrices, soit des mesures indiquant les étapes à suivre et les éléments à prendre en considération lors de l'application des différentes procédures de sécurité prévues par la directive.

*Article 10*

La directive dispose que les programmes de formation des auditeurs doivent être adoptés pour le 19 décembre 2011 au plus tard. La formation est sanctionnée par un certificat d'aptitude et doit être continue. Cet article précise aussi les exigences/conditions de désignation des auditeurs.

La Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics, des Transports, de l'Informatique régionale et communale, de l'Egalité des chances, de la Tutelle sur le Port de Bruxelles et du Transport rémunéré des personnes (taxis),

Brigitte GROUWELS

*Artikel 8*

Dit artikel licht het doel van de verkeersveiligheidsinspecties, alsook hun inhoud en regelmaat toe.

*Artikel 9*

Dit artikel voorziet de goedkeuring van richtsnoeren of maatregelen die de te volgen stappen en de in aanmerking te nemen elementen vermelden bij de toepassing van de verschillende door de richtlijn voorziene veiligheidsprocedures.

*Artikel 10*

De richtlijn stelt dat er tegen uiterlijk 19 december 2011 opleidingscurricula voor verkeersveiligheidsdeskundigen moeten worden vastgesteld. Na de opleiding gevolgd te hebben, zullen deze deskundigen een bekwaamheidscertificaat ontvangen en zullen ze regelmatig verdere opleidingscursussen dienen te volgen. Dit artikel preciseert ook de eisen/voorwaarden voor de aanstelling van de auditoren.

De Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken, Vervoer, Gewestelijke en gemeentelijk Informatica, Gelijkekansenbeleid, Toezicht op Haven van Brussel en Bezoldigd vervoer van personen (Taxi's),

Brigitte GROUWELS

**AVANT-PROJET D'ORDONNANCE  
SOUMIS À L'AVIS  
DU CONSEIL D'ETAT**

**AVANT-PROJET D'ORDONNANCE**

**relative à la gestion de  
la sécurité des infrastructures routières**

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Sur la proposition de la Ministre des Travaux publics et des Transports,

Après en avoir délibéré,

**ARRETE :**

La Ministre de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports est chargée de présenter, au nom du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, au Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale, le projet d'ordonnance dont la teneur suit :

Ordonnance du ... relative à la gestion de la sécurité des infrastructures routières

Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale a adopté et Nous, Gouvernement, sanctionnons ce qui suit :

*Article 1<sup>er</sup>*

La présente ordonnance règle une matière visée à l'article 39 de la Constitution.

*Article 2*

La présente ordonnance transpose partiellement, pour ce qui concerne la Région de Bruxelles-Capitale, la Directive 2008/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières.

*Article 3*

La présente ordonnance prescrit l'instauration et la mise en œuvre des procédures relatives aux évaluations des incidences sur la sécurité routière, aux audits de sécurité routière, à la gestion de la sécurité du réseau routier et aux inspections de sécurité.

La présente ordonnance s'applique aux routes qui appartiennent au réseau routier transeuropéen, qu'elles en soient au stade de la conception, de la construction ou de l'exploitation.

Le Gouvernement peut appliquer les dispositions de la présente ordonnance aux infrastructures routières sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale mais ne faisant pas partie dudit réseau routier transeuropéen.

**VOORONTWERP VAN ORDONNANTIE  
ONDERWORPEN AAN HET ADVIES  
VAN DE RAAD VAN STATE**

**VOORONTWERP VAN ORDONNANTIE**

**betreffende het beheer van  
de verkeersveiligheid van weginfrastructuur**

De Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest,

Op voorstel van de Minister van Openbare Werken en Vervoer,

Na beraadslaging,

**BESLUIT :**

De Minister van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Openbare Werken en Vervoer, wordt belast om, in naam van de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, aan het Parlement van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, het ontwerp van ordonnantie voor te stellen, waarvan de inhoud volgt :

Ordonnantie van ... betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur

Het Parlement van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft aangenomen en Wij, de Regering, bekrachtigen het volgende :

*Artikel 1*

Deze ordonnantie regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 39 van de Grondwet.

*Artikel 2*

Onderhavige ordonnantie zet Richtlijn 2008/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 november 2008 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur, gedeeltelijk om, wat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreft.

*Artikel 3*

In deze ordonnantie worden de procedures vastgesteld en uitgevoerd met betrekking tot veiligheidseffectbeoordelingen, verkeersveiligheidsaudits, het beheer van de verkeersveiligheid van het wegennet en verkeersveiligheidsinspecties.

Onderhavige ordonnantie is van toepassing op wegen die deel uitmaken van het trans-Europese wegennet en heeft betrekking op zowel wegen in de ontwerp- of aanlegfase als op wegen die reeds in gebruik zijn.

De Regering kan de bepalingen van onderhavige verordening toepassen op de wegen die zich op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bevinden, maar geen deel uitmaken van het trans-Europese netwerk.

La présente ordonnance ne s'applique pas aux tunnels routiers, couverts par l'ordonnance du 10 juillet 2008 relative aux exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen.

#### *Article 4*

Aux fins de la présente ordonnance, on entend par :

- 1° « réseau routier transeuropéen » : le réseau routier défini à l'annexe 1, section 2 de la directive n° 1692/96/CE;
- 2° « organe compétent » : tout organisme public ou privé, établi au niveau national, régional ou local et participant, en raison de ses compétences, à la mise en oeuvre de la présente ordonnance, y compris des organismes désignés comme étant des organes compétents qui existaient déjà avant l'entrée en vigueur de la présente ordonnance, s'ils répondent aux exigences de la présente ordonnance;
- 3° « évaluation des incidences sur la sécurité routière » : une analyse comparative stratégique des incidences qu'une nouvelle route ou une modification substantielle du réseau existant auront sur le niveau de sécurité du réseau routier;
- 4° « audit de sécurité routière » : une vérification indépendante, détaillée, systématique et technique de la sécurité portant sur les caractéristiques de conception d'un projet d'infrastructure routière et couvrant toutes les étapes depuis la planification jusqu'au début de l'exploitation;
- 5° « classification des tronçons à forte concentration d'accidents » : une méthode d'identification, d'analyse et de classification des tronçons du réseau routier ouverts à la circulation depuis plus de trois ans et sur lesquels a été enregistré un nombre important d'accidents mortels;
- 6° « classification de la sécurité du réseau » : une méthode visant à identifier, à analyser et à classer les sections du réseau routier existant en fonction de leur potentiel d'amélioration de la sécurité et d'économie des coûts liés aux accidents;
- 7° « inspection de sécurité » : la vérification ordinaire périodique des caractéristiques et des défauts exigeant une intervention d'entretien pour des raisons de sécurité;
- 8° « lignes directrices » : les mesures qui indiquent les étapes à suivre et les éléments à prendre en considération lors de l'application des procédures de sécurité établies dans la présente ordonnance;
- 9° « projet d'infrastructure » : un projet concernant la construction d'infrastructures routières nouvelles ou une modification substantielle du réseau existant ayant des effets sur les débits de circulation.

#### *Article 5*

1. Le Gouvernement veille à ce qu'une évaluation des incidences sur la sécurité routière soit effectuée pour tous les projets d'infrastructure sur les voiries sur lesquelles cette ordonnance est d'application.
2. L'évaluation des incidences sur la sécurité routière est effectuée lors de la phase de planification initiale avant l'approbation du projet d'infrastructure. À cet égard, le Gouvernement s'efforce de respecter les critères fixés à l'annexe I de la présente ordonnance.
3. L'évaluation des incidences sur la sécurité routière indique les considérations en matière de sécurité routière qui contribuent au choix de la solution proposée. Elle fournit, en outre, toutes les informations nécessaires à l'analyse coûts/avantages des différentes options évaluées.

Deze ordonnantie is niet van toepassing op tunnels die onder de ordonnantie van 10 juli 2008 betreffende de minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet vallen.

#### *Artikel 4*

Voor de toepassing van onderhavige ordonnantie wordt verstaan onder :

- 1° « trans-Europes wegennet » : het wegennet, beschreven in deel 2 van bijlage I bij Beschikking nr. 1692/96/EG;
- 2° « bevoegde instantie » : alle publieke of private organisaties op nationaal, regionaal of lokaal niveau die ingevolge hun bevoegdheden betrokken zijn bij de tenuitvoerlegging van deze richtlijn, met inbegrip van de als bevoegde instanties aangewezen instanties die reeds vóór de inwerkingtreding van deze ordonnantie bestonden, mits zij voldoen aan de eisen van deze ordonnantie;
- 3° « verkeersveiligheidseffectbeoordeling van een weg » : een strategische vergelijkende beoordeling van het effect dat een nieuwe weg of een grondige wijziging van het bestaande wegennet heeft op het verkeersveiligheidsniveau van het wegennet;
- 4° « verkeersveiligheidsaudit van een weg » : een onafhankelijke, gedetailleerde, systematische en technische verkeersveiligheidscontrole van de ontwerkenmerken van een infrastructuurproject, in alle fasen van het project, van planning tot eerste gebruik;
- 5° « classificeren van gedeelten met een hoog aantal verkeersongevallen » : methode voor het identificeren, analyseren en classificeren van gedeelten van het wegennet die meer dan drie jaar in gebruik zijn en waarop een groot aantal verkeersongevallen met dodelijke afloop heeft plaatsgevonden;
- 6° « classificatie van de verkeersveiligheid van het wegennet » : een methode voor het afbakenen, analyseren en indelen van gedeelten van het bestaande wegennet volgens hun potentieel voor de ontwikkeling van de verkeersveiligheid en het besparen van de kosten van ongevallen;
- 7° « verkeersveiligheidsinspectie » : een gewone periodieke beoordeling van de kenmerken en gebreken waarvoor onderhoudswerkzaamheden nodig zijn met het oog op de verkeersveiligheid;
- 8° « richtsnoeren » : maatregelen waarin is bepaald welke stappen moeten worden genomen en welke elementen in overweging moeten worden genomen bij de toepassing van de in deze ordonnantie uiteengezette verkeersveiligheidsprocedures;
- 9° « infrastructuurproject » : een project voor de bouw van nieuwe wegeninfrastructuur of voor de grondige wijziging van het bestaande wegennet met gevolgen voor de hoeveelheid verkeersstroom.

#### *Artikel 5*

1. De Regering ziet erop toe dat voor alle infrastructuurprojecten op de wegen waarop deze ordonnantie van toepassing is, een verkeersveiligheidseffectbeoordeling van een weg wordt uitgevoerd.
2. Deze beoordeling wordt uitgevoerd in de planningsfase voordat het infrastructuurproject is goedgekeurd. Daarbij tracht de Regering aan de criteria in bijlage I van deze ordonnantie te voldoen.
3. In de beoordeling van een weg wordt een toelichting gegeven bij de verkeersveiligheidsoverwegingen die geleid hebben tot de keuze voor de voorgestelde oplossing. De beoordeling bevat voorts ook alle relevante informatie die nodig is voor een kosten-batenanalyse van de verschillende beoordeelde opties.

*Article 6*

1. Le Gouvernement veille à ce que des audits de sécurité routière soient effectués pour tous les projets d'infrastructure sur les voiries sur lesquelles cette ordonnance est d'application..
2. Lors de la réalisation d'audits de sécurité routière, le Gouvernement s'efforce de respecter les critères fixés à l'annexe II de la présente ordonnance.

Le Gouvernement veille à ce qu'un auditeur soit désigné pour effectuer l'audit des caractéristiques de conception d'un projet d'infrastructure.

L'auditeur est désigné conformément à l'article 10, paragraphe 4, et possède les compétences et la formation nécessaires prévues à l'article 10. Lorsque les audits sont confiés à des équipes, au moins un membre de l'équipe est en possession d'un certificat d'aptitude visé à l'article 10, paragraphe 3.

3. Les audits de sécurité routière font partie intégrante du processus de conception du projet d'infrastructure aux stades de la conception, de la conception détaillée, de la pré-mise en service et du début de l'exploitation.
4. Le Gouvernement veille à ce que l'auditeur expose les aspects de la conception qui mettent en jeu la sécurité dans un rapport d'audit pour chaque étape du projet d'infrastructure. Lorsque des aspects dangereux sont mis en lumière au cours de l'audit mais que la conception n'est pas rectifiée avant l'achèvement de l'étape en cause selon les indications de l'annexe II, l'organe compétent justifie ce choix dans une annexe au rapport.
5. Le Gouvernement veille à ce que le rapport visé au paragraphe 4 se traduise par des recommandations appropriées du point de vue de la sécurité.

*Article 7*

1. Le Gouvernement veille à ce que la classification des tronçons à forte concentration d'accidents et la classification de la sécurité du réseau soient fondées sur des examens de l'exploitation du réseau routier réalisés au moins tous les trois ans sur les voiries sur lesquelles cette ordonnance est d'application.. À cet égard, le Gouvernement s'efforce de satisfaire aux critères visés à l'annexe III de la présente ordonnance.
2. Le Gouvernement veille à ce que les tronçons routiers présentant une priorité essentielle conformément aux résultats de la classification des tronçons à forte concentration d'accidents et de la classification de la sécurité du réseau soient évalués par des équipes d'experts à l'aide de visites sur place sur la base des éléments visés à l'annexe III, point 3. Un membre au moins de l'équipe d'experts répond aux exigences visées à l'article 10, paragraphe 4, point a).
3. Le Gouvernement veille à ce que les mesures correctives soient axées sur les tronçons routiers visés au paragraphe 2. La priorité est donnée aux mesures visées à l'annexe III, point 3 e), en privilégiant celles qui présentent le rapport avantages/coûts le plus élevé.
4. Le Gouvernement veille à ce qu'une signalisation adéquate soit mise en place pour avertir les usagers de la route lorsque des travaux de voirie sont réalisés sur des tronçons routiers et peuvent par conséquent compromettre leur sécurité. Cette signalisation comporte également des signaux visibles de jour et de nuit et placés à une distance de sécurité et est conforme aux dispositions de la convention de Vienne de 1968 sur la signalisation routière.

*Artikel 6*

1. De Regering ziet er op toe dat een verkeersveiligheidsaudit van een weg wordt uitgevoerd voor alle infrastructuurprojecten op de wegen waarop deze ordonnantie van toepassing is.
2. Bij het uitvoeren van verkeersveiligheidsaudits van een weg streeft de Regering ernaar aan de criteria van bijlage II van deze ordonnantie te voldoen.

De Regering ziet erop toe dat een auditor wordt aangesteld om een audit van de ontwerpkenmerken van een infrastructuurproject uit te voeren.

De auditor wordt aangesteld overeenkomstig artikel 10, lid 4 en beschikt over de krachtens artikel 10 vereiste bekwaamheid en opleiding. Wanneer audits door teams worden uitgevoerd, bezit ten minste één lid van het team het in artikel 10, lid 3 bedoelde bekwaamheidscertificaat.

3. Verkeersveiligheidsaudits van wegen zijn een integrerend onderdeel van het ontwerpproces van het infrastructuurproject in de fasen van het voorontwerp, het gedetailleerde ontwerp, voor de ingebruikneming en in het eerste gebruik.
4. De Regering ziet er op toe dat de auditor in zijn auditverslag voor elke fase van het infrastructuurproject de verkeersveiligheidskritieke ontwerpelementen vermeldt. Wanneer tijdens de uitvoering van de audit onveilige kenmerken worden vastgesteld maar het ontwerp niet wordt verbeterd vóór het einde van de geschikte fase, zoals vermeld in bijlage II, vermeldt de bevoegde instantie de redenen hiervoor in een bijlage bij het auditverslag.
5. De Regering ziet erop toe dat het in lid 4 bedoelde verslag uitmondt in toepasselijke aanbevelingen op het gebied van veiligheid.

*Artikel 7*

1. De Regering ziet erop toe dat de classificatie van weggedeelten met een hoog aantal ongevallen en van de verkeersveiligheid van het wegennet waarop deze ordonnantie van toepassing is ten minste om de drie jaar wordt beoordeeld in het kader van de beoordelingen van de exploitatie van het wegennet. Daarbij tracht de Regering aan de criteria in bijlage III van onderhavige ordonnantie te voldoen.
2. De Regering ziet erop toe dat weggedeelten met een hogere prioriteit op grond van de resultaten van de classificatie van weggedeelten met een hoog aantal verkeersongevallen en van de verkeersveiligheid van het wegennet door deskundigenteams worden geïnspecteerd door middel van bezoeken ter plaatse uitgevoerd aan de hand van de in bijlage III, punt 3, bedoelde elementen. Ten minste één lid van het deskundigenteam moet aan de in artikel 10, lid 4, onder a), vastgestelde eisen voldoen.
3. De Regering ziet erop toe dat de verbeteringsmaatregelen worden gericht op de in lid 2 bedoelde weggedeelten. Daarbij wordt prioriteit gegeven aan de in bijlage III, punt 3, onder e), bedoelde maatregelen, en wordt aandacht geschonken aan de maatregelen met de beste kosten-batenverhouding.
4. De Regering ziet erop toe dat passende verkeerstekens worden aangebracht om weggebruikers te waarschuwen dat weggedeelten worden hersteld en dat dus de veiligheid van de weggebruikers gevaar kan lopen. Deze borden omvatten borden die zowel overdag als 's nachts goed zichtbaar zijn en op een veilige afstand zijn geplaatst, en voldoen aan de bepalingen van het Verdrag van Wenen inzake verkeerstekens van 1968.

5. Le Gouvernement veille à ce que les usagers de la route soient informés, par des moyens adéquats, de la présence d'un tronçon à forte concentration d'accidents. Si le Gouvernement décide d'utiliser une signalisation, celle-ci est conforme aux dispositions de la convention de Vienne de 1968 sur la signalisation routière.

#### *Article 8*

1. Le Gouvernement veille à ce que les routes en exploitation sur les voies sur lesquelles cette ordonnance est d'application, fassent l'objet d'inspections de sécurité dans le but d'identifier les problèmes liés à la sécurité routière et de prévenir les accidents.
2. Les inspections de sécurité comprennent des inspections périodiques du réseau routier et des études sur les incidences éventuelles des travaux de voirie sur la sécurité du débit de circulation.
3. Le Gouvernement veille à ce que les inspections périodiques soient menées par l'organe compétent. La fréquence de ces inspections est suffisante pour garantir des niveaux de sécurité adéquats pour l'infrastructure routière en question.
4. Le Gouvernement adopte des lignes directrices relatives aux mesures de sécurité temporaires applicables aux travaux de voirie. Il met également en place un programme d'inspection adapté pour veiller à la bonne application de ces lignes directrices.

#### *Article 9*

Le Gouvernement adopte des lignes directrices afin d'aider les organes compétents dans l'application de la présente ordonnance.

#### *Article 10*

1. Le Gouvernement veille à ce que les programmes de formation pour les auditeurs de sécurité routière, s'ils n'existent pas encore, soient adoptés au plus tard le 19 décembre 2011.
2. Le Gouvernement veille à ce que les auditeurs de sécurité routière qui assument les fonctions requises par la présente ordonnance suivent une formation initiale sanctionnée par un certificat d'aptitude et participent à des cours de perfectionnement organisés régulièrement.
3. Le Gouvernement veille à ce que les auditeurs de sécurité routière soient en possession d'un certificat d'aptitude. Les certificats délivrés avant l'entrée en vigueur de la présente ordonnance sont reconnus.
4. Le Gouvernement veille à ce que les auditeurs soient désignés conformément aux exigences suivantes :
  - a) ils possèdent une expérience ou une formation appropriée dans les domaines de la conception des routes, de l'ingénierie de la sécurité routière et de l'analyse des accidents;
  - b) à partir du 19 décembre 2013, les audits de sécurité routière sont exclusivement menés par des auditeurs ou par des équipes comprenant des auditeurs, satisfaisant aux exigences visées aux paragraphes 2 et 3;
  - c) aux bonnes fins de l'audit du projet d'infrastructure, l'auditeur ne participe pas à la conception ou à l'exploitation du projet d'infrastructure concerné.

#### *Article 11*

La présente ordonnance entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

5. De Regering neemt de nodige maatregelen om te garanderen dat de weggebruikers in kennis worden gesteld van het bestaan van een weggedeelte met een hoog aantal verkeersongevallen. Indien een lidstaat besluit verkeersborden te gebruiken, voldoen deze aan de bepalingen van het Verdrag van Wenen inzake verkeerstekens van 1968.

#### *Artikel 8*

1. De Regering ziet er op toe dat er verkeersveiligheidsinspecties van in gebruik zijnde wegen waarop deze ordonnantie van toepassing is worden uitgevoerd teneinde de veiligheidskenmerken van de wegen te identificeren en ongevallen te voorkomen.
2. Deze inspecties bestaan uit periodieke inspecties van het wegennet en onderzoek naar mogelijke gevolgen verkeersveiligheidseffecten van wegwerkzaamheden in relatie tot de verkeersstroom.
3. De Regering ziet er op toe dat de bevoegde instantie periodieke inspecties uitvoert. Deze inspecties moeten voldoende regelmatig plaatsvinden zodat een toereikend verkeersveiligheidsniveau voor de desbetreffende wegeninfrastructuur verzekerd is.
4. De Regering stelt richtsnoeren vast voor tijdelijke verkeersveiligheidsmaatregelen die van toepassing zijn op wegwerkzaamheden. Zij voert ook een passend inspectieschema uit om zeker te stellen dat die richtsnoeren worden nageleefd.

#### *Artikel 9*

De Regering stelt richtsnoeren vast, teneinde de bevoegde instantie bij te staan bij de uitvoering van deze ordonnantie.

#### *Artikel 10*

1. De Regering ziet er erop toe dat uiterlijk 19 december 2011 opleidingscurricula voor verkeersveiligheidsdeskundigen worden vastgesteld, voor zover zij nog niet bestaan.
2. Wanneer verkeersveiligheidsauditoren taken uitvoeren die in deze ordonnantie zijn vastgesteld, moeten zij een eerste opleiding volgen, waarna zij een bekwaamheidscertificaat ontvangen. Vervolgens moeten zij regelmatig verdere opleidingscursussen volgen.
3. De Regering ziet er op toe dat verkeersveiligheidsauditoren houder zijn van een bekwaamheidscertificaat. Certificaten die vóór de inwerkingtreding van deze ordonnantie zijn afgegeven, worden erkend.
4. De Regering ziet er op toe dat de auditoren worden aangesteld overeenkomstig de volgende vereisten :
  - a) ze hebben relevante ervaring of opleiding op het gebied van wegenontwerp, wegenverkeersveiligheidstechnieken en ongevalsanalyse;
  - b) vanaf 19 december 2013, mogen verkeersveiligheidsaudits alleen nog worden uitgevoerd door auditoren, of teams waar auditoren deel van uitmaken, die aan de in de ledien 2 en 3 bedoelde eisen voldoen;
  - c) de auditoren mogen niet betrokken zijn bij het ontwerp of de exploitatie van het infrastructuurproject waarop de door hen uitgevoerde audit betrekking heeft.

#### *Artikel 11*

Onderhavige ordonnantie treedt in werking op de dag van de bekendmaking ervan in het *Belgisch Staatsblad*.

Promulguons la présente ordonnance, ordonnons qu'elle soit revêtue du sceau de l'Etat et publiée par le *Moniteur belge*.

Bruxelles, le \*\*\*\*\*

Pour le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

Le Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et Sites, de la Propreté publique, de la Coopération au Développement, de la Promotion de l'image nationale et internationale de Bruxelles,

Charles PICQUE

La Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux Publics et du Transport,

Brigitte GROUWELS

Kondigen deze wet af, bevelen dat zij met's Lands zegel zal worden bekleed en door het *Belgisch Staatsblad* zal worden bekendgemaakt.

Brussel, \*\*\*\*\*

Voor de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest :

De Minister-Voorzitter van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Openbare Netheid, Ontwikkelingssamenwerking, Bevordering van het nationaal en internationaal Imago van Brussel,

Charles PICQUE

De Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,

Brigitte GROUWELS

**Annexe I**

**Évaluation des incidences sur  
la sécurité routière des projets d'infrastructure**

1. Composantes d'une évaluation des incidences sur la sécurité routière :
  - a) définition du problème;
  - b) situation actuelle et scénario de statu quo;
  - c) objectifs de sécurité routière;
  - d) analyse des incidences des options proposées sur la sécurité routière;
  - e) comparaison des options, dont analyse du rapport coûts/avantages;
  - f) présentation de l'éventail de solutions possibles.
2. Éléments à prendre en compte :
  - a) décès et accidents, objectifs de réduction comparés au scénario de statu quo;
  - b) choix des itinéraires et nature du trafic;
  - c) répercussions éventuelles sur les réseaux existants (par exemple, sorties, intersections, passages à niveau);
  - d) usagers de la route, notamment usagers vulnérables (par exemple, piétons, cyclistes, motocyclistes);
  - e) trafic (par exemple, volume du trafic, catégorisation du trafic par type);
  - f) saisonnalité et conditions climatiques;
  - g) présence d'un nombre suffisant d'aires de stationnement sûres;
  - h) activité sismique.

**Bijlage I**

**Verkeersveiligheidseffectbeoordeling  
van wegen voor infrastructuurprojecten**

1. Onderdelen van een verkeersveiligheidseffectbeoordeling van een weg :
  - a) definitie van het probleem;
  - b) huidige situatie en « nietsdoen »-scenario;
  - c) verkeersveiligheidsdoelstellingen;
  - d) beoordeling van de gevolgen voor de verkeersveiligheid van de voorgestelde alternatieven;
  - e) vergelijking van de alternatieven, inclusief kosten-batenanalyse;
  - f) presentatie van de reeks van mogelijke oplossingen.
2. Elementen waarmee rekening moet worden gehouden :
  - a) (dodelijke) ongevallen; verminderingsdoelstellingen tegenover « nietsdoen »-scenario;
  - b) routekeuze en verkeerspatronen;
  - c) mogelijke gevolgen voor het bestaande wegennet (bv. afritten, kruispunten, overwegen);
  - d) weggebruikers, met inbegrip van kwetsbare weggebruikers (bv. voetgangers, fietsers, motorrijders);
  - e) verkeer (bijv. verkeersvolumes, onderverdeling per vervoerstype);
  - f) seizoen- en weersomstandigheden;
  - g) aanwezigheid van een voldoend aantal veilige parkeerterreinen;
  - h) seismische activiteit.

**Annexe II**

**Audits de sécurité routière  
pour les projets d'infrastructure**

## 1. Critères applicables au stade de la conception :

- a) situation géographique (par exemple, exposition aux glissements de terrain, aux inondations, aux avalanches), conditions saisonnières et climatiques et activité sismique;
- b) types de jonction et distance entre les points de jonction;
- c) nombre et type de voies;
- d) types de trafics pouvant emprunter la nouvelle route;
- e) fonctionnalité de la route dans le réseau;
- f) conditions météorologiques;
- g) vitesses de conduite;
- h) profils en travers (par exemple, largeur de la chaussée, pistes cyclables, chemins piétonniers);
- i) alignements horizontaux et verticaux;
- j) visibilité;
- k) disposition des points de jonction;
- l) transports publics et infrastructures publiques;
- m) passages à niveau.

## 2. Critères applicables au stade de la conception détaillée :

- a) tracé;
- b) signalisation et marquage cohérents;
- c) éclairage des routes et des intersections éclairées;
- d) équipements de bord de route;
- e) environnement de bord de route, dont végétation;
- f) obstacles fixes en bord de route;
- g) aménagement d'aires de stationnement sûres;
- h) usagers vulnérables (par exemple, piétons, cyclistes, motocyclistes);
- i) dispositifs de retenue routiers adaptés (terre-plein central et barrières métalliques afin d'empêcher les risques pour les usagers vulnérables).

## 3. Critères applicables au stade de la pré-mise en service :

- a) sécurité des usagers de la route et visibilité en diverses circonstances telles que l'obscurité et dans des conditions météorologiques normales;
- b) lisibilité de la signalisation et du marquage;
- c) état de la chaussée.

## 4. Critères applicables au début de l'exploitation : évaluation de sécurité routière à la lumière du comportement réel des utilisateurs :

La réalisation d'un audit à un stade donné peut conduire à reconstruire les critères applicables aux stades précédents.

**Bijlage II**

**Verkeersveiligheidsaudits van wegen  
voor infrastructuurprojecten**

## 1. Criteria in de voorontwerpfasen :

- a) geografische ligging (bv. gevoeligheid voor landverschuivingen, overstromingen, lawines), seizoen- en weersomstandigheden en seismische activiteit;
- b) typen van kruispunten en afstanden tussen kruispunten;
- c) aantal en type rijstroken;
- d) soorten verkeer die op de nieuwe weg toegelaten zullen worden;
- e) functionaliteit van de weg binnen het wegennet;
- f) meteorologische omstandigheden;
- g) rijnsnelheid;
- h) doorsneden (bv. breedte van de rijbanen, fietspaden, voetpaden);
- i) horizontaal en verticaal tracé;
- j) zichtbaarheid;
- k) ontwerp van de kruispunten;
- l) middelen van openbaar vervoer en infrastructuur;
- m) spoorwegovergangen.

## 2. Criteria in de fase van het gedetailleerde ontwerp :

- a) tracé;
- b) samenhangende verkeerstekens en markeringen;
- c) verlichting van verlichte wegen en kruispunten;
- d) apparatuur langs de weg;
- e) omgeving van de weg, met inbegrip van vegetatie;
- f) vaste obstakels langs de weg;
- g) aanleg van veilige parkeerterreinen;
- h) kwetsbare weggebruikers (bv. voetgangers, fietsers en bestuurders van motorvoertuigen);
- i) gebruikersvriendelijke aanpassing van de afschermende constructies langs de weg (middenbermen en vangrails om risico's voor kwetsbare weggebruikers te verminderen).

## 3. Criteria in de fase voor de ingebruikneming :

- a) veiligheid en zichtbaarheid van de weggebruiker in verschillende omstandigheden, zoals duisternis en onder normale weersomstandigheden;
- b) leesbaarheid van verkeerstekens en markeringen;
- c) toestand van het wegdek.

## 4. Criteria in de fase van eerste gebruik : beoordeling van de verkeersveiligheid in het licht van het daadwerkelijke gedrag van de gebruikers.

In elke fase kunnen de audits aanleiding geven tot een heroverweging van de criteria van de vorige fasen.

### Annexe III

#### **Classification des tronçons à forte concentration d'accidents et classification de la sécurité du réseau**

##### 1. Recensement des tronçons routiers à forte concentration d'accidents

Le recensement des tronçons routiers à forte concentration d'accidents tient au minimum compte du nombre d'accidents entraînant des décès au cours des années précédentes par unité de distance en relation avec le volume de trafic et, en présence de jonctions, du nombre de tels accidents par points de jonction.

##### 2. Recensement de tronçons en vue d'une analyse dans le cadre de la classification de la sécurité du réseau

Le recensement de tronçons en vue d'une analyse dans le cadre de la classification de la sécurité du réseau tient compte des économies potentielles dans les coûts des accidents. Les tronçons routiers sont classés en différentes catégories.

Pour chaque catégorie de route, les tronçons routiers sont analysés et classés selon des facteurs liés à la sécurité tels que le nombre et la concentration des accidents, la typologie des accidents.

Pour chaque catégorie de route, la classification de la sécurité du réseau se traduit par une liste prioritaire des tronçons routiers pour lesquels une amélioration de l'infrastructure devrait être très efficace.

##### 3. Éléments d'évaluation pour les visites sur place des équipes d'experts :

- a) la description du tronçon routier;
- b) la référence aux éventuels rapports antérieurs sur le même tronçon routier;
- c) l'analyse des rapports d'accidents éventuels;
- d) le nombre d'accidents et de personnes décédées et gravement blessées au cours des trois années précédentes;
- e) une série de mesures correctives potentielles à mettre en oeuvre à des échéances différentes, prévoyant par exemple :
  - l'élimination ou la protection des obstacles fixes en bord de route,
  - la réduction des limitations de vitesse et l'intensification du contrôle de la vitesse au niveau local,
  - l'amélioration de la visibilité dans différentes conditions météorologiques et de luminosité,
  - l'amélioration de l'état de sécurité des équipements de bord de route tels que les dispositifs de retenue routiers,
  - l'amélioration de la cohérence, de la visibilité, de la lisibilité et de la position des marquages (notamment l'application de ralentisseurs sonores) et de la signalisation,
  - la protection contre la chute de pierres, les éboulements de terrain et les avalanches,
  - l'amélioration de l'adhérence ou de la rugosité de la chaussée,
  - la modification des dispositifs de retenue routiers,
  - la mise à disposition et l'amélioration de la protection du terre-plein central,
  - la modification des schémas de dépassement,
  - l'amélioration des points de jonction et notamment des passages à niveau,
  - la modification de l'alignement,
  - la modification de la largeur de la route, l'ajout d'une bande d'arrêt d'urgence,
  - l'installation d'un dispositif de gestion et de contrôle du trafic,

### Bijlage III

#### **Classificatie van weggedeelten met een hoog aantal verkeersongevallen en van wegennetverkeersveiligheid**

##### 1. Identificatie van weggedeelten met een hoog aantal verkeersongevallen

Bij de identificatie van weggedeelten met een hoog aantal verkeersongevallen wordt minstens rekening gehouden met het aantal ongevallen met dodelijke afloop dat in de voorgaande jaren op deze wegen heeft plaatsgevonden, berekend per lengte-eenheid van de weg in verhouding tot de verkeersintensiteit en, in het geval van kruispunten, het aantal van dergelijke ongevallen per kruispunt.

##### 2. Identificatie van weggedeelten die worden geanalyseerd in het kader van de classificatie van de verkeersveiligheid van het wegennet

Bij het identificeren van de weggedeelten die worden geanalyseerd in het kader van de classificatie van verkeersveiligheid van het wegennet worden de potentiële besparingen op de ongevals kosten in aanmerking genomen. De weggedeelten worden ingedeeld in categorieën.

Voor elke wegcategorie worden de weggedeelten geanalyseerd en gerangschikt op basis van veiligheidsfactoren, zoals aantal verkeersongevallen, verkeersongevalstypologie.

Voor elke wegcategorie wordt in het kader van de classificatie van de verkeersveiligheid een prioriteitenlijst opgesteld van gedeelten van wegen waarvoor een verbetering van de infrastructuur naar verwachting zeer doelmatig is.

##### 3. Elementen van de evaluatie voor de bezoeken ter plaatse van het deskundigenteam :

- a) een beschrijving van het weggedeelte;
- b) een verwijzing naar eventuele eerdere verslagen over hetzelfde weggedeelte;
- c) de analyse van eventuele ongevalsverslagen;
- d) het aantal ongevallen, doden en zwaargewonden in de voorafgaande drie jaar;
- e) potentiële corrigerende maatregelen die binnen uiteenlopende termijnen moeten worden uitgevoerd, zoals:
  - verwijdering of bescherming van vaste obstakels langs de weg;
  - verlaging van snelheidslimieten en intensivering van de plaatselijke handhaving van deze beperkingen;
  - verbetering van de zichtbaarheid in verschillende weers- en lichtomstandigheden;
  - verbetering van de veiligheid van de apparatuur langs de weg, zoals afschermende constructies langs de weg;
  - verbetering van de samenhang, zichtbaarheid, leesbaarheid en plaatsing van wegmarkeringen (inclusief het gebruik van rammelstroken), borden en signalen;
  - bescherming tegen vallend gesteente, aardverschuivingen en lawines;
  - verbetering van de stroefheid en de oneffenheid van het wegdek;
  - herziening van het ontwerp van afschermende constructies langs de weg;
  - totstandbrenging en verbetering van scheiding van rijbanen met verschillende rijrichting;
  - wijziging van het ontwerp van de inhaalmogelijkheden;
  - verbetering van kruispunten, inclusief spoorwegovergangen;
  - wijziging van het tracé;
  - wijziging van de breedte van de weg, aanleg van vluchtstroken;
  - installatie van een systeem voor verkeersregeling en verkeerscontrole;

- la réduction des conflits potentiels avec les usagers vulnérables de la route,
- la mise à niveau de la route par rapport aux normes de conception en vigueur,
- la remise en état ou le remplacement de la chaussée,
- l'utilisation de signaux intelligents,
- l'amélioration des systèmes de transport intelligents et des services télématiciques à des fins d'interopérabilité, d'urgence et de signalisation.

- vermindering van mogelijke conflicten met kwetsbare weggebruikers;
- aanpassing van de weg aan de actuele ontwerpnormen;
- herstelling of vervanging van het wegdek;
- gebruik van intelligente verkeersborden;
- verbetering van intelligente vervoerssystemen en telematica-systemen met het oog op interoperabiliteit, hulpverlening en markering.

## AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Le CONSEIL D'ÉTAT, section de législation, quatrième chambre, saisie par la ministre de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports, le 31 août 2010, d'une demande d'avis, dans un délai de trente jours, sur un avant-projet d'ordonnance « relative à la gestion de la sécurité des infrastructures routières », a donné l'avis (n° 48.704/4) suivant :

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'État, tel qu'il est remplacé par la loi du 2 avril 2003, la section de législation limite son examen au fondement juridique de l'avant-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, l'avant-projet appelle les observations ci-après.

### OBSERVATION GÉNÉRALE

Le 18<sup>e</sup> considérant de la directive 2008/96/CE énonce :

« Conformément au point 34 de l'accord interinstitutionnel « Mieux légiférer » [...], les Etats membres sont encouragés à établir, pour eux-mêmes et dans l'intérêt de la Communauté, leurs propres tableaux, qui illustrent, dans la mesure du possible, la concordance entre la présente directive et les mesures de transposition, et à les rendre publics. ».

Il convient de joindre de tels tableaux à l'exposé des motifs, afin de rencontrer les préoccupations exprimées dans le considérant précité et de mieux informer les parlementaires sur la marge de manœuvre dont dispose le législateur régional dans le cadre de la transposition de cette directive<sup>(1)</sup>.

### OBSERVATIONS PARTICULIÈRES

#### Arrêté de présentation

L'arrêté de présentation doit être rédigé comme suit :

« La ministre de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics est chargée de présenter au Parlement le projet d'ordonnance dont la teneur suit : »<sup>(2)</sup>.

## ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling Wetgeving, vierde kamer, op 31 augustus 2010 door de minister van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, belast met Openbare Werken en Vervoer verzocht haar, binnen een termijn van dertig dagen, van advies te dienen over een voorontwerp van ordonnantie « betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur », heeft het volgende advies (nr. 48.704/4) gegeven :

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 voorontwerp, de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

Wat deze drie punten betreft, geeft het voorontwerp aanleiding tot de volgende opmerkingen.

### ALGEMENE OPMERKING

Overweging 18 van richtlijn 2008/96/EG stelt :

« In overeenstemming met punt 34 van het Interinstitutioneel Akkoord inzake beter wetgeven [...] worden de lidstaten ertoe aangespoord voor zichzelf en in het belang van de Gemeenschap hun eigen tabellen op te stellen, die, voor zover mogelijk, het verband weergeven tussen deze richtlijn en hun omzettingsmaatregelen, en deze openbaar te maken ».

Zulke tabellen dienen ter voldoening van het bepaalde in de voornoemde overweging gevoegd te worden bij de memorie van toelichting, zodat de parlementsleden tevens beter worden ingelicht omtrent de beweegruimte waarover de gewestelijke wetgever beschikt bij de omzetting van deze richtlijn<sup>(1)</sup>.

### BIJZONDERE OPMERKINGEN

#### Indieningsbesluit

Het indieningsbesluit moet als volgt luiden :

« De minister van het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest bevoegd voor Openbare Werken is ermee belast bij het Parlement het ontwerp van ordonnantie in te dienen waarvan de tekst hierna volgt : »<sup>(2)</sup>.

(1) *Principes de technique législative – Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires*, www.raadvst-consetat.be, onglet « Technique législative », recommandation n° 191 à 193. Voir également le Conseil d'Etat, l'Institution, le Rapport annuel 2008-2009, p. 47, www.raadvst-consetat.be.

(2) Voir dans le même sens l'avis 41.549/3, donné le 14 novembre 2006, sur un avant-projet devenu l'ordonnance du 12 juillet 2007 portant assentiment au Protocole à la Convention de 1979 sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance, relatif à la réduction de l'acidification, de l'eutrophisation et de l'ozone troposphérique, avec annexes, signés à Göteborg le 30 novembre 1999 (*Doc. Parl., Parl. RBC, 2006-2007, n° A-355/1, pp. 5-6*).

*Principes de technique législative – Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires*, www.raadvst-consetat.be, onglet « Technique législative », recommandations n° 226 à 228 et formules F 4-1-10-3 et F 6.

(1) *BeginseLEN van de wetgevingstechniek – Handleiding voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten*, www.raadvst-consetat.be. Tab Wetgevingstechniek, aanbevelingen n° 191 tot 193. Zie eveneens, op de website www.raadvst-consetat.be van de Raad van State, De instelling, Jaarverslag 2008-2009, blz. 49.

(2) Zie in dat verband advies 41.549/3, op 14 november 2006 verstrekt over een voorontwerp dat geworden is de ordonnantie van 12 juli 2007 houdende instemming met het Protocol bij het Verdrag van 1979 betreffende grensoverschrijdende luchtverontreiniging over lange afstand, ter bestrijding van verzuring, eutrofiëring en ozon op leefomgeving, met bijlagen, ondertekend in Göteborg op 30 november 1999 (*Parl. St. Parl. BHG, 2006-2007, nr. A-355/1, 5-6*).

*BeginseLEN van de wetgevingstechniek – Handleiding voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten*, www.raadvanstate.be. Tab Wetgevingstechniek, aanbevelingen nrs 226 tot 228 en formules F 4-1-10-3 en F 6.

### **Formules de sanction et de promulgation**

Il est prématué d'inscrire dans le projet une formule de sanction de l'ordonnance en projet. La phrase « Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale a adopté et Nous, Gouvernement, sanctionnons ce qui suit : » doit dès lors être omise.

La même observation peut être formulée à l'égard de la formule de promulgation<sup>(3)</sup>.

### **Dispositif**

#### *Article 2*

Les mots « pour ce qui concerne la Région de Bruxelles-Capitale, » sont inutiles et doivent être omis.

#### *Article 4*

1. À l'article 4, 1°, de l'avant-projet, il convient de se référer, pour déterminer le réseau routier transeuropéen, à la décision n° 661/2010/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport (refonte), et non à la directive (lire dans le texte français : décision) n° 1692/96/CE que la décision précitée abroge.

2. L'article 4, 2°, de l'avant-projet, définit l'organe compétent dans les termes suivants :

« « organe compétent » : tout organisme public ou privé, établi au niveau national, régional ou local et participant, en raison de ses compétences, à la mise en œuvre de la présente ordonnance, y compris des organismes désignés comme étant des organes compétents qui existaient déjà avant l'entrée en vigueur de la présente ordonnance, s'ils répondent aux exigences de la présente ordonnance ».

Le fait de recopier ainsi la définition figurant à l'article 2, 2), de la directive 2008/96/CE, en y substituant simplement le terme « directive » par « ordonnance », ne permet pas d'en assurer une correcte transposition. Pour ce faire, il convient, en effet, de désigner précisément quels sont, pour ce qui concerne les infrastructures routières entrant dans le champ d'application de l'ordonnance en projet<sup>(4)</sup>, les « organes compétents » auxquels incombent les obligations prévues aux articles 6, § 4 et 8, § 3 de l'avant-projet<sup>(5)</sup>.

3. La définition des termes « classification des tronçons à forte concentration d'accident » figurant à l'article 4, 5°, de l'avant-projet, doit être complétée par les mots « par rapport au débit de circulation », afin d'assurer une meilleure transposition de l'article 2, 5), de la directive 2008/96/CE<sup>(6)</sup>.

#### *Article 5*

1. Les expressions « le Gouvernement veille à ce que (...) » ou « le Gouvernement s'efforce de respecter (...), utilisées à l'article 5, §§ 1<sup>er</sup> et

(3) Voir également l'avis 41.549/3 précité.

(4) En tenant compte de la possible extension de ce champ d'application que prévoit l'article 3, alinéa 3, de l'avant-projet.

(5) Lesquels transposent les articles 4, paragraphe 4, et 6, paragraphe 3, de la directive 2008/96/CE.

(6) Les mots « par rapport au débit de circulation » qui figurent dans le texte français de cette disposition de la directive n'ont certes pas leur équivalent dans le texte néerlandais de la même directive. Il doit toutefois s'agir d'une erreur de celui-ci, dès lors que ces mots ont bien leur équivalent dans, notamment, les versions anglaise, allemande, italienne et espagnole de la directive.

### **Bekrachtigings- en afkondigingsformule**

Het is voorbarig in het ontwerp een formule betreffende de bekraftiging van de ontworpen ordonnantie op te nemen. De volzin « Het Parlement van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft aangenomen en Wij, de Regering, bekraftigen het volgende : » moet derhalve worden weggelaten.

Dezelfde opmerking geldt voor de afkondigingsformule<sup>(7)</sup>.

### **Dispositief**

#### *Artikel 2*

De woorden « wat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreft » zijn overbodig en moeten dus vervallen.

#### *Artikel 4*

1. In artikel 4, 1°, van het voorontwerp moet in de definitie van het trans-Europees wegennet verwezen worden naar besluit nr. 661/2010/EU van het Europees Parlement en de Raad van 7 juli 2010 betreffende unifieerde richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet (herstructering), in plaats van beschikking (lees in de Franse tekst : décision) nr. 1692/96/EG, die bij het voornoemde besluit wordt ingetrokken.

2. Artikel 4, 2°, van het voorontwerp geeft de volgende definitie van de bevoegde instantie :

« « bevoegde instantie » : alle publieke of private organisaties op nationaal, regionaal of lokaal niveau die ingevolge hun bevoegdheden betrokken zijn bij de tenuitvoerlegging van deze richtlijn (lees : ordonnantie), met inbegrip van de als bevoegde instanties aangewezen instanties die reeds vóór de inwerkingtreding van deze ordonnantie bestonden, mits zij voldoen aan de eisen van deze ordonnantie ».

In deze definitie zijn de bewoordingen overgenomen van de definitie vervat in artikel 2, 2), van richtlijn 2008/96/EG, waarbij het woord « richtlijn » eenvoudigweg wordt vervangen door het woord « ordonnantie » : deze werkwijze leidt niet tot een correcte omzetting van de richtlijn. Daartoe moet immers nauwkeurig worden aangegeven welke « bevoegde instanties » in het kader van de weginfrastructuur welke binnen de werkingssfeer van de ontworpen ordonnantie<sup>(4)</sup> valt, worden belast met de taken omschreven in de artikelen 6, § 4, en 8, § 3, van het voorontwerp<sup>(5)</sup>.

3. In de Franse lezing van artikel 4, 5°, van het voorontwerp moet de definitie van de « classification des tronçons à forte concentration d'accident » worden aangevuld met de woorden « par rapport au débit de circulation », zulks met het oog op een nauwkeuriger omzetting van artikel 2, 5), van richtlijn 2008/96/EG<sup>(6)</sup>.

#### *Artikel 5*

1. De uitdrukkingen « De Regering ziet erop toe dat ( ...) » en « Daarbij tracht de Regering (...), welke voorkomen in artikel 5, pun-

(3) Zie eveneens het voornoemde advies 41.549/3.

(4) Rekening houdend met de bij artikel 3, derde lid, van het voorontwerp voorgeschreven mogelijkheid om deze werkingssfeer uit te breiden.

(5) Deze artikelen voorzien in de omzetting van de artikelen 4, lid 4, en 6, lid 3, van richtlijn 2008/96/EG.

(6) De woorden « par rapport au débit de circulation » in de Franse tekst van deze bepaling van de richtlijn worden weliswaar niet weergegeven in de Nederlandse tekst van diezelfde richtlijn. Dit moet evenwel te wijten zijn aan een omissie in de Nederlandse tekst, aangezien die woorden wel worden weergegeven in de Engelse, Duitse, Italiaanse en Spaanse versie van de richtlijn.

2 (lire : alinéas 1<sup>er</sup> et 2) (7), sont recopiées de l'article 3, paragraphes 1<sup>er</sup> et 2, de la directive 2008/96/CE.

Si de telles formulations sont adéquates pour définir les obligations imposées aux États membres par une directive européenne (8), elles n'ont pas leur place dans le texte législatif ou réglementaire qui vise à en assurer la transposition.

Plutôt que de se borner à charger le Gouvernement de « veiller à (...) » ou de « s'efforcer de (...) », il convient que la disposition examinée formule ces règles de manière impérative à l'égard des personnes, institutions ou services auxquels elles s'adressent.

Ce faisant, il peut s'avérer nécessaire de préciser la portée de certaines obligations par rapport au contenu de la directive transposée ou de ses annexes, soit dans le texte même de l'avant-projet examiné, soit par le biais d'habilitations spécifiques données au Gouvernement, dans le cadre et dans les limites de règles plus générales fixées par le législateur.

2. Cette observation vaut également pour les articles 6, 7, 8 et 10 de l'avant-projet.

#### *Article 10*

Pour être conforme à l'article 9, paragraphe 4, b), de la directive 2008/96/CE, il convient à l'article 10, alinéa 4, b), de l'avant-projet, d'insérer les mots « deux ans après l'adoption des lignes directrices, conformément à l'article 9 et au plus tard » avant les mots « à partir du 19 décembre 2013 ».

#### *Article 11*

Selon son article 11, l'ordonnance en projet est destinée à entrer en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

À moins d'une raison spécifique justifiant une dérogation au délai usuel d'entrée en vigueur des ordonnances, fixé par l'article 33, alinéa 2, de la loi spéciale du 12 janvier 1989 relative aux institutions bruxelloises, il faut renoncer, en principe, à l'entrée en vigueur immédiate du texte, et ce afin d'accorder à chacun un délai raisonnable pour prendre connaissance des nouvelles règles.

#### *Annexes*

Dans le texte de l'annexe III, point 2, de l'avant-projet, afin de mieux transposer la directive 2008/96/CE, tant dans son texte français que néerlandais, mieux vaut écrire « le nombre et la concentration des accidents, le volume du trafic et la typologie des accidents ».

ten 1 en 2 (lees: eerste en tweede lid) (7), zijn overgenomen uit artikel 3, ledens 1 en 2, van richtlijn 2008/96/EG.

Zulke bewoordingen zijn weliswaar geschikt om verplichtingen vast te leggen die een Europese richtlijn oplegt aan de lidstaten (8), maar ze horen niet thuis in de wetgevende of bestuursrechtelijke tekst die voorziet in de omzetting van de richtlijn.

De onderzochte bepaling moet, veeleer dan dat ze zich ertoe beperkt de regering ermee te gelasten « erop toe te zien dat (...) » of « te trachten (...) », een verplichting opleggen aan de personen, instellingen of diensten waarop ze toepasselijk is.

Het kan daarbij nodig zijn de draagwijde van sommige verplichtingen in het licht van de inhoud van de omgezette richtlijn of van haar bijlagen te preciseren, ofwel in de tekst zelf van het onderzochte voorontwerp, ofwel bij wege van specifieke machtingen verleend aan de regering, in het kader en binnen de grenzen van meer algemeen geformuleerde regels vastgesteld door de wetgever.

2. Deze opmerking geldt eveneens voor de artikelen 6, 7, 8 en 10 van het voorontwerp.

#### *Artikel 10*

Met het oog op overeenstemming met artikel 9, lid 4, b), van richtlijn 2008/96/EG moeten in artikel 10, vierde lid, b), van het voorontwerp de woorden « twee jaar nadat overeenkomstig artikel 9 richtsnoeren zijn vastgesteld en uiterlijk » worden ingevoegd vóór de woorden « vanaf 19 december 2013 ».

#### *Artikel 11*

Luidens artikel 11 zal de ontworpen ordonnantie in werking treden op de dag van de bekendmaking ervan in het *Belgisch Staatsblad*.

Tenzij er een specifieke reden bestaat om af te wijken van de gangbare termijn van inwerkingtreding bepaald door artikel 33, tweede lid, van de bijzondere wet van 12 januari 1989 met betrekking tot de Brusselse instellingen, dient in beginsel te worden afgezien van de onmiddellijke inwerkingtreding van de tekst, teneinde elkeen een redelijke termijn te geven om kennis te nemen van de nieuwe regels.

#### *Bijlagen*

Met het oog op een betere omzetting van zowel de Nederlandse als de Franse tekst van richtlijn 2008/96/EG zou het beter zijn om in de tekst van bijlage II, punt 2, van het voorontwerp « aantal verkeersongevallen, verkeersvolume en verkeersongevalstypologie » te schrijven.

- 
- (7) La division de l'article 5 en paragraphes numérotés ne se justifie pas, chacun de ces « paragraphes » ne comportant qu'un seul alinéa. Cette remarque vaut également pour les articles 7, 8 et 10 de l'avant-projet. *Principes de technique législative – Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires*, www.raadvst-consetat.be, onglet « Technique législative », recommandation n° 57.3.
- (8) L'article 249, paragraphe 3, du Traité CE dispose : « La directive lie tout Etat membre destinataire quant au résultat à atteindre, tout en laissant aux instances nationales la compétence quant à la forme et aux moyens. ».

- (7) De onderverdeling van artikel 5 in genummerde « paragrafen » is niet verantwoord, daar elk van die « paragrafen » slechts één enkel lid bevat. Deze opmerking geldt eveneens voor de artikelen 7, 8 en 10 van het voorontwerp (*BeginseLEN van de wetgevingstechniek – Handleiding voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten*, www.raadvst-consetat.be, Tab Wetgevingstechniek, aanbeveling nr. 57.3).
- (8) Artikel 249, lid 3, van het EG-Verdrag bepaalt : « Een richtlijn is verbindend ten aanzien van het te bereiken resultaat voor elke lidstaat waarvoor zij bestemd is, doch aan de nationale instanties wordt de bevoegdheid gelaten vorm en middelen te kiezen. ».

La chambre était composée de		De kamer was samengesteld uit
Messieurs P. LIÉNARDY,	président de chambre,	De heren P. LIÉNARDY,
J. JAUMOTTE, L. DETROUX,	conseillers d'État,	J. JAUMOTTE L. DETROUX,
Madame C. GIGOT,	greffier.	Mevrouw C. GIGOT,
Le rapport a été présenté par M. Y. CHAUFFOUREAUX, auditeur.		Het verslag werd uitgebracht door de Heer Y. CHAUFFOUREAUX, auditeur.
<i>Le Greffier,</i> C. GIGOT	<i>Le Président,</i> P. LIÉNARDY	<i>De Griffier,</i> C. GIGOT
		<i>De Voorzitter,</i> P. LIÉNARDY

## PROJET D'ORDONNANCE

### relative à la gestion de la sécurité des infrastructures routières

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Sur la proposition de la Ministre des Travaux publics et des Transports,

Après en avoir délibéré,

#### ARRETE :

La Ministre de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports est chargée de présenter au Parlement le projet d'ordonnance dont la teneur suit :

#### *Article 1<sup>er</sup>*

La présente ordonnance règle une matière visée à l'article 39 de la Constitution.

#### *Article 2*

La présente ordonnance transpose partiellement la Directive 2008/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières.

#### *Article 3*

La présente ordonnance prescrit l'instauration et la mise en œuvre des procédures relatives aux évaluations des incidences sur la sécurité routière, aux audits de sécurité routière, à la gestion de la sécurité du réseau routier et aux inspections de sécurité.

La présente ordonnance s'applique aux routes qui appartiennent au réseau routier transeuropéen, qu'elles en soient au stade de la conception, de la construction ou de l'exploitation.

Le Gouvernement peut appliquer les dispositions de la présente ordonnance aux infrastructures routières sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale mais ne faisant pas partie dudit réseau routier transeuropéen.

## ONTWERP VAN ORDONNANTIE

### betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur

De Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest,

Op voorstel van de Minister van Openbare Werken en Vervoer,

Na beraadslaging,

#### BESLUIT :

De Minister van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Openbare Werken en Vervoer, is ermee belast bij het Brussels Hoofdstedelijk Parlement het ontwerp van ordonnantie in te dienen, waarvan de tekst hierna volgt :

#### *Artikel 1*

Deze ordonnantie regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 39 van de Grondwet.

#### *Artikel 2*

Deze ordonnantie voorziet in de gedeeltelijke omzetting van richtlijn 2008/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 november 2008 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur.

#### *Artikel 3*

In deze ordonnantie worden de procedures vastgesteld en uitgevoerd met betrekking tot veiligheidseffectbeoordelingen, verkeersveiligheidsaudits, het beheer van de verkeersveiligheid van het wegennet en verkeersveiligheidsinspecties.

Onderhavige ordonnantie is van toepassing op wegen die deel uitmaken van het trans-Europese wegennet en heeft betrekking op zowel wegen in de ontwerp- of aanlegfase als op wegen die reeds in gebruik zijn.

Het staat de Regering vrij om de bepalingen van onderhavige verordening toe te passen op de wegen die zich op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bevinden, maar geen deel uitmaken van het trans-Europese netwerk.

La présente ordonnance ne s'applique pas aux tunnels routiers, couverts par l'ordonnance du 10 juillet 2008 relative aux exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen.

#### *Article 4*

Aux fins de la présente ordonnance, on entend par :

1° « réseau routier transeuropéen » : le réseau routier défini par la décision n° 661/2010/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport;

2° « organe compétent » : tout organisme public ou privé, établi au niveau régional ou local et participant, en raison de ses compétences, à la mise en œuvre de la présente directive, y compris des organismes désignés comme étant des organes compétents qui existaient déjà avant l'entrée en vigueur de la présente ordonnance, s'ils répondent aux exigences de la présente ordonnance.

Le Gouvernement désigne les organes compétents pour la mise en œuvre de la présente ordonnance;

3° « évaluation des incidences sur la sécurité routière » : une analyse comparative stratégique des incidences qu'une nouvelle route ou une modification substantielle du réseau existant auront sur le niveau de sécurité du réseau routier;

4° « audit de sécurité routière » : une vérification indépendante, détaillée, systématique et technique de la sécurité portant sur les caractéristiques de conception d'un projet d'infrastructure routière et couvrant toutes les étapes depuis la planification jusqu'au début de l'exploitation;

5° « classification des tronçons à forte concentration d'accidents » : une méthode d'identification, d'analyse et de classification des tronçons du réseau routier ouverts à la circulation depuis plus de trois ans et sur lesquels a été enregistré un nombre important d'accidents mortels;

6° « classification de la sécurité du réseau » : une méthode visant à identifier, à analyser et à classer les sections du réseau routier existant en fonction de leur potentiel d'amélioration de la sécurité et d'économie des coûts liés aux accidents;

7° « inspection de sécurité » : la vérification ordinaire périodique des caractéristiques et des défauts exigeant une intervention d'entretien pour des raisons de sécurité;

Deze ordonnantie is niet van toepassing op tunnels die onder de ordonnantie van 10 juli 2008 betreffende de minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet vallen.

#### *Artikel 4*

Voor de toepassing van onderhavige ordonnantie wordt verstaan onder :

1° « trans-Europes wegennet » : het wegennet, beschreven bij Beschikking nr. 661/2010/EU van het Europees Parlement en de Raad van 7 juli betreffende uniale richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europes vervoersnet;

2° « bevoegde instantie » : alle publieke of private organisaties op regionaal of lokaal niveau die ingevolge hun bevoegdheden betrokken zijn bij de tenuitvoerlegging van deze richtlijn, met inbegrip van de als bevoegde instanties aangewezen instanties die reeds vóór de inwerkingtreding van deze ordonnantie bestonden, mits zij voldoen aan de eisen van deze ordonnantie.

De Regering wijst de bevoegde instanties aan voor de uitvoering van deze ordonnantie;

3° « verkeersveiligheidseffectbeoordeling van een weg » : een strategische vergelijkende beoordeling van het effect dat een nieuwe weg of een grondige wijziging van het bestaande weggenet heeft op het verkeersveiligheidsniveau van het wegennet;

4° « verkeersveiligheidsaudit van een weg » : een onafhankelijke, gedetailleerde, systematische en technische verkeersveiligheidscontrole van de ontwerpenmerken van een infrastructuurproject, in alle fasen van het project, van planning tot eerste gebruik;

5° « classificeren van gedeelten met een hoog aantal verkeersongevallen » : methode voor het identificeren, analyseren en classificeren van gedeelten van het wegennet die meer dan drie jaar in gebruik zijn en waarop een groot aantal verkeersongevallen met dodelijke afloop heeft plaatsgevonden;

6° « classificatie van de verkeersveiligheid van het wegennet » : een methode voor het afbakenen, analyseren en indelen van gedeelten van het bestaande wegennet volgens hun potentieel voor de ontwikkeling van de verkeersveiligheid en het besparen van de kosten van ongevallen;

7° « verkeersveiligheidsinspectie » : een gewone periodieke beoordeling van de kenmerken en gebreken waarvoor onderhoudswerkzaamheden nodig zijn met het oog op de verkeersveiligheid;

8° « lignes directrices » : les mesures qui indiquent les étapes à suivre et les éléments à prendre en considération lors de l'application des procédures de sécurité établies dans la présente ordonnance;

9° « projet d'infrastructure » : un projet concernant la construction d'infrastructures routières nouvelles ou une modification substantielle du réseau existant ayant des effets sur les débits de circulation.

### *Article 5*

L'organe compétent effectue une évaluation des incidences sur la sécurité routière de tous les projets d'infrastructure.

L'évaluation des incidences sur la sécurité routière est effectuée lors de la phase de planification initiale avant l'approbation du projet d'infrastructure. Elle est réalisée, dans la mesure du possible, sur la base des critères fixés à l'annexe I.

L'évaluation des incidences sur la sécurité routière indique les considérations en matière de sécurité routière qui contribuent au choix de la solution proposée. Elle fournit, en outre, toutes les informations nécessaires à l'analyse coûts/avantages des différentes options évaluées.

### *Article 6*

§ 1<sup>er</sup>. – Des audits de sécurité routière sont effectués pour tous les projets d'infrastructure.

§ 2. – Lors de la réalisation d'audits de sécurité routière, les critères fixés à l'annexe II sont respectés, dans la mesure du possible, par l'auditeur.

Un auditeur est désigné pour effectuer l'audit des caractéristiques de conception d'un projet d'infrastructure.

L'auditeur est désigné conformément à l'article 10, alinéa 4, et possède les compétences et la formation nécessaires prévues à l'article 10. Lorsque les audits sont confiés à des équipes, au moins un membre de l'équipe est en possession d'un certificat d'aptitude visé à l'article 10, alinéa 3.

§ 3. – Les audits de sécurité routière font partie intégrante du processus de conception du projet d'infrastructure aux stades de la conception, de la conception détaillée, de la pré-mise en service et du début de l'exploitation.

8° « richtsnoeren » : maatregelen waarin is bepaald welke stappen moeten worden genomen en welke elementen in overweging moeten worden genomen bij de toepassing van de in deze ordonnantie uiteengezette verkeersveiligheidsprocedures;

9° « infrastructuurproject » : een project voor de bouw van nieuwe weginfrastructuur of voor de grondige wijziging van het bestaande wegennet met gevolgen voor de hoeveelheid verkeersstroom.

### *Artikel 5*

De bevoegde instantie voert een verkeersveiligheidseffectbeoordeling uit van alle infrastructuurprojecten.

Deze beoordeling wordt uitgevoerd in de planningsfase voordat het infrastructuurproject is goedgekeurd. Daarbij wordt geprobeerd in de mate van het mogelijke te voldoen aan de criteria vermeld in bijlage I.

In de beoordeling van een weg wordt een toelichting gegeven bij de verkeersveiligheidsoverwegingen die geleid hebben tot de keuze voor de voorgestelde oplossing. De beoordeling bevat voorts ook alle relevante informatie die nodig is voor een kosten-batenanalyse van de verschillende beoordeelde opties.

### *Artikel 6*

§ 1. – Voor alle infrastructuurprojecten wordt een verkeersveiligheidsaudit van een weg uitgevoerd.

§ 2. – Bij de uitvoering van verkeersveiligheidsaudits van een weg wordt ernaar gestreefd dat in de mate van het mogelijke wordt voldaan aan de criteria, vermeld in bijlage II.

Een auditor wordt aangesteld om een audit van de ontwerkenmerken van een infrastructuurproject uit te voeren.

De auditor wordt aangesteld overeenkomstig artikel 10, lid 4 en beschikt over de krachtens artikel 10 vereiste bekwaamheid en opleiding. Wanneer audits door teams worden uitgevoerd, bezit ten minste één lid van het team het in artikel 10, lid 3 bedoelde bekwaamheidscertificaat.

§ 3. – Verkeersveiligheidsaudits van wegen zijn een integrerend onderdeel van het ontwerpproces van het infrastructuurproject in de fasen van het voorontwerp, het gedetailleerde ontwerp, voor de ingebruikneming en in het eerste gebruik.

§ 4. – L'auditeur expose les aspects de la conception qui mettent en jeu la sécurité dans un rapport d'audit pour chaque étape du projet d'infrastructure. Lorsque des aspects dangereux sont mis en lumière au cours de l'audit mais que la conception n'est pas rectifiée avant l'achèvement de l'étape en cause selon les indications de l'annexe II, l'organe compétent justifie ce choix dans une annexe au rapport.

§ 5. – Le rapport visé au paragraphe 4 doit se traduire par des recommandations appropriées du point de vue de la sécurité.

#### *Article 7*

La classification des tronçons à forte concentration d'accidents et la classification de la sécurité du réseau sont fondées sur des examens de l'exploitation du réseau routier réalisés par l'organe compétent au moins tous les trois ans. Les critères visés à l'annexe III sont respectés dans la mesure du possible lors de la mise en œuvre de ces procédures.

Les tronçons routiers présentant une priorité essentielle conformément aux résultats de la classification des tronçons à forte concentration d'accidents et de la classification de la sécurité du réseau sont évalués par des équipes d'experts à l'aide de visites sur place sur la base des éléments visés à l'annexe III, point 3. Un membre au moins de l'équipe d'experts répond aux exigences visées à l'article 10, alinéa 4, 1°.

Les mesures correctives sont axées sur les tronçons routiers visés à l'alinéa 2. La priorité est donnée aux mesures visées à l'annexe III, point 3, e), en privilégiant celles qui présentent le rapport avantages/coûts le plus élevé.

Une signalisation adéquate est mise en place pour avertir les usagers de la route lorsque des travaux de voirie sont réalisés sur des tronçons routiers et peuvent par conséquent compromettre leur sécurité. Cette signalisation comporte également des signaux visibles de jour et de nuit et placés à une distance de sécurité et est conforme aux dispositions de la convention de Vienne de 1968 sur la signalisation routière.

Les usagers de la route sont informés, par des moyens adéquats, de la présence d'un tronçon à forte concentration d'accidents. Si une signalisation est utilisée, celle-ci est conforme aux dispositions de la convention de Vienne de 1968 sur la signalisation routière.

#### *Article 8*

Les routes en exploitation font l'objet d'inspections de sécurité dans le but d'identifier les problèmes liés à la sécurité routière et de prévenir les accidents.

§ 4. – De auditor vermeldt in zijn auditverslag voor elke fase van het infrastructuurproject de verkeersveiligheidskritieke ontwerpelementen. Wanneer tijdens de uitvoering van de audit onveilige kenmerken worden vastgesteld maar het ontwerp niet wordt verbeterd vóór het einde van de geschikte fase, zoals vermeld in bijlage II, vermeldt de bevoegde instantie de redenen hiervoor in een bijlage bij het auditverslag.

§ 5. – Het auditverslag, vermeld in het vierde lid, mondert uit in gepaste aanbevelingen op het vlak van veiligheid.

#### *Artikel 7*

De classificatie van weggedeelten met een hoog aantal verkeersongevallen en van de verkeersveiligheid van het wegennet zijn gebaseerd op beoordelingen van de exploitatie van het wegennet door de bevoegde instantie, en dit minstens om de drie jaar. Daarbij wordt getracht om in de mate van het mogelijke te voldoen aan de criteria vermeld in bijlage III.

Weggedeelten met een hogere prioriteit op grond van de resultaten van de classificatie van weggedeelten met een hoog aantal verkeersongevallen en van de verkeersveiligheid van het wegennet worden door deskundigenteams geïnspecteerd tijdens plaatsbezoeken uitgevoerd aan de hand van de elementen vermeld in bijlage III, punt 3. Ten minste één lid van het deskundigenteam moet voldoen aan de in artikel 10, lid 4, 1°, vastgestelde eisen.

De verbeteringsmaatregelen worden gericht op de weggedeelten, vermeld in het tweede lid. Daarbij wordt prioriteit gegeven aan de in bijlage III, punt 3, onder e), bedoelde maatregelen, en wordt aandacht geschenken aan de maatregelen met de beste kosten-batenverhouding.

Om weggebruikers te waarschuwen dat weggedeelten worden hersteld en dat de veiligheid van de weggebruikers gevaar kan lopen, worden passende verkeerssignalisatie aangebracht. Deze borden omvatten borden die zowel overdag als s nachts goed zichtbaar zijn en op een veilige afstand zijn geplaatst, en voldoen aan de bepalingen van het Verdrag van Wenen inzake verkeerstekens van 1968.

De weggebruikers worden met gepaste middelen geïnformeerd van het bestaan van een weggedeelte met een hoog aantal verkeersongevallen. Als verkeerssignalisatie wordt gebruikt, voldoet deze aan de bepalingen van het verdrag inzake verkeerstekens opgemaakt te Wenen op 8 november 1968 inzake verkeerstekens.

#### *Artikel 8*

Verkeersveiligheidsinspecties van wegen die in gebruik zijn, worden uitgevoerd om de veiligheidskenmerken van de wegen te identificeren en ongevallen te voorkomen.

Les inspections de sécurité comprennent des inspections périodiques du réseau routier et des études sur les incidences éventuelles des travaux de voirie sur la sécurité du débit de circulation.

Les inspections périodiques sont menées par l'organe compétent. La fréquence de ces inspections est suffisante pour garantir des niveaux de sécurité adéquats pour l'infrastructure routière en question.

Le Gouvernement adopte des lignes directrices relatives aux mesures de sécurité temporaires applicables aux travaux de voirie.

Il met également en place un programme d'inspection adapté pour veiller à la bonne application de ces lignes directrices.

#### *Article 9*

Le Gouvernement adopte des lignes directrices pour le 19 décembre 2011 au plus tard afin d'aider les organes compétents dans l'application de la présente ordonnance.

#### *Article 10*

Le Gouvernement adopte des programmes de formation pour les auditeurs de sécurité routière pour le 19 décembre 2011 au plus tard.

Les auditeurs de sécurité routière qui assument les fonctions requises par la présente ordonnance suivent une formation initiale sanctionnée par un certificat d'aptitude et participent à des cours de perfectionnement organisés régulièrement.

Les auditeurs de sécurité routière doivent être en possession d'un certificat d'aptitude. Les certificats délivrés avant l'entrée en vigueur de la présente ordonnance sont reconnus.

Les auditeurs sont désignés conformément aux exigences suivantes :

1° ils possèdent une expérience ou une formation appropriée dans les domaines de la conception des routes, de l'ingénierie de la sécurité routière et de l'analyse des accidents;

2° deux ans après l'adoption des lignes directrices conformément à l'article 9 et au plus tard à partir du 19 décembre 2013, les audits de sécurité routière sont exclusivement menés par des auditeurs ou par des équipes comprenant des auditeurs, satisfaisant aux exigences visées aux alinéas 2 et 3;

Deze inspecties bestaan uit periodieke inspecties van het wegennet en onderzoek naar mogelijke gevolgen verkeersveiligheidseffecten van wegwerkzaamheden in relatie tot de verkeersstroom.

De bevoegde instantie voert periodieke inspecties uit. De frequentie van deze inspecties is toereikend om een adequaat verkeersveiligheidsniveau voor de desbetreffende weginfrastructuur te verzekeren.

De Regering stelt richtsnoeren vast voor tijdelijke verkeersveiligheidsmaatregelen die van toepassing zijn op wegwerkzaamheden.

Zij voert ook een passend inspectieschema uit om zeker te stellen dat die richtsnoeren worden nageleefd.

#### *Artikel 9*

De Regering stelt uiterlijk op 19 december 2011 de richtsnoeren vast, teneinde de bevoegde instanties bij te staan bij de uitvoering van deze ordonnantie.

#### *Artikel 10*

De Regering ziet er erop toe dat uiterlijk 19 december 2011 opleidingscurricula voor verkeersveiligheidsauditoren worden vastgesteld.

De verkeersveiligheidsauditoren die taken uitvoeren die in deze ordonnantie zijn vastgesteld, moeten een eerste opleiding volgen, waarna zij een bekwaamheidscertificaat ontvangen. Vervolgens moeten zij regelmatig verdere vervolmakeningscursussen volgen.

Verkeersveiligheidsauditoren moeten houder zijn van een bekwaamheidscertificaat. Certificaten die vóór de inwerkingtreding van deze ordonnantie zijn afgegeven, worden erkend.

De auditoren worden aangesteld overeenkomstig de volgende vereisten :

1° ze hebben relevante ervaring of opleiding op het gebied van wegenontwerp, wegenverkeersveiligheidstechnieken en ongevalsanalyse;

2° twee jaar nadat overeenkomstig artikel 9 richtsnoeren zijn vastgesteld en uiterlijk vanaf 19 december 2013, mogen verkeersveiligheidsaudits alleen nog worden uitgevoerd door auditoren, of teams waar auditoren deel van uitmaken, die aan de in de ledien 2 en 3 bedoelde eisen voldoen;

3° aux bonnes fins de l'audit du projet d'infrastructure, l'auditeur ne participe pas à la conception ou à l'exploitation du projet d'infrastructure concerné.

Bruxelles, le 2 décembre 2010

Pour le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

Le Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et Sites, de la Propriété publique, de la Coopération au Développement, de la Promotion de l'image nationale et internationale de Bruxelles,

Charles PICQUE

La Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics, des Transports, de l'Informatique régionale et communale, de l'Egalité des chances, de la Tutelle sur le Port de Bruxelles et du Transport rémunéré des personnes (taxis),

Brigitte GROUWELS

3° de auditoren mogen niet betrokken zijn bij het ontwerp of de exploitatie van het infrastructuurproject waarop de door hen uitgevoerde audit betrekking heeft.

Brussel, 2 december 2010

Voor de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest :

De Minister-Voorzitter van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Openbare Netheid, Ontwikkelingssamenwerking, Bevordering van het nationaal en internationaal Imago van Brussel,

Charles PICQUE

De Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken, Vervoer, Gewestelijke en gemeentelijk Informatica, Gelijkekansenbeleid, Toezicht op Haven van Brussel en Bezoldigd vervoer van personen (Taxi's),

Brigitte GROUWELS

**Annexe I**

**Évaluation des incidences  
sur la sécurité routière des projets d'infrastructure**

1. Composantes d'une évaluation des incidences sur la sécurité routière :
  - a) définition du problème;
  - b) situation actuelle et scénario de statu quo;
  - c) objectifs de sécurité routière;
  - d) analyse des incidences des options proposées sur la sécurité routière;
  - e) comparaison des options, dont analyse du rapport coûts/avantages;
  - f) présentation de l'éventail de solutions possibles.
2. Éléments à prendre en compte :
  - a) décès et accidents, objectifs de réduction comparés au scénario de statu quo;
  - b) choix des itinéraires et nature du trafic;
  - c) répercussions éventuelles sur les réseaux existants (par exemple, sorties, intersections, passages à niveau);
  - d) usagers de la route, notamment usagers vulnérables (par exemple, piétons, cyclistes, motocyclistes);
  - e) trafic (par exemple, volume du trafic, catégorisation du trafic par type);
  - f) saisonnalité et conditions climatiques;
  - g) présence d'un nombre suffisant d'aires de stationnement sûres;
  - h) activité sismique.

**Bijlage I**

**Verkeersveiligheidseffectbeoordeling  
van wegen voor infrastructuurprojecten**

1. Onderdelen van een verkeersveiligheidseffectbeoordeling van een weg :
  - a) definitie van het probleem;
  - b) huidige situatie en « nietsdoen »-scenario;
  - c) verkeersveiligheidsdoelstellingen;
  - d) beoordeling van de gevolgen voor de verkeersveiligheid van de voorgestelde alternatieven;
  - e) vergelijking van de alternatieven, inclusief kosten-batenanalyse;
  - f) presentatie van de reeks van mogelijke oplossingen.
2. Elementen waarmee rekening moet worden gehouden :
  - a) (dodelijke) ongevallen; verminderingsdoelstellingen tegenover « nietsdoen »-scenario;
  - b) routekeuze en verkeerspatronen;
  - c) mogelijke gevolgen voor het bestaande wegennet (bv. afritten, kruispunten, overwegen);
  - d) weggebruikers, met inbegrip van kwetsbare weggebruikers (bv. voetgangers, fietsers, motorrijders);
  - e) verkeer (bijv. verkeersvolumes, onderverdeling per vervoerstype);
  - f) seizoen- en weersomstandigheden;
  - g) aanwezigheid van een voldoend aantal veilige parkeerterreinen;
  - h) seismische activiteit.

**Annexe II**

**Audits de sécurité routière  
pour les projets d'infrastructure**

## 1. Critères applicables au stade de la conception :

- a) situation géographique (par exemple, exposition aux glissements de terrain, aux inondations, aux avalanches), conditions saisonnières et climatiques et activité sismique;
- b) types de jonction et distance entre les points de jonction;
- c) nombre et type de voies;
- d) types de trafics pouvant emprunter la nouvelle route;
- e) fonctionnalité de la route dans le réseau;
- f) conditions météorologiques;
- g) vitesses de conduite;
- h) profils en travers (par exemple, largeur de la chaussée, pistes cyclables, chemins piétonniers);
- i) alignements horizontaux et verticaux;
- j) visibilité;
- k) disposition des points de jonction;
- l) transports publics et infrastructures publiques;
- m) passages à niveau.

## 2. Critères applicables au stade de la conception détaillée :

- a) tracé;
- b) signalisation et marquage cohérents;
- c) éclairage des routes et des intersections éclairées;
- d) équipements de bord de route;
- e) environnement de bord de route, dont végétation;
- f) obstacles fixes en bord de route;
- g) aménagement d'aires de stationnement sûres;
- h) usagers vulnérables (par exemple, piétons, cyclistes, motocyclistes);
- i) dispositifs de retenue routiers adaptés (terre-plein central et barrières métalliques afin d'empêcher les risques pour les usagers vulnérables).

## 3. Critères applicables au stade de la pré-mise en service :

- a) sécurité des usagers de la route et visibilité en diverses circonstances telles que l'obscurité et dans des conditions météorologiques normales;
- b) lisibilité de la signalisation et du marquage;
- c) état de la chaussée.

## 4. Critères applicables au début de l'exploitation: évaluation de sécurité routière à la lumière du comportement réel des utilisateurs :

La réalisation d'un audit à un stade donné peut conduire à reconSIDérer les critères applicables aux stades précédents.

**Bijlage II**

**Verkeersveiligheidsaudits  
van wegen voor infrastructuurprojecten**

## 1. Criteria in de voorontwerpfasE :

- a) geografische ligging (bv. gevoeligheid voor landverschuivingen, overstromingen, lawines), seizoen- en weersomstandigheden en seismische activiteit;
- b) typen van kruispunten en afstanden tussen kruispunten;
- c) aantal en type rijstroken;
- d) soorten verkeer die op de nieuwe weg toegelaten zullen worden;
- e) functionaliteit van de weg binnen het wegennet;
- f) meteorologische omstandigheden;
- g) rijnsnelheid;
- h) doorsneden (bv. breedte van de rijbanen, fietspaden, voetpaden);
- i) horizontaal en verticaal tracé;
- j) zichtbaarheid;
- k) ontwerp van de kruispunten;
- l) middelen van openbaar vervoer en infrastructuur;
- m) spoorwegovergangen.

## 2. Criteria in de fase van het gedetailleerde ontwerp :

- a) tracé;
- b) samenhangende verkeerstekens en markeringen;
- c) verlichting van verlichte wegen en kruispunten;
- d) apparatuur langs de weg;
- e) omgeving van de weg, met inbegrip van vegetatie;
- f) vaste obstakels langs de weg;
- g) aanleg van veilige parkeerterreinen;
- h) kwetsbare weggebruikers (bv. voetgangers, fietsers en bestuurders van motorvoertuigen);
- i) gebruikersvriendelijke aanpassing van de afschermende constructies langs de weg (middenbermen en vangrails om risico's voor kwetsbare weggebruikers te vermijden).

## 3. Criteria in de fase voor de ingebruikneming :

- a) veiligheid en zichtbaarheid van de weggebruiker in verschillende omstandigheden, zoals duisternis en onder normale weersomstandigheden;
- b) leesbaarheid van verkeerstekens en markeringen;
- c) toestand van het wegdek.

## 4. Criteria in de fase van eerste gebruik: beoordeling van de verkeersveiligheid in het licht van het daadwerkelijke gedrag van de gebruikers.

In elke fase kunnen de audits aanleiding geven tot een heroverweging van de criteria van de vorige fasen.

### Annexe III

#### **Classification des tronçons à forte concentration d'accidents et classification de la sécurité du réseau**

##### 1. Recensement des tronçons routiers à forte concentration d'accidents

Le recensement des tronçons routiers à forte concentration d'accidents tient au minimum compte du nombre d'accidents entraînant des décès au cours des années précédentes par unité de distance en relation avec le volume de trafic et, en présence de jonctions, du nombre de tels accidents par points de jonction.

##### 2. Recensement de tronçons en vue d'une analyse dans le cadre de la classification de la sécurité du réseau

Le recensement de tronçons en vue d'une analyse dans le cadre de la classification de la sécurité du réseau tient compte des économies potentielles dans les coûts des accidents. Les tronçons routiers sont classés en différentes catégories.

Pour chaque catégorie de route, les tronçons routiers sont analysés et classés selon des facteurs liés à la sécurité tels que le nombre et la concentration des accidents, le volume de trafic et la typologie des accidents.

Pour chaque catégorie de route, la classification de la sécurité du réseau se traduit par une liste prioritaire des tronçons routiers pour lesquels une amélioration de l'infrastructure devrait être très efficace.

##### 3. Éléments d'évaluation pour les visites sur place des équipes d'experts :

- a) la description du tronçon routier;
- b) la référence aux éventuels rapports antérieurs sur le même tronçon routier;
- c) l'analyse des rapports d'accidents éventuels;
- d) le nombre d'accidents et de personnes décédées et gravement blessées au cours des trois années précédentes;
- e) une série de mesures correctives potentielles à mettre en oeuvre à des échéances différentes, prévoyant par exemple :
  - l'élimination ou la protection des obstacles fixes en bord de route,
  - la réduction des limitations de vitesse et l'intensification du contrôle de la vitesse au niveau local,
  - l'amélioration de la visibilité dans différentes conditions météorologiques et de luminosité,
  - l'amélioration de l'état de sécurité des équipements de bord de route tels que les dispositifs de retenue routiers,
  - l'amélioration de la cohérence, de la visibilité, de la lisibilité et de la position des marquages (notamment l'application de ralentisseurs sonores) et de la signalisation,
  - la protection contre la chute de pierres, les éboulements de terrain et les avalanches,
  - l'amélioration de l'adhérence ou de la rugosité de la chaussée,
  - la modification des dispositifs de retenue routiers,
  - la mise à disposition et l'amélioration de la protection du terre-plein central,
  - la modification des schémas de dépassement,
  - l'amélioration des points de jonction et notamment des passages à niveau,
  - la modification de l'alignement,
  - la modification de la largeur de la route, l'ajout d'une bande d'arrêt d'urgence,

### Bijlage III

#### **Classificatie van weggedeelten met een hoog aantal verkeersongevallen en van wegennetverkeersveiligheid**

##### 1. Identificatie van weggedeelten met een hoog aantal verkeersongevallen

Bij de identificatie van weggedeelten met een hoog aantal verkeersongevallen wordt minstens rekening gehouden met het aantal ongevallen met dodelijke afloop dat in de voorgaande jaren op deze wegen heeft plaatsgevonden, berekend per lengte-eenheid van de weg in verhouding tot de verkeersintensiteit en, in het geval van kruispunten, het aantal van dergelijke ongevallen per kruispunt.

##### 2. Identificatie van weggedeelten die worden geanalyseerd in het kader van de classificatie van de verkeersveiligheid van het wegennet

Bij het identificeren van de weggedeelten die worden geanalyseerd in het kader van de classificatie van verkeersveiligheid van het wegennet worden de potentiële besparingen op de ongevals kosten in aanmerking genomen. De weggedeelten worden ingedeeld in categorieën.

Voor elke wegcategorie, worden de weggedeelten geanalyseerd en gerangschikt op basis van veiligheidsfactoren, zoals aantal verkeersongevallen, verkeersvolume en verkeersongevaltypologie.

Voor elke wegcategorie wordt in het kader van de classificatie van de verkeersveiligheid een prioriteitenlijst opgesteld van gedeelten van wegen waarvoor een verbetering van de infrastructuur naar verwachting zeer doelmatig is.

##### 3. Elementen van de evaluatie voor de bezoeken ter plaatse van het deskundigenteam :

- a) een beschrijving van het weggedeelte;
- b) een verwijzing naar eventuele eerdere verslagen over hetzelfde weggedeelte;
- c) de analyse van eventuele ongevalsverslagen;
- d) het aantal ongevallen, doden en zwaargewonden in de voorafgaande drie jaar;
- e) potentiële corrigerende maatregelen die binnen uiteenlopende termijnen moeten worden uitgevoerd, zoals :
  - verwijdering of bescherming van vaste obstakels langs de weg;
  - verlaging van snelheidslimieten en intensivering van de plaatselijke handhaving van deze beperkingen;
  - verbetering van de zichtbaarheid in verschillende weers- en lichtomstandigheden;
  - verbetering van de veiligheid van de apparatuur langs de weg, zoals afschermende constructies langs de weg;
  - verbetering van de samenhang, zichtbaarheid, leesbaarheid en plaatsing van wegmarkeringen (inclusief het gebruik van rammelstroken), borden en signalen;
  - bescherming tegen vallend gesteente, aardverschuivingen en lawines;
  - verbetering van de stroefheid en de oneffenheid van het wegdek;
  - herziening van het ontwerp van afschermende constructies langs de weg;
  - totstandbrenging en verbetering van scheiding van rijbanen met verschillende rijrichting;
  - wijziging van het ontwerp van de inhaalmogelijkheden;
  - verbetering van kruispunten, inclusief spoorwegovergangen;
  - wijziging van het tracé;
  - wijziging van de breedte van de weg, aanleg van vluchtstroken;

- l'installation d'un dispositif de gestion et de contrôle du trafic,
- la réduction des conflits potentiels avec les usagers vulnérables de la route,
- la mise à niveau de la route par rapport aux normes de conception en vigueur,
- la remise en état ou le remplacement de la chaussée,
- l'utilisation de signaux intelligents,
- l'amélioration des systèmes de transport intelligents et des services télématiques à des fins d'interopérabilité, d'urgence et de signalisation.

- installatie van een systeem voor verkeersregeling en verkeerscontrole;
- vermindering van mogelijke conflicten met kwetsbare weggebruikers;
- aanpassing van de weg aan de actuele ontwerpnormen;
- herstelling of vervanging van het wegdek;
- gebruik van intelligente verkeersborden;
- verbetering van intelligente vervoerssystemen en telematicsysteem met het oog op interoperabiliteit, hulpverlening en markering.





0311/0317  
I.P.M. COLOR PRINTING  
 02/218.68.00