

# PARLEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

SESSION ORDINAIRE 2010-2011

6 AVRIL 2011

## PROJET D'ORDONNANCE

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

## RAPPORT

fait au nom de la  
commission de l'Infrastructure,  
chargée des Travaux publics et des  
Communications

par Mme Annemie MAES (N)

Ont participé aux travaux de la commission :

*Membres effectifs* : Mmes Anne-Charlotte d'Ursel, Béatrice Fraiteur, Cécile Jodogne, MM. Philippe Close, Emin Özkara, Aziz Albishari, Mmes Céline Delforge, Danielle Caron, M. Hervé Doyen, Mme Carla Dejonghe, M. Jef Van Damme, Mme Brigitte De Pauw.

*Membres suppléants* : M. Serge de Patoul, Mmes Caroline Persoons, Viviane Teitelbaum, Olivia P'tito, Marie Nagy, M. Arnaud Pinxteren, Mme Annemie Maes.

*Autres membres* : MM. Emmanuel De Bock, Bea Diallo, Didier Gosuin, Herman Mennekens, Philippe Pivin, Mmes Jacqueline Rousseaux, Françoise Schepmans.

*Voir :*

**Document du Parlement :**

A-144/1 – 2010/2011 : Projet d'ordonnance

# BRUSSEL HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

GEWONE ZITTING 2010-2011

6 APRIL 2011

## ONTWERP VAN ORDONNANTIE

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

## VERSLAG

uitgebracht namens de  
commissie voor de Infrastructuur,  
belast met Openbare Werken  
en Verkeerswezen

door mevrouw Annemie MAES (N)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen :

*Vaste leden* : mevr. Anne-Charlotte d'Ursel, mevr. Béatrice Fraiteur, mevr. Cécile Jodogne, de heren Philippe Close, Emin Özkara, Aziz Albishari, mevr. Céline Delforge, mevr. Danielle Caron, de heer Hervé Doyen, mevr. Carla Dejonghe, de heer Jef Van Damme, mevr. Brigitte De Pauw.

*Plaatsvervangers* : de heer Serge de Patoul, mevr. Caroline Persoons, mevr. Viviane Teitelbaum, mevr. Olivia P'tito, mevr. Marie Nagy, de heer Arnaud Pinxteren, mevr. Annemie Maes.

*Andere leden* : de heren Emmanuel De Bock, Bea Diallo, Didier Gosuin, Herman Mennekens, Philippe Pivin, mevr. Jacqueline Rousseaux, mevr. Françoise Schepmans.

*Zie :*

**Stuk van het Parlement :**

A-144/1 – 2010/2011 : Ontwerp van ordonnantie

## I. Exposé introductif de la Ministre Brigitte Grouwels

En séance du vendredi 16 juillet 2010, le Gouvernement a marqué son accord en première lecture sur l'avant-projet d'ordonnance relative à la gestion de la sécurité des infrastructures routières. Pour rappel, ledit avant-projet 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. Partiellement, en ce sens que tous les articles de la directive ne concernent pas les Régions.

Après avoir obtenu l'avis du Conseil d'Etat et avoir apporté les adaptations nécessaires au texte, le Gouvernement a adopté le projet d'ordonnance le 2 décembre 2010.

La transposition de cette directive est urgente afin de veiller à respecter nos obligations vis-à-vis des instances européennes.

La Ministre espère dès lors que cette commission et ensuite le Parlement approuveront cette ordonnance dans les meilleurs délais.

En première phase, l'ordonnance ne portera que sur les voiries du TERN, du Trans European Road Network, comme la directive le prescrit d'ailleurs.

Le Gouvernement a toutefois prévu que ces procédures pourraient ultérieurement être appliquées à d'autres voiries.

Cette ordonnance n'est toutefois pas la fin des travaux.

En concertation avec les autres Régions, le programme de formation devra être défini et les directives pratiques devront être élaborées afin de rendre la directive opérationnelle sur le terrain.

Les arrêtés nécessaires à ces fins seront encore soumis pour approbation au Gouvernement avant la fin de cette année.

## II. Discussion générale

Mme Anne-Charlotte d'Ursel loue les objectifs du texte proposé qui fait l'unanimité et se demande quelles raisons ont motivé le Gouvernement à ne pas suivre deux des avis donnés par le Conseil d'Etat.

L'article 4, 2°, en donnant la définition de l'« organes compétent », se contente de reproduire l'article 2, § 2 de la directive européenne en y substituant simplement le mot « directive » par le mot « ordonnance ». Pour le Conseil

## I. Inleidende uiteenzetting van Minister Brigitte Grouwels

Bij zitting van vrijdag 16 juli 2010, heeft de Regering in eerste lezing het voorontwerp van ordonnantie betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van wegeninfrastructuur goedgekeurd. Ter herinnering, dit voorontwerp 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 wegeninfrastructuur gedeeltelijk om te zetten. Met gedeeltelijk wordt hier bedoeld dat niet alle artikelen van de richtlijn op de Gewesten van toepassing zijn.

Na het advies van de Raad van State ingewonnen te hebben en de nodige aanpassingen aan de tekst te hebben aangebracht, heeft de regering het ontwerp van ordonnantie goedgekeurd op 2 december 2010.

De omzetting van deze richtlijn dient dringend te gebeuren om er voor te zorgen dat we onze verplichtingen ten overstaan van de Europese instanties zouden naleven.

De Minister hoopt dan ook dat deze Commissie en vervolgens ook het Parlement deze ordonnantie spoedig zal bekraftigen.

In een eerste fase zal de ordonnantie enkel van toepassing zijn op de wegen van het TERN, het Trans European Road Network, zoals de richtlijn dit trouwens ook voorschrijft.

De regering heeft echter voorzien dat deze procedures later ook naar andere wegen zou kunnen uitgebreid worden.

Met deze ordonnantie is het werk echter nog niet af.

In overleg met de andere gewesten zal nu het opleidingsprogramma verder bepaald worden, en zullen de nodige praktische richtlijnen uitgewerkt worden om de ordonnantie ook daadwerkelijk toepasbaar op het terrein te maken.

De nodige besluiten hiervoor zullen nog voor het einde van dit jaar ter goedkeuring aan de regering worden voorgelegd.

## II. Algemene bespreking

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel looft de doelstellingen van de voorgestelde tekst waarover eensgezindheid bestaat en vraagt welke redenen de regering ertoe aangezet hebben om twee van de adviezen van de Raad van State naast zich neer te leggen.

Art. 4, 2° beperkt zich bij de definiëring van de « bevoegde instantie » tot het overnemen van artikel 2, §2, van de Europese richtlijn waarbij enkel het woord « richtlijn » vervangen wordt door « ordonnantie ».

d'État, il ne suffit pas de procéder ainsi pour s'assurer d'une transposition correcte. Il convient donc de désigner avec précision les infrastructures routières qui entrent dans le champ d'application de l'ordonnance et de désigner les organes compétents auxquels incombent les obligations prévues aux articles 6, § 4 et 8, § 3 de l'avant-projet. La ministre peut-elle dès lors désigner explicitement les organes compétents?

Mme Anne-Charlotte d'Ursel signale ensuite une coquille au 2° de l'article 4. Il convient de remplacer les mots « de la présente directive » par les mots « de la présente ordonnance ».

Enfin, le Conseil d'État estime que, afin d'assumer une meilleure transposition de l'article 2 alinéa 5 de la directive, il convient de terminer le 5° de l'article 4 par les mots suivants : « par rapport au débit de circulation ». Pourquoi le projet ne reprend-il pas cette précision fondamentale?

Mme Annemie Maes juge positif que le Gouvernement ait étendu le champ d'application du projet d'ordonnance à toutes les voiries de la Région bruxelloise. En effet, l'Europe envisageait essentiellement les autoroutes.

La mise en œuvre structurelle des États généraux de la Sécurité doit être considérée comme une avancée positive.

On évoque souvent la réduction du nombre de victimes de la route. Les statistiques doivent être utiles à cet égard, mais elles ne donnent pas toujours une image fidèle de la réalité. Il convient de rester vigilants. Récemment encore, le secrétaire d'État fédéral a présenté des chiffres pour la Région de Bruxelles-Capitale : 2007-2008 se serait achevé sans faire une seule victime parmi les cyclistes. L'oratrice peut toutefois attester personnellement du contraire. Cela doit peut-être s'expliquer par une multiplicité de circonstances : par exemple un décès survenant 30 jours après l'accident.

Trop souvent, la voiture sert de norme pour les statistiques. La Région identifie souvent les points noirs sur la base des accidents de voiture. On ne tient pas assez compte des accidents entre ou avec d'autres usagers de la route ou ayant causé des dommages corporels moins graves. À cet égard aussi, il est dangereux de déterminer de cette façon des priorités. On passe en effet à côté de points noirs importants.

L'oratrice souhaite également que la ministre applique le « principe STOP » lors de la détermination des points prioritaires. Elle demande en outre qu'une attention accrue soit accordée à l'apposition de la signalisation aux points noirs, qui s'adresse trop souvent aux automobilistes et trop peu aux piétons et aux cyclistes. Combien de fois les cyclistes ou les mères avec leur poussette ne doivent-ils pas louvoyer entre les voitures ?

Volgens de Raad van State is het niet voldoende om op die manier te werk te gaan om te kunnen spreken van een correcte omzetting. Men moet dus op precieze wijze de wegeninfrastructuur bepalen die in het toepassingsgebied van de ordonnantie valt en de bevoegde instanties die moeten voldoen aan de verplichtingen bedoeld in de artikelen 6, §4, en 8, §3, van het voorontwerp. Kan de minister dus explicet de bevoegde instanties aanwijzen?

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel wijst er vervolgens op dat in het 2° van artikel 4 de woorden « van deze richtlijn » vervangen moeten worden door de woorden « van deze ordonnantie ».

De Raad van State meent tot slot dat, met het oog op een nauwkeurigere omzetting van artikel 2, vijfde lid van de richtlijn, het 5° van artikel 4 in de Franse tekst aangevuld moet worden met de woorden « par rapport au débit de circulation ». Waarom is die fundamentele precisering niet in de tekst opgenomen?

Mevrouw Annemie Maes noemt het positief dat de Regering het toepassingsgebied van het ontwerp heeft uitgebreid tot alle wegen van het Brussels Gewest. Europa had immers voornamelijk de autosnelwegen voor ogen.

De structurele implementatie van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid dient men als positief aan te merken.

Vaak spreekt men van het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers. Statistieken moeten hierbij helpen maar zij geven niet steeds een getrouw beeld van de realiteit. Waakzaamheid blijft geboden. Recentelijk nog schoof de federale staatssecretaris cijfers naar voren voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest : 2007-2008 zou verlopen zijn zonder fietslachtoffers. Spreekster kan evenwel persoonlijk getuigen van het tegendeel. Wellicht dient men dit te verklaren door allerlei omstandigheden : bijvoorbeeld een overlijden 30 dagen na het ongeluk.

Al vaak neemt men voor de statistieken de auto als norm. Zwarte punten worden door het Gewest vaak bepaald aan de hand van auto-ongelukken. Men houdt onvoldoende rekening met ongevallen tussen of met andere weggebruikers of waarvan de lichamelijke letsets minder erg zijn. Ook hier is het gevaarlijk om op die manier prioritaire aandachtspunten vast te leggen. Men loopt immers belangrijke zwarte punten mis.

De spreekster wenst verder dat de minister het « STOP-principe » zou hanteren bij het vastleggen van prioritaire punten en vraagt extra aandacht voor het aanbrengen van signalisatie bij zwarte punten wat al te vaak ten behoeve van auto's en onvoldoende ten behoeve van fietsers en voetgangers gebeurt. Hoe vaak moeten fietsers of moeders met hun buggy tussen de auto's schipperen?

Mme Céline Delforge se réjouit de la transposition de la directive au moment où l'IBSR est en pleine campagne pour réduire le nombre de tués sur les routes.

On peut se montrer choqué de constater que le projet ne contient que du bon sens et que celui-ci n'est pas encore acquis. Une évaluation et une approche structurelle des dangers que représentent les points noirs paraissent évidents.

Quels sont les critères d'élargissement à d'autres voiries ? Toutes les voiries régionales sont-elles concernées ? S'agit-il également des voiries communales ? Quand sera-ce le cas ? Il ne suffit pas de transposer la directive pour avoir la conscience tranquille.

Les statistiques et la récolte des données sur les accidents posent problème. Alors qu'il est essentiel pour appliquer le projet d'identifier les tronçons problématiques, il est quasiment impossible de récolter les données auprès des zones de police. Les auditeurs, furent-ils les meilleurs, ne récolteront pas ces statistiques. Il faudra en conséquence motiver davantage la police. Or, parfois on ne garde pas trace des accidents qui impliquent les usagers doux ou qui ont occasionné des dommages moins importants. Nombreux sont pourtant les endroits dangereux où l'on évite le pire.

Quid du contrôle ? Comme pour l'ordonnance sur les voiries en chantier, la députée se pose la question des méthodes et des moyens de contrôle. Quelle est la sanction quand la mise en œuvre d'un audit ne suit pas ? Il s'agit de vies humaines.... Les morts que compte la Région sont souvent « stupidement évitables ». Si la sécurité n'est pas une priorité policière, qu'elle le soit du moins au niveau des infrastructures.

Mme Danielle Caron se réjouit au nom de son groupe politique de la transposition de la directive et du fait que le texte soit similaire aux autres Régions. Il concerne la Région bruxelloise pour seulement 5,28 km du Ring. Si le nombre des victimes a diminué, on constate une forte augmentation des blessés graves qui auraient pu être évités. En 2008, 35 décès et 222 blessés graves alors que l'Union européenne avait prononcé 22 décès pour 100 blessés graves. Il faut espérer que la directive amènera du changement.

Les prochains Etats-généraux de la Sécurité routière permettront d'arrêter des initiatives nouvelles et plus ambitieuses. La vitesse, l'alcool et les stupéfiants demeurent la cause première des accidents et une meilleure sensibilisation semble nécessaire. Il convient également de mieux sécuriser les voiries. Mme Caron cite, à titre d'exemple, les nombreux accidents et manquements autour du Rond point Schuman. Elle parcourt ensuite de nombreux points positifs contenus dans le projet. Des

Het verheugt mevrouw Céline Delforge dat de richtlijn wordt omgezet op het moment dat het BIVV volop campagne voert om het aantal verkeersdoden op onze wegen terug te dringen.

Men kan verbijsterd zijn door de vaststelling dat het ontwerp enkel van gezond verstand getuigt en dat dit laatste nog steeds geen evidentie is. Een evaluatie en een structurele aanpak van de gevaren op de knelpunten lijken voor de hand te liggen.

Wat zijn de criteria voor de uitbreiding tot andere wegen ? Gaat het over alle gewestwegen ? Gaat het eveneens over de gemeentewegen ? Wanneer zal dat het geval zijn ? Men kan er niet mee volstaan de richtlijn om te zetten om een gerust geweten te hebben.

Er zijn problemen met de statistieken en de verzameling van de gegevens over de ongevallen. Om het ontwerp toe te passen, is het van essentieel belang dat de onveilige weggedeelten geïdentificeerd worden, maar het is nagenoeg onmogelijk om de gegevens van de politiezones te krijgen. De auditors, zelfs de beste, kunnen niet aan die gegevens geraken. Bijgevolg moet de politie beter worden gemotiveerd. Het is evenwel zo dat er soms geen gegevens worden bijgehouden van ongevallen waarbij zwakke weggebruikers betrokken zijn of die enkel schade van geringe omvang hebben veroorzaakt. Er zijn nochtans veel gevvaarlijke plaatsen waar het ergste wordt vermeden.

Hoe zit het met de controle ? Zoals voor de ordonnantie betreffende de bouwplaatsen op de openbare weg, vraagt de volksvertegenwoordiger welke controlemethodes en -middelen zullen worden gebruikt. Wat is de straf wanneer er geen gevolg wordt gegeven aan een audit ? Het gaat over mensenlevens... De dodelijke slachtoffers in het Gewest zijn vaak « makkelijk te voorkomen ». Als veiligheid dan geen prioriteit is voor de politie, laat het er dan ten minste een zijn inzake de infrastructuur.

Mevrouw Danielle Caron verheugt zich in naam van haar politieke fractie over de omzetting van de richtlijn en over het feit dat de tekst ongeveer dezelfde is in de andere Gewesten. Voor het Brussels Gewest gaat het enkel over 5,28 km van de Ring. Hoewel het aantal slachtoffers gedaald is, wordt een sterke stijging van vermindbare zwaargewonden vastgesteld. In 2008 waren er 35 dodelijke slachtoffers en 222 zwaargewonden, terwijl de Europese Unie 22 dodelijke en 100 zwaargewonde slachtoffers als doel had gesteld. Hopelijk zal de richtlijn daar verandering in brengen.

De volgende Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid zal de mogelijkheid bieden nieuwe en meer ambitieuze initiatieven te nemen. Snelheid, alcohol en drugs blijven de belangrijkste oorzaak van ongevallen, en een betere bewustmaking lijkt noodzakelijk. Tevens is het wenselijk de wegen veiliger te maken. Mevrouw Caron haalt het voorbeeld aan van de vele ongevallen en tekortkomingen rond het Schumanplein. Vervolgens overloopt zij vele positieve punten van het ontwerp. Zijn extra middelen

budgets complémentaires seront-ils nécessaires pour élargir le champ d'application de l'ordonnance? Quid des voiries communales? Une autre ordonnance sera-t-elle nécessaire pour y parvenir? Un arrêté peut-il suffire?

Le Conseil d'État préconise de joindre un tableau de concordance entre le projet et la directive. La ministre dispose-t-elle de ce tableau? Est-il possible d'en prendre connaissance?

L'article 8 du projet évoque l'inspection de sécurité. Ce point mérite des explications. Les trouvera-t-on dans un arrêté ministériel? Quelle sera la périodicité des inspections? Est-il possible d'en aviser déjà les parlementaires?

Mme Brigitte De Pauw estime que le projet d'ordonnance à l'examen est une excellente initiative. Le groupe CD&V soutient en effet tout ce qui contribue à la sécurité routière.

Est-il possible de préciser si l'extension des aspects qui, actuellement, concernent seulement les voiries transeuropéennes vise uniquement les voiries régionales ou toutes les voiries ? Comment la ministre envisage-t-elle la concertation avec les communes en vue de parvenir à une politique uniforme ?

M. Philippe Close se réjouit de l'adoption de cette ordonnance, fût-elle tardive. Chacun partage les objectifs contenus dans la directive européenne. Il se réjouit encore que la Région ne souhaite pas se limiter aux 5,28 km du Ring. La directive devrait permettre de mieux évaluer les accidents et de faire baisser le nombre d'accidents graves. À son tour, M. Close insiste afin de pouvoir disposer d'un tableau de concordance entre la directive et sa transposition. C'est ce qui permet le débat parlementaire. L'orateur renvoie à ce propos au 18e considérant de la directive européenne.

M. Hervé Doyen souligne à son tour qu'a priori, le projet concerne seulement 5,28 km du Ring et se réjouit que les voiries régionales y soient incluses. Les 19 communes à elles seules sont les plus gros pourvoyeurs de travaux en matière d'espace public. Avoir des plans normatifs en matière d'aménagement des espaces publics est une bonne chose quand il s'agit de la sécurité des usagers.

L'aménagement des infrastructures est important pour faire baisser l'insécurité routière. La délinquance routière s'en distingue et mérite une attention soutenue. Intégrer la norme du « vivre ensemble » une fois derrière le volant ne semble pas acquis, contrairement aux pays anglo-saxons où les tribunaux assimilent la délinquance routière à un fait délictuel. Renverser une personne n'est pas un fait divers ou le résultat de la fatalité. Certes, ce dernier point ne relève pas de la compétence de la ministre et il faudra mener d'autres combats en d'autres lieux.

noodzakelijk om het toepassingsgebied van de ordonnantie uit te breiden? Wat met de gemeentewegen? Is een andere ordonnantie nodig om dat te bereiken, of kan een besluit volstaan?

De Raad van State beveelt aan om een concordantietabel tussen het ontwerp en de richtlijn bij te voegen. Beschikt de minister over die tabel? Is het mogelijk daarvan kennis te nemen?

Artikel 8 van het ontwerp spreekt van de verkeersveiligheidsinspectie. Dat vereist toelichtingen. Zal men die in een ministerieel besluit vinden? Wat zal de frequentie van de inspecties zijn? Is het mogelijk om de parlementsleden daarvan al op de hoogte te stellen?

Mevrouw Brigitte De Pauw vindt dat voorliggend ontwerp van ordonnantie een erg goed initiatief is. De CD&V-fractie steunt immers alles wat de verkeersveiligheid bevordert.

Is het mogelijk te verduidelijken of de uitbreiding van wat nu enkel transeuropese wegen betreft, enkel de gewestwegen of alle wegen insluit? Hoe ziet de minister de samenspraak met de gemeenten om tot een eenvormig beleid te komen?

Het verheugt de heer Philippe Close dat de ordonnantie, zij het laattijdig, wordt aangenomen. Iedereen onderschrijft de doelstellingen van de Europese richtlijn. Het verheugt hem eveneens dat het Gewest zich niet wenst te beperken tot de 5,28 km van de Ring. De richtlijn zou het mogelijk moeten maken om een beter beeld van de ongevallen te krijgen en het aantal zware ongevallen terug te dringen. Op zijn beurt dringt de heer Close erop aan dat de parlementsleden kunnen beschikken over een concordantietabel tussen de richtlijn en de omzetting ervan. Dat maakt het parlementair debat mogelijk. In dat verband, verwijst de spreker naar de 18e considerans van de Europese richtlijn.

De heer Hervé Doyen benadrukt op zijn beurt dat het ontwerp a priori enkel betrekking heeft op de 5,28 km van de Ring. Het verheugt hem dat het wordt uitgebreid tot de gewestwegen. De 19 gemeenten alleen al zorgen voor de meeste werken in de openbare ruimte. Normatieve plannen hebben voor de aanleg van de openbare ruimten is een goede zaak wanneer het om de veiligheid van de gebruikers gaat.

De aanleg van de infrastructuur is belangrijk om de verkeersonveiligheid terug te dringen. Verkeersdelinquentie is een andere zaak en verdient constante aandacht. De norm « samen leven » toepassen wanneer men achter het stuur kruip, is blijkbaar geen automatisme, in tegenstelling tot in de Angelsaksische landen, waar de rechtkanten verkeersdelinquentie gelijkstellen met een strafbaar feit. Iemand omverrijden is geen banaliteit of een speling van het lot. De minister is evenwel niet bevoegd voor deze aangelegenheid en deze

Concernant la délimitation de cette ordonnance, la ministre déclare que ce que l'instance européenne impose fait en premier lieu l'objet de l'ordonnance : les 5,28 km de Ring qui se trouvent sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.

Le Gouvernement bruxellois a pour ambition d'appliquer ces critères relatifs à la sécurité routière sur le reste du réseau routier. À commencer par les voiries régionales. La ministre est heureuse de constater que les membres de la commission sont favorables à l'extension aux voiries communales. La ministre entend travailler par étapes et préparera dès lors les arrêtés ministériels dans ce sens. Ils seront présentés au Conseil des Ministres. Quatre-vingt-cinq pour cent des voiries sont des voiries communales. À ce jour, le Gouvernement n'a encore rien décidé au sujet de cette extension.

Le Gouvernement devra désigner les personnes responsables de la mise en application de la directive. Sans doute Bruxelles Mobilité en sera-t-il chargé.

La formation des auditeurs mérite un soin particulier et sera bouclée fin 2011. Ceci sera fait en bonne entente avec les autres Régions. Au plus tard avant la fin 2011, les programmes de formation seront connus. La ministre renvoie ensuite à l'article 10 du projet d'ordonnance.

Comme l'a souligné Mme Maes, la qualité des statistiques de la circulation doit effectivement être améliorée. Il convient en effet d'accorder la priorité aux « bons » points noirs. À l'heure actuelle déjà, pour tout nouveau projet réalisé sur les voiries régionales, la question des points noirs est aussi étudiée et intégrée au projet.

Le principe STOP, tel qu'il est appliqué dans la politique de mobilité, servira également de critère dans la détermination des points noirs. On examinera non seulement les passages pour piétons, mais aussi les points noirs pour les cyclistes, etc.

Les États généraux de la Sécurité routière apportent des éléments précieux pour arrêter les mesures additionnelles en vue de plus de sécurité et d'une meilleure mobilité.

Enfin, le tableau de concordance entre la directive et l'ordonnance existe et sera joint au rapport (cf. Annexe).

### **III. Discussion des articles et votes**

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

Cet article ne suscite aucun commentaire.

strijd moet op andere plaatsen worden geleverd.

In verband met de afbakening van deze ordonnantie, zegt de minister dat deze ordonnantie vooral gaat over wat de Europese instantie oplegt : 5,28 km Ring die zich bevindt op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Het is de ambitie van de Brusselse Regering om die criteria rond verkeersveiligheid toe te passen op de rest van het wegennet. In eerste instantie, op de gewestwegen. Het verheugt de minister vast te stellen dat de commissieleden voorstander zijn om dat uit te breiden naar de gemeentewegen. De minister is van plan om in stappen te werk te gaan en zal de ministeriële besluiten dan ook in die zin voorbereiden. Zij zullen worden voorgelegd aan de Ministerraad. Vijfentachtig procent van de wegen zijn gemeentewegen. Tot op heden heeft de Regering nog niets beslist over die uitbreiding.

De Regering zal de personen moeten aanwijzen die voor de uitvoering van de richtlijn zullen moeten instaan. Wellicht zal Mobiel Brussel ermee belast worden.

De opleiding van de auditors verdient bijzondere aandacht, en wordt eind 2011 afgerond, in goede verstandhouding met de andere Gewesten. Uiterlijk eind 2011, zullen de opleidingsprogramma's bekend zijn. De minister verwijst vervolgens naar artikel 10 van het ontwerp van ordonnantie.

Zoals aangestipt door mevrouw Maes, dient de kwaliteit van verkeersstatistieken inderdaad te verbeteren. De prioriteit moet immers gaan naar de juiste zwarte punten. Nu al worden, bij elk nieuw project op gewestwegen, de zwarte punten mee onderzocht en in het project opgenomen.

Het STOP-principe zoals gehanteerd voor het mobiliteitsbeleid, zal ook een criterium worden bij het bepalen van de zwarte punten. Men kijkt niet alleen naar de oversteekplaatsen voor voetgangers maar ook naar de zwarte punten voor fietsers, enz..

De Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid geven kostbare elementen om extra maatregelen te treffen met het oog op meer veiligheid en een betere mobiliteit.

Tot slot bestaat er tussen de richtlijn en de ordonnantie een concordantietabel, die aan het verslag wordt toegevoegd (zie Bijlage).

### **III. Artikelsgewijze besprekking en stemmingen**

#### *Artikel 1*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

**Vote**

L'article 1<sup>er</sup> est adopté à l'unanimité des 14 membres présents.

*Article 2*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

**Vote**

L'article 2 est adopté à l'unanimité des 14 membres présents.

*Article 3*

M. Philippe Close souhaite savoir pourquoi au troisième alinéa de cet article il est fait usage du verbe « peut » et non du verbe « doit ». La directive européenne ne permettait-elle pas l'injonction ?

La ministre répond que la directive évoque uniquement les autoroutes. Le Gouvernement a l'intention d'étendre le champ d'application. La discussion n'a pas encore eu lieu au sein du Gouvernement et c'est pourquoi le texte est rédigé de la sorte.

**Vote**

L'article 3 est adopté à l'unanimité des 14 membres présents.

*Article 4*

Mme Béatrice Fraiteur relève une coquille au 2<sup>o</sup>. Il convient de remplacer le mot « directive » par le mot « ordonnance ».

La ministre accepte cette correction technique.

M. Philippe Close suggère, comme le fait le Conseil d'État, d'ajouter au 5<sup>o</sup> les mots « par rapport au débit de circulation ».

La ministre rejette cette suggestion et estime que le texte tel que rédigé va plus loin. Un mort est un mort, qu'il le soit par rapport au passage de 1.000 ou de 100 voitures qui circulent à cet endroit. Le libellé est volontaire. Il n'est pas question de discuter du nombre de morts que l'on pourrait accepter.

**Vote**

L'article 4, tel que corrigé techniquement, est adopté à l'unanimité des 15 membres présents.

**Stemming**

Artikel 1 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 14 aanwezige leden.

*Artikel 2*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

**Stemming**

Artikel 2 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 14 aanwezige leden.

*Artikel 3*

De heer Philippe Close wenst te weten waarom in het derde lid van dit artikel gebruik gemaakt wordt van het werkwoord « kan » en niet « moet ». Bood de Europese richtlijn niet de mogelijkheid tot een gebod ?

De minister antwoordt dat de richtlijn enkel gewag maakt van de autosnelwegen. De regering is van plan het toepassingsgebied uit te breiden. De tekst is op die manier opgesteld omdat de besprekking in de regering nog niet heeft plaatsgevonden.

**Stemming**

Artikel 3 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 14 aanwezige leden.

*Artikel 4*

Mevrouw Béatrice Fraiteur maakt gewag van een fout in het 2<sup>o</sup>: het woord « richtlijn » moet worden vervangen door het woord « ordonnantie ».

De minister aanvaardt die technische verbetering.

De heer Philippe Close stelt, net als de Raad van State, voor om de woorden « in verhouding tot het verkeer » toe te voegen aan het 5<sup>o</sup>.

De minister verwerpt dat voorstel en vindt dat de bestaande tekst verder gaat. Een dode is een dode, of er nu 1.000 of 100 wagons op die plek voorbijrijden. De verwoording is opzettelijk; er kan geen sprake zijn van een discussie over het aantal doden dat aanvaardbaar is.

**Stemming**

Artikel 4, zoals technisch verbeterd, wordt aangenomen bij eenparigheid van de 15 aanwezige leden.

*Article 5*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

**Vote**

L'article 5 est adopté à l'unanimité des 15 membres présents.

*Article 6*

Mme Béatrice Fraiteur rappelle que selon l'article 6, §4 l'organe compétent n'est pas tenu de suivre les recommandations de l'auditeur en matière de sécurité moyennant la justification de son choix dans un rapport. Quid de la responsabilité en cas d'accident? L'auditeur est-il déchargé dans ce cas de ses responsabilités?

La ministre répond que le gestionnaire de la route est responsable de ce qui se passe sur la route. L'auditeur n'est pas le dernier responsable.

**Vote**

L'article 6 est adopté à l'unanimité des 15 membres présents.

*Article 7*

Mme Béatrice Fraiteur note que les usagers de la route seront informés de la présence d'un tronçon à forte concentration par les moyens adéquats. Quels sont-ils?

Mme Annemie Maes souhaite également savoir ce qu'il faut entendre par « signalisation adéquate »; elle pense ici aux piétons et aux cyclistes. Pourquoi l'évaluation de l'exploitation doit-elle avoir lieu tous les trois ans ?

En réponse à cette dernière question, la ministre déclare que la périodicité de trois ans est prescrite telle quelle par la directive. Par « signalisation adéquate », il faut entendre les panneaux de signalisation. Mais aussi les sites web, par exemple.

**Vote**

L'article 7 est adopté à l'unanimité des 15 membres présents.

*Article 8*

À l'article 8, deuxième alinéa, Mme Annemie Maes note le caractère « périodique » des inspections, alors que la directive mentionne la « fréquence (...) suffisante » de ces

*Artikel 5*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

**Stemming**

Artikel 5 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 15 aanwezige leden.

*Artikel 6*

Mevrouw Béatrice Fraiteur wijst erop dat volgens artikel 6, §4, de bevoegde instantie niet verplicht is de aanbevelingen van de auditor inzake veiligheid te volgen, op voorwaarde dat de redenen hiervoor worden vermeld in een verslag. Wat met de verantwoordelijkheid bij een ongeval? Is de auditor in dat geval ontlast van zijn verantwoordelijkheden?

De minister antwoordt dat de wegbeheerder verantwoordelijk is voor wat op de weg gebeurt. De auditor is niet de uiteindelijke verantwoordelijke.

**Stemming**

Artikel 6 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 15 aanwezige leden.

*Artikel 7*

Mevrouw Béatrice Fraiteur stelt vast dat de weggebruikers met gepaste middelen op de hoogte gebracht zullen worden van het bestaan van een weggedeelte met een hoog aantal verkeersongevallen. Over welke middelen gaat het?

Mevrouw Annemie Maes wenst eveneens te vernemen wat men dient te verstaan onder de « passende verkeerssignalisatie » en denkt hierbij aan de voetgangers en de fietsers. Waarom dient de beoordeling van de exploitatie om de drie jaar te gebeuren?

Op die laatste vraag, antwoordt de minister dat de periodiciteit van drie jaar zo wordt voorgeschreven door de richtlijn. Onder « passende verkeerssignalisatie » dient men verkeersborden te verstaan. Maar ook websites bijvoorbeeld.

**Stemming**

Artikel 7 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 15 aanwezige leden.

*Artikel 8*

Mevrouw Annemie Maes wijst in artikel 8, tweede lid, op het « periodieke » karakter van de inspecties terwijl de richtlijn gewag maakt van « voldoende regelmatige »

inspections. Quelle est la fréquence des inspections envisagées ?

La ministre estime que des inspections périodiques offrent davantage de sécurité. Les arrêtés d'exécution définiront clairement ce que cela implique précisément. Tout dépend aussi de la voirie concernée.

Mme Danielle Caron demande si la fréquence et le contenu de l'inspection seront spécifiés dans un arrêté.

La ministre le confirme.

#### **Vote**

L'article 8 est adopté à l'unanimité des 15 membres présents.

#### *Article 9*

M. Philippe Close demande à la ministre si les délais au 19 décembre 2011 repris aux articles 9 et 10 seront tenus.

La ministre l'espère et croit que cette date est réaliste. L'administration affirme faire le nécessaire pour tenir ce délai.

#### **Vote**

L'article 9 est adopté à l'unanimité des 15 membres présents.

#### *Article 10*

À propos des formations, Mme Béatrice Fraiteur souhaite mieux connaître les candidats auditeurs. Sont-ils membres de l'administration? Sont-ils des tiers indépendants? Comment sont-ils désignés? Quelles en sont les conséquences financières? Quel avis donne l'Inspection des Finances? Quelles sont les implications budgétaires ?

La ministre répond que l'auditeur peut être quelqu'un d'interne ou d'externe à l'administration. Le coût d'un audit est généralement calculé à 1% du coût d'un projet.

#### **Vote**

L'article 10 est adopté à l'unanimité des 15 membres présents.

inspecties. Wat is de frequentie van de voorgenomen inspecties?

De minister denkt dat periodieke inspecties meer zekerheid bieden. Wat dat precies inhoudt, zal duidelijker worden in de uitvoeringsbesluiten. Het hangt ook af van de weg in kwestie.

Mevrouw Danielle Caron vraagt of de frequentie en de inhoud van de inspectie in een besluit nader bepaald zullen worden.

De minister bevestigt dat.

#### **Stemming**

Artikel 8 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 15 aanwezige leden.

#### *Artikel 9*

De heer Philippe Close vraagt aan de minister of de termijnen van 19 december 2011 in de artikelen 9 en 10 gehaald zullen worden.

De minister hoopt van wel en meent dat die datum realistisch is.

#### **Stemming**

Artikel 9 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 15 aanwezige leden.

#### *Artikel 10*

In verband met de opleidingen, wenst mevrouw Béatrice Fraiteur de kandidaten-auditoren beter te leren kennen. Maken die deel uit van de administratie? Gaat het over onafhankelijke derden? Hoe worden die aangesteld? Wat zijn de financiële gevolgen? Welk advies geeft de Inspectie van Financiën? Wat zijn de gevolgen voor de begroting?

De minister antwoordt dat de auditor van binnen of van buiten de administratie kan komen. De kostprijs van een audit wordt in het algemeen geraamde op 1% van de kostprijs van een project.

#### **Stemming**

Artikel 10 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 15 aanwezige leden.

**IV. Vote sur l'ensemble  
du projet d'ordonnance**

L'ensemble du projet d'ordonnance est adopté à l'unanimité des 15 membres présents.

- *Confiance est faite à la rapporteuse pour la rédaction du rapport.*

*La Rapporteuse,*  
Annemie MAES

*Pour le Président, excusé,  
La première vice-présidente,  
Carla DEJONGHE*

**IV. Stemming over  
het ontwerp in zijn geheel**

Het ontwerp van ordonnantie wordt in zijn geheel aangenomen bij eenparigheid van de 15 aanwezige leden.

- *Vertrouwen wordt geschenken aan de rapporteur voor het opstellen van het verslag.*

*De Rapporteur,*  
Annemie MAES

*Voor de Voorzitter, verontschuldigd,  
De eerste ondervoorzitter,  
Carla DEJONGHE*

## V. Texte adopté par la commission

### *Article 1er*

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 oeuvre 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.

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 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.

## IV. Tekst aangenomen door de commissie

### *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.

Deze 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 deze ordonnantie 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.

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 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.

De Regering wijst de bevoegde instanties aan voor de

Le Gouvernement désigne les organes compétents pour la mise en oeuvre 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*

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.

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 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 weginfrastructuur of voor de grondige wijziging van het bestaande wegennet met gevolgen voor de 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.

De beoordeling van de gevlogen op het vlak van

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*

§ 1er. – 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, quatrième alinéa, 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, troisième alinéa.

§ 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. – 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 § 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 oeuvre de ces procédures.

verkeersveiligheid bevat de overwegingen inzake verkeersveiligheid die bijdragen 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 streeft de auditor ernaar 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, vierde lid 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, derde lid 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, de vooringebruikneming en in het eerste gebruik.

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

§ 5. – Het auditverslag vermeld in § 4 mondt 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

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, quatrième alinéa, 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 du 8 novembre 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 du 8 novembre 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.

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.

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, vierde lid, 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, e) bedoelde maatregelen en wordt aandacht geschonken 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, wordt passende verkeerssignalisatie aangebracht. Die signalisatie omvat borden die zowel overdag als 's nachts goed zichtbaar zijn, op een veilige afstand zijn geplaatst en voldoen aan de bepalingen van het Verdrag van Wenen van 8 november 1968 inzake verkeerstekens.

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 van Wenen van 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.

Deze inspecties bestaan uit periodieke inspecties van het wegennet en onderzoek naar mogelijke 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 stelt ook een passend inspectieschema vast om zeker te zijn 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*

*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 deuxième et troisième alinéas;

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.

De Regering ziet erop toe dat uiterlijk op 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 vervolmakingscursussen 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 het tweede en derde lid bedoelde eisen voldoen;

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

**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 « niets doen »-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 voorontwerp fase :
  - 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; 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, 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,

### 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;

- 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 terreplein 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,
- 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.
- 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;
- 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.

**VI. Annexe****Tableau de correspondance****VI. Bijlage****Tabel met overeenkomsten**

	<i>Ordonnance - Ordonnantie</i>	<i>Directive - Richtlijn</i>	<i>Explications - Uitleg</i>
Compétence Région – Bevoegdheid Gewest	Article / Artikel 1(er)	-	
Objet - Doel	Article / Artikel 2	-	
Champ d'application - Toepassingsgebied	Article / Artikel 3	Article / Artikel 1(er)	
Définitions - Definities	Article / Artikel 4	Article / Artikel 2	
Évaluation des incidences sur la sécurité routière des projets d'infrastructure - Evaluatie van de incidenten wat betreft de verkeersveiligheid van infrastructuurprojecten	Article / Artikel 5	Article / Artikel 3	
Audits de sécurité routière pour les projets d'infrastructure - Audits van verkeersveiligheid voor infrastructuurprojecten	Article / Artikel 6	Article / Artikel 4	
Classification et gestion de la sécurité sur le réseau routier en exploitation - Classificatie en beheer van de veiligheid op het wegennet dat wordt uitgebaat	Article / Artikel 7	Article / Artikel 5	
Inspection de sécurité - Veiligheidsinspectie	Article / Artikel 8	Article / Artikel 6	
Gestion des données – Beheer van de gegevens	-	Article / Artikel 7	Matière gérée par le fédéral. Le fédéral se charge de la transposition et de l'application de cet article. Federale aangelegenheid. Het federale niveau zorgt voor de omzetting en de toepassing van dit artikel.
Lignes directives - Krachtlijnen	Article / Artikel 9	Article / Artikel 8	
Désignation et formation des auditions - Aanduiding en opleiding van de auditors	Article / Artikel 10	Article / Artikel 9	
Entrée en vigueur – Inwerkingtreding	Article / Artikel 11	Article / Artikel 14	
	-	Articles / Artikelen 10, 11, 12, 13, 15 et/en 16	Articles propres à destination de la Commission européenne. Articles ne nécessitant pas de transposition légale. Artikelen bedoeld voor de Europese Commissie. Artikelen die geen wettelijke omzetting vereisen.