



**PARLEMENT BRUXELLOIS  
BRUSSELS PARLEMENT**

SESSION ORDINAIRE 2022-2023

9 NOVEMBRE 2022

**PARLEMENT DE LA RÉGION  
DE BRUXELLES-CAPITALE**

**PROJET D'ORDONNANCE**

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

**Exposé des motifs**

L'ordonnance du 3 mai 2011 relative à la gestion de la sécurité des infrastructures routières avait pour vocation 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.

Cette transposition fut complétée par un arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 13 juin 2013 ainsi que par un arrêté ministériel du 13 juin 2013 relatif aux lignes directrices pour l'application des procédures de gestion de la sécurité des infrastructures routières et des notes stratégiques d'orientation.

Dans la mesure où la directive 2019/1936 du 23 octobre 2019 modifiant la directive 2008/96/CE concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières doit être transposée et où elle modifie considérablement la matière, il est plus facile de repartir d'une page blanche et d'abroger l'ordonnance du 3 mai 2011.

Il est à noter que les arrêtés d'exécution de la précédente ordonnance ont été plus exigeants, tant en termes de champ d'application des audits de sécurité routière qu'en termes d'inspection de sécurité routière.

En effet, vu la part très réduite du réseau visé par la directive sur l'ensemble des voiries de la Région, le gouvernement avait décidé, en 2011 et 2013, d'étendre le champ d'application de l'ordonnance à toutes les voiries

GEWONE ZITTING 2022-2023

9 NOVEMBER 2022

**BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK  
PARLEMENT**

**ONTWERP VAN ORDONNANTIE**

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

**Memorie van toelichting**

De ordonnantie van 3 mei 2011 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur was bedoeld om 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 te zetten.

Deze omzetting werd vervolledigd door een besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 13 juni 2013, alsook door een ministerieel besluit van 13 juni 2013 betreffende de richtsnoeren voor de toepassing van de procedures voor het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur en van de strategische oriëntatienota's.

In de mate waarin Richtlijn 2019/1936 van 23 oktober 2019 tot wijziging van Richtlijn 2008/96/EG betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur moet worden omgezet en ze de materie aanzienlijk wijzigt, is het gemakkelijker om met een wit blad te herbeginnen en de ordonnantie van 3 mei 2011 in te trekken.

Er zij op gewezen dat de uitvoeringsbesluiten van de voorgaande ordonnantie veeleisender waren, zowel in termen van toepassingsgebied van verkeersveiligheidsaudits als in termen van verkeersveiligheidsinspectie.

Aangezien de Richtlijn slechts betrekking had op een heel klein deel van het wegennet van het Gewest, had de regering in 2011 en 2013 immers beslist om het toepassingsgebied van de ordonnantie uit te breiden tot alle wegen

du réseau primaire de la Région et de déjà prévoir deux type d'inspection de sécurité routière, l'une dans le cadre de l'entretien et l'autre dans une optique d'amélioration proactive de l'infrastructure.

L'arrêté d'exécution découlant de ce nouveau projet d'ordonnance ne pourra pas réduire l'ambition d'alors.

L'article 6*sexies* n'est pas transposé. En effet, la Région bruxelloise dispose déjà d'un outil facilitant les déclarations volontaires des citoyens. L'outil est bien accessible en ligne et a pour but de collecter les informations transmises par les usagers. Les informations transmissibles sont principalement orientées sur la mise en évidence de défauts à l'infrastructure ayant un impact sur la sécurité routière de l'ensemble des usagers, y compris les usagers vulnérables. Cet outil mis à disposition par la Région est utilisable sur toutes les voiries, tous gestionnaires confondus.

## Commentaire des articles

### CHAPITRE 1<sup>ER</sup> Généralités

#### Article 2

Cet article propose une série de définitions pour les besoins de l'ordonnance relative à la gestion de la sécurité des infrastructures routières. Les innovations par rapport à l'ordonnance de 2011 sont les suivantes :

- changement de définition du « réseau routier transeuropéen » : il s'agit dorénavant des réseaux routiers répertoriés par le règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil ;
- définition d'une « autoroute » ;
- définition d'une « route principale » ;
- abandon des notions de « classification des tronçons à forte concentration d'accidents » et « classification de la sécurité du réseau » ;
- abandon de la notion d'« inspection de sécurité », remplacée par les notions d'« inspection de sécurité routière ciblée » et d'« inspection de sécurité routière périodique » ;
- la définition d'« usagers de la route vulnérables ».

van het primaire net van het Gewest en reeds te voorzien in twee soorten verkeersveiligheidsinspectie : een in het kader van het onderhoud en een met het oog op een proactieve verbetering van de infrastructuur.

Het uitvoeringsbesluit dat uit dit nieuwe ontwerp van ordonnantie voortvloeit, zal de ambitie van toen niet kunnen verminderen.

Artikel 6*sexies* wordt niet omgezet. Het Brussels Gewest beschikt immers al over een tool die vrijwillige meldingen door burgers mogelijk maakt. De tool is online beschikbaar en heeft tot doel door gebruikers doorgegeven informatie in te zamelen. De doorgeefbare informatie is hoofdzakelijk gericht op het melden van defecten aan de infrastructuur die een impact hebben op de verkeersveiligheid van alle weggebruikers, met inbegrip van de zwakke weggebruikers. Deze door het gewest ter beschikking gestelde tool kan worden gebruikt voor alle wegen, ongeacht de wegbeheerder.

## Commentaar bij de artikelen

### HOOFDSTUK 1 Algemeen

#### Artikel 2

In dit artikel wordt een reeks definities voorgesteld in het kader van de toepassing van de ordonnantie betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur. De vernieuwingen ten opzichte van de ordonnantie van 2011 zijn de volgende :

- wijziging van definitie van het « trans-Europees wegennet » : het betreft voortaan de wegennetten vermeld in Verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad ;
- definitie van een « autosnelweg » ;
- definitie van een « hoofdweg » ;
- afschaffing van de begrippen « classificeren van gedeelten met een hoog aantal verkeersongevallen » en « classificatie van de verkeersveiligheid van het wegennet » ;
- afschaffing van het begrip « verkeersveiligheidsinspectie », vervangen door de begrippen « gerichte verkeersveiligheidsinspectie » en « periodieke verkeersveiligheidsinspectie » ;
- definitie van « kwetsbare weggebruikers ».

## CHAPITRE 2 Objet et champ d'application

### Article 3

Cet article n'appelle pas de commentaires.

### Article 4

Cet article définit le champ d'application de l'ordonnance.

La directive 2008/96/CE couvre exclusivement les infrastructures routières. La présente ordonnance n'a donc pas d'incidence sur la législation en matière de circulation routière, ni sur la compétence des États membres à prendre des décisions de leur propre autorité dans ce domaine législatif.

Le projet d'ordonnance englobe dorénavant dans son champ d'application les points nouveaux suivants tels qu'édictees par la directive 2019/1936 du 23 octobre 2019 :

- les tronçons routiers qui franchissent des ponts et ceux qui franchissent des tunnels faisant partie du réseau sont désormais couverts par la présente ordonnance, à l'exception des tunnels couverts par la directive 2004/54/CE du Parlement européen et du Conseil qui tombent, eux, sous le champ d'application de l'ordonnance du 16 mai 2009 relative à l'exploitation et à la sécurité des tunnels routiers ;
- les entrées et sorties des aires de stationnement situées le long du réseau relèvent du champ d'application de la présente ordonnance, en particulier les autoroutes et les routes principales ;
- une proportion élevée d'accidents de la route se produisent sur une faible proportion des routes dont les volumes de trafic et les vitesses sont élevés et où il existe une grande diversité de niveaux de trafic à des vitesses différentes. Par conséquent, l'extension limitée du champ d'application de la directive 2008/96/CE aux autoroutes et aux autres routes principales situées en dehors du réseau RTE-T devrait contribuer sensiblement à l'amélioration de la sécurité des infrastructures routières au sein de l'Union.

Pour que cette extension du champ d'application produise l'effet escompté, il est logique que les routes principales autres que les autoroutes incluent toutes les routes qui appartiennent à la catégorie de route la plus élevée en dessous de la catégorie « autoroute » dans la classification nationale des routes.

## HOOFDSTUK 2 Onderwerp en toepassingsgebied

### Artikel 3

Dit artikel vereist geen commentaar.

### Artikel 4

In dit artikel wordt het toepassingsgebied van de ordonnantie gedefinieerd.

Richtlijn 2008/96/EG heeft alleen betrekking op weginfrastructuur. Deze ordonnantie heeft dus geen effect op de wegverkeerswetgeving, noch op de bevoegdheid van de lidstaten om op eigen gezag besluiten te nemen met betrekking tot dit wetgevingsdomein.

Het ontwerp van ordonnantie omvat voortaan in het toepassingsgebied de volgende nieuwe punten zoals uitvaardigd bij Richtlijn 2019/1936 van 23 oktober 2019 :

- de weggedeelten over bruggen en door tunnels die deel uitmaken van het netwerk, worden voortaan gedekt door deze ordonnantie, met uitzondering van de tunnels gedekt door Richtlijn 2004/54/EG van het Europees Parlement en de Raad, die onder het toepassingsgebied van de ordonnantie van 16 mei 2009 betreffende de uitbating en de veiligheid van de verkeerstunnels vallen ;
- de opritten naar en de afritten van de parkeerterreinen langs het net, in het bijzonder langs de autosnelwegen en hoofdwegen, vallen onder het toepassingsgebied van deze ordonnantie ;
- een groot gedeelte van de verkeersongevallen doet zich voor op een klein gedeelte van het wegennet, namelijk op wegen met grote verkeersvolumes, hoge snelheden, een grote diversiteit aan verkeersniveaus alsook verschillende rijnsnelheden. De beperkte uitbreiding van het toepassingsgebied van Richtlijn 2008/96/EG tot de autosnelwegen en andere hoofdwegen die geen deel uitmaken van het TEN-T-netwerk, zou dan ook een aanzienlijke bijdrage moeten leveren tot de verbetering van de verkeersveiligheid van de weginfrastructuur in de hele Unie.

Om ervoor te zorgen dat een dergelijke uitbreiding van het toepassingsgebied het beoogde effect heeft, is het logisch dat hoofdwegen die geen autosnelwegen zijn, alle wegen omvatten die in de nationale wegategorisering behoren tot de hoogste wegategorie die zich bevindt onder de categorie « autosnelweg ».

*Article 5*

Cet article introduit les chapitres suivants en mettant l'accent sur les quatre grands pôles pour lesquels le projet d'ordonnance prescrit l'instauration et la mise en œuvre de procédures :

1. Une évaluation des incidences sur la sécurité routière des projets d'infrastructure (chapitre 3 de l'ordonnance), à savoir 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.
2. Des audits de sécurité routière des projets d'infrastructure (chapitre 4 de l'ordonnance), à savoir 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.
3. Des évaluations de la sécurité de l'ensemble du réseau routier (chapitre 5 de l'ordonnance).

La directive 2019/1936 du 23 octobre 2019 remplace l'ancienne procédure de « classification et gestion de la sécurité sur le réseau routier en exploitation » par celle d'« évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier ». Ce troisième levier permettant une gestion efficace de la gestion des infrastructures routières fait donc l'objet d'une réglementation nouvelle faisant l'objet du chapitre 5 du projet d'ordonnance. Le préambule de la directive nous indique ainsi que « l'évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier, fondée sur les risques, s'est révélée être un outil efficace et efficient pour identifier les parties du réseau qui devraient faire l'objet d'inspections de sécurité routière plus détaillées et pour donner la priorité aux investissements qui ont le potentiel d'améliorer la sécurité de l'ensemble du réseau. L'ensemble du réseau routier couvert par la présente directive devrait, dès lors, être systématiquement évalué, y compris au moyen de données collectées par voie électronique ou numérique, pour améliorer la sécurité routière dans l'ensemble de l'Union. L'intégration des éléments les plus performants de l'ancienne procédure de « classification et gestion de la sécurité sur le réseau routier en exploitation » dans la nouvelle procédure d'évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier devrait permettre un meilleur recensement des tronçons routiers où les possibilités d'amélioration de la sécurité sont les plus grandes et où les interventions ciblées devraient apporter les améliorations les plus importantes. Afin d'améliorer la qualité, l'objectivité et l'efficacité des procédures GSIR, il est utile de permettre aux États membres de tirer parti, lorsque cela s'avère pertinent, de l'évolution constante des technologies pour inspecter les tronçons routiers, documenter les conditions de sécurité routière et collecter d'autres données liées à la sécurité du réseau routier. Le suivi systématique des

*Artikel 5*

In dit artikel worden de volgende hoofdstukken ingeleid waarbij de nadruk wordt gelegd op de vier grote polen waarvoor het voorontwerp van ordonnantie de invoering en de implementatie van procedures voorschrijft :

1. Een evaluatie van de effecten van infrastructuurprojecten op de verkeersveiligheid (hoofdstuk 3 van de ordonnantie), namelijk een strategische vergelijkende analyse van de gevolgen die een nieuwe weg of substantiële wijziging van het bestaande net zal hebben op het veiligheidsniveau van het wegennet.
2. Audits van de verkeersveiligheid van infrastructuurprojecten (hoofdstuk 4 van de ordonnantie), namelijk een onafhankelijke, gedetailleerde, systematische en technische verificatie die betrekking heeft op de ontwerpkenmerken van een weginfrastructuurproject en die alle fasen vanaf de planning tot het begin van de exploitatie omvat.
3. Veiligheidsevaluaties van het gehele wegennet (hoofdstuk 5 van de ordonnantie).

Richtlijn 2019/1936 van 23 oktober 2019 vervangt de vroegere procedure ter « classificatie en beheer van de verkeersveiligheid van het in gebruik zijnde wegennet » door die ter « verkeersveiligheidsbeoordeling van het wegennet ». Deze derde hefboom voor een doeltreffend beheer van de weginfrastructuur vormt dus het voorwerp van een nieuwe reglementering die in hoofdstuk 5 van het ontwerp van ordonnantie wordt behandeld. In de preambule van de Richtlijn staat : « Risicobaseerde verkeersveiligheidsbeoordelingen van het wegennet zijn een efficiënt en effectief instrument gebleken om te bepalen welke gedeelten van het wegennet aan een meer gerichte en gedetailleerde verkeersveiligheidsinspectie moeten worden onderworpen en welke investeringen prioriteit moeten krijgen omdat ze kunnen leiden tot een verbetering van de veiligheid op het volledige wegennet. Het volledige wegennet dat onder deze richtlijn valt, moet dan ook systematisch worden beoordeeld, onder meer aan de hand van elektronisch en digitaal verzamelde gegevens, om de verkeersveiligheid in de hele Unie te verbeteren. Door de best presterende onderdelen van de oude procedure voor de « classificatie en het beheer van de verkeersveiligheid van het in gebruik zijnde wegennet » te integreren in de nieuwe procedure voor de verkeersveiligheidsbeoordeling van het wegennet kan beter worden bepaald welke weggedeelten het grootste potentieel bieden om de veiligheid te verbeteren en waar gericht ingrijpen tot de grootste verbeteringen leidt. Om de kwaliteit, objectiviteit en efficiëntie van de procedures voor het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur te verbeteren, is het nuttig lidstaten in staat te stellen om, in voorkomend geval, te profiteren van de zich steeds verder ontwikkelende technologieën voor inspectie van weggedeelten, documentering van de verkeersveiligheid en verzameling van andere gegevens over de

résultats des procédures GSIR est une étape essentielle pour parvenir aux améliorations de la sécurité des infrastructures routières nécessaires pour atteindre les objectifs de l'Union en matière de sécurité routière. À cette fin, les plans d'action prioritaires devraient veiller à ce que les interventions nécessaires soient mises en œuvre dès que possible. Plus particulièrement, les résultats de l'évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier devraient être suivis d'inspections de sécurité routière ciblées ou, si possible et si elles présentent un bon rapport coût-efficacité, de mesures correctives directes visant à éliminer ou réduire les risques pesant sur la sécurité routière sans imposer de charge administrative inutile ».

#### 4. Des inspections de sécurité routière périodiques (chapitre 6 de l'ordonnance).

L'article 6 de la directive a été lui aussi modifié en profondeur.

La directive 2008/96/CE prévoyait que des inspections de sécurité devaient être réalisées. En les définissant comme des « vérifications ordinaires périodiques des caractéristiques et des défauts exigeant une intervention d'entretien pour des raisons de sécurité », elle limitait cependant ces dites inspections à la nécessité d'une intervention d'entretien.

La directive 2019/1936 du 23 octobre 2019 s'appesantit davantage sur les inspections de sécurité, garantes d'une sécurité routière optimale. Elle supprime la notion d'« inspection de sécurité » et la remplace, d'une part, par des « inspections de sécurité routière ciblées » et, d'autre part, par des « inspections de sécurité routière périodiques » (à savoir une).

L'inspection de sécurité routière ciblée est une enquête ciblée afin d'identifier les conditions dangereuses, les défauts et les problèmes qui augmentent le risque d'accidents et de blessures, sur la base d'une visite sur place d'une route existante ou d'un tronçon de route existant. Il est à noter que, plus particulièrement, les résultats de l'évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier doivent être suivis d'inspections de sécurité routière ciblées (article 12 de l'ordonnance).

Les inspections de sécurité routière sont donc désormais remplacées par :

- des « inspections de sécurité routière ciblées », à savoir une enquête ciblée afin d'identifier les conditions dangereuses, les défauts et les problèmes qui augmentent le risque d'accidents et de blessures, sur la base d'une visite sur place d'une route existante ou d'un tronçon de route existant (objet de l'article 12 de l'ordonnance qui prévoit que les résultats des évaluations de la sécurité

veiligheid van het wegennet. Systematische follow-up van de bevindingen van de procedures voor het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur is van cruciaal belang om de verbeteringen van de veiligheid van de weginfrastructuur tot stand te brengen die nodig zijn om de verkeersveiligheidsdoelstellingen van de Unie te bereiken. Geprioriteerde actieplannen moeten ervoor zorgen dat de nodige ingrepen zo snel mogelijk worden uitgevoerd. Met name de bevindingen van de veiligheidsbeoordeling van het wegennet moeten leiden tot gerichte verkeersveiligheidsinspecties of, indien mogelijk en kostenefficiënt, tot directe remediërende maatregelen ter verwijdering of vermindering van de risico's voor de verkeersveiligheid, zonder onnodige administratieve lasten op te leggen. ».

#### 4. Periodieke verkeersveiligheids-controles (hoofdstuk 6 van de ordonnantie).

Artikel 6 van de Richtlijn is eveneens ingrijpend gewijzigd.

Richtlijn 2008/96/EG schreef voor dat er veiligheidsinspecties moesten worden uitgevoerd. Door ze te omschrijven als « een gewone periodieke beoordeling van de kenmerken en gebreken waarvoor onderhoudswerkzaamheden nodig zijn met het oog op de verkeersveiligheid », beperkte zij deze zogenaamde inspecties niettemin tot de noodzaak van een onderhoudsinterventie.

Richtlijn 2019/1936 van 23 oktober 2019 is sterker gericht op veiligheidsinspecties als waarborg voor een optimale verkeersveiligheid. Het begrip « veiligheidsinspectie » wordt afgeschaft en vervangen door, enerzijds, « gerichte verkeersveiligheidsinspectie » en, anderzijds, « periodieke verkeersveiligheidsinspectie » (namelijk één).

Een gerichte verkeersveiligheidsinspectie is een gericht onderzoek ter identificatie van gevaarlijke omstandigheden, defecten en problemen die het risico op ongevallen en letsels vergroten, op basis van een bezoek ter plaatse aan een bestaande weg of een bestaand weggedeelte. Er zij in het bijzonder op gewezen dat de resultaten van de veiligheidsbeoordeling van het gehele wegennet moeten worden gevolgd door gerichte verkeersveiligheidsinspecties (artikel 12 van de ordonnantie).

De verkeersveiligheidsinspecties worden dus voortaan vervangen door :

- « gerichte verkeersveiligheidsinspecties », dat wil zeggen een gericht onderzoek ter identificatie van gevaarlijke omstandigheden, gebreken en problemen die het risico op ongevallen en letsels vergroten, op basis van een bezoek ter plaatse aan een bestaande weg of bestaand weggedeelte (voorwerp van artikel 12 van de ordonnantie, waarin wordt bepaald dat de resultaten van

de l'ensemble du réseau routier menées conformément à l'article 11 sont suivis, pour les routes en exploitation, soit d'inspections de sécurité routière ciblées, soit de mesures correctives directes);

- et par une inspection de sécurité routière périodique (objet du chapitre 6 de l'ordonnance).

### CHAPITRE 3

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

##### Article 6

L'évaluation des incidences sur la sécurité routière concerne chaque projet d'infrastructure. Cette évaluation doit être effectuée lors de la phase de planification initiale et en tout cas avant l'approbation du projet d'infrastructure. Notons que la directive prévoit également qu'un audit de sécurité routière soit réalisé avant l'approbation du projet d'infrastructure, l'audit faisant partie intégrante du processus de conception du projet (article 4, point 3 de la directive: « 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 »).

##### Article 7

L'organe compétent désigné par un État membre afin d'assurer l'évaluation des incidences sur la sécurité routière, pour chaque projet d'infrastructure, doit réaliser cette évaluation sur la base de critères indicatifs repris dans une annexe 1 à la directive 2019/1936 du 23 octobre 2019 modifiant la directive 2008/96/CE concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières.

L'ordonnance a fait le choix de reprendre dans le corps même du texte (au § 1<sup>er</sup> de l'article 7), pour une meilleure lisibilité, l'énumération de ces critères.

Notons que le Gouvernement peut modifier ou étendre les critères indicatifs énumérés au paragraphe 1<sup>er</sup> au regard de l'évolution du cadre européen. Si les critères changent à l'avenir dans l'annexe 1 de la directive, la transposition en droit interne ne devra pas nécessiter la modification de l'ordonnance mais pourra être concrétisée par un arrêté de gouvernement.

Notons deux points d'attention quant à ces critères :

- la directive mentionne qu'il y a lieu d'améliorer le niveau de sécurité des routes existantes en ciblant les

de overeenkomstig artikel 11 uitgevoerde veiligheidsbeoordelingen van het gehele wegennet, voor in gebruik zijnde wegen, worden gevolgd door hetzij gerichte verkeersveiligheidsinspecties, hetzij rechtstreekse corrigerende maatregelen);

- en door een periodieke verkeersveiligheidsinspectie (hoofdstuk 6 van de ordonnantie).

### HOOFDSTUK 3

#### Beoordeling van de effecten op de verkeersveiligheid van de infrastructuurprojecten

##### Artikel 6

De verkeersveiligheidseffectbeoordeling moet voor alle infrastructuurprojecten worden uitgevoerd. Deze beoordeling moet worden uitgevoerd in de oorspronkelijke planningsfase en in enkel geval voordat het infrastructuurproject is goedgekeurd. Er weze opgemerkt dat de Richtlijn ook bepaalt dat een verkeersveiligheidsaudit moet worden gerealiseerd voordat het infrastructuurproject wordt goedgekeurd, waarbij de audit integraal deel uitmaakt van het ontwerpproces betreffende het project (artikel 4, punt 3 van de Richtlijn: « 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 »).

##### Artikel 7

De bevoegde instantie die door een lidstaat is aangeduid om voor elk infrastructuurproject de effecten op de verkeersveiligheid te beoordelen, moet deze beoordeling uitvoeren op basis van indicatieve criteria die zijn opgenomen in bijlage 1 bij Richtlijn 2019/1936 van 23 oktober 2019 tot wijziging van Richtlijn 2008/96/EG betreffende het beheer van de veiligheid van de weginfrastructuur.

In de ordonnantie is ervoor gekozen de lijst van deze criteria in het corpus van de tekst op te nemen (in artikel 7, § 1), voor een betere leesbaarheid.

Er zij op gewezen dat de regering de in paragraaf 1 opgesomde indicatieve criteria kan wijzigen of uitbreiden in het licht van de evolutie van het Europese kader. Indien de criteria in bijlage 1 van de Richtlijn in de toekomst worden gewijzigd, zal voor de omzetting in nationaal recht geen wijziging van de ordonnantie nodig zijn, maar kan deze worden geconcretiseerd door een regeringsbesluit.

Er zijn twee aandachtspunten wat betreft deze criteria :

- in de Richtlijn staat dat het veiligheidsniveau van de bestaande wegen moet worden verbeterd door de

investissements sur les tronçons routiers qui présentent la plus forte concentration d'accidents et le potentiel de réduction des accidents le plus élevé ;

- l'accent dorénavant mis sur les usagers vulnérables de la route. Les usagers de la route vulnérables représentaient 47 % des tués sur les routes de l'Union en 2017. Le fait de veiller à ce que les besoins des usagers de la route vulnérables soient pris en compte dans toutes les procédures GSIR, ainsi que dans l'élaboration des exigences de qualité concernant les infrastructures destinées à ces usagers, devrait donc permettre d'améliorer leur sécurité sur la route.

#### CHAPITRE 4 Audits de sécurité routière pour les projets d'infrastructure

##### *Articles 8 et 9*

Le point 4 de l'article 2 de la directive 2008/96/CE définit ainsi l'« 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. L'article 9 de l'ordonnance respecte le principe d'indépendance exigé par la directive, en ce qu'il édicte que « l'auditeur est désigné par le gouvernement pour les projets d'infrastructure. L'auditeur ne peut être l'autorité en charge du projet d'infrastructure ni l'organisme public ou privé désigné par le gouvernement pour l'évaluation des incidences sur la sécurité routière ».

Sur le plan des principes, en substance, pour qu'il y ait indépendance, il faut qu'il n'y ait ni collusion possible entre contrôlé et contrôleur, ni pression possible sur le contrôleur.

L'ordonnance laisse au Gouvernement la possibilité de désigner comme auditeur une personne externe ou une personne interne à Bruxelles Mobilité.

Le Gouvernement devra ainsi veiller entre autres :

- à ce que cette équipe d'auditeurs internes à Bruxelles Mobilité reste, comme actuellement, composée de personnes qui sont spécialement affectées à la tâche de contrôle ;
- à ce que, en cas de mobilité interne, il demeure interdit à un membre de l'équipe interne d'auditer un projet sur lequel il a précédemment travaillé en une autre qualité ;

investeringen te richten op de weggedeelten met het hoogste aantal ongevallen en het grootste potentieel om het aantal ongevallen te doen afnemen ;

- de voortaan gelegde nadruk op de kwetsbare weggebruikers. In 2017 maakten kwetsbare weggebruikers 47 % uit van alle verkeersdoden in de Unie. De veiligheid van de kwetsbare weggebruikers zou moeten verbeteren door ervoor te zorgen dat in alle procedures opgenomen in de Richtlijn voor het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur rekening wordt gehouden met hun behoeften en door kwaliteitseisen te ontwikkelen inzake voor dergelijke weggebruikers bestemde infrastructuur.

#### HOOFDSTUK 4 Verkeersveiligheidsaudits betreffende de infrastructuurprojecten

##### *Artikelen 8 en 9*

Punt 4 van artikel 2 van Richtlijn 2008/96/EG definieert op deze manier de « verkeersveiligheidsaudit van een weg » : een onafhankelijke, gedetailleerde, systematische en technische verkeersveiligheidscontrole van de ontwerpenkenmerken van een infrastructuurproject, in alle fasen van het project, van planning tot eerste gebruik. Artikel 9 van de ordonnantie eerbiedigt het door de Richtlijn vereiste beginsel van onafhankelijkheid, aangezien het bepaalt dat « de auditor voor de infrastructuurprojecten door de regering wordt aangesteld. De auditor mag niet de autoriteit zijn die is belast met het infrastructuurproject, noch de publieke of private instantie die door de regering is aangesteld voor de beoordeling van de effecten op de verkeersveiligheid ».

Op het vlak van de principes, mag er, opdat er onafhankelijkheid zou zijn, in wezen noch mogelijke collusie tussen gecontroleerde en controleur, noch mogelijke druk op de controleur zijn.

De ordonnantie laat de regering de keuze om een externe persoon of een persoon binnen Brussel Mobiliteit als auditor aan te stellen.

De Regering zal er dus onder meer over moeten waken :

- dat dit interne auditteam bij Brussel Mobiliteit samengesteld blijft uit personen die, zoals thans het geval is, specifiek met de auditopdracht belast zijn ;
- dat het een intern teamlid in geval van interne mobiliteit verboden blijft een audit uit te voeren op een project waaraan het eerder in een andere hoedanigheid heeft gewerkt ;

- à ce que les instructions que peut recevoir cette équipe interne ne puissent, comme déjà actuellement, pas être données par les personnes dont elle contrôle le travail, etc.

#### *Article 10*

L'organe compétent désigné par un État membre afin de rédiger un rapport d'audit pour chaque étape du projet d'infrastructure doit réaliser l'audit sur la base de critères indicatifs repris dans une annexe 2 à la directive 2019/1936 du 23 octobre 2019 modifiant la directive 2008/96/CE concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières. L'ordonnance a fait le choix de reprendre dans le corps même du texte pour une meilleure lisibilité, l'énumération de ces critères.

### CHAPITRE 5 Évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier

#### *Article 11*

Une évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier est menée sur l'ensemble du réseau routier en exploitation. L'organe compétent désigné par un État membre afin d'effectuer cette évaluation doit prendre en compte des critères indicatifs repris dans une annexe 3 à la directive 2019/1936 du 23 octobre 2019 modifiant la directive 2008/96/CE concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières.

L'ordonnance a fait le choix de reprendre dans le corps même du texte pour une meilleure lisibilité, l'énumération de ces critères.

#### *Article 12*

Les résultats des évaluations de la sécurité de l'ensemble du réseau routier menées conformément à l'article 11 sont suivis, pour les routes en exploitation, soit d'inspections de sécurité routière ciblées, soit de mesures correctives directes. Les inspections de sécurité routière ciblées sont réalisées par des équipes d'experts désignés par le Gouvernement qui doivent prendre en compte pour cette inspection ciblée des éléments indicatifs repris dans une annexe II*bis* de la directive.

L'ordonnance a fait le choix de reprendre dans le corps même du texte pour une meilleure lisibilité, l'énumération de ces critères.

- dat de instructies die dit interne team kan ontvangen, niet, zoals thans het geval is, kunnen worden gegeven door de personen wier werk het controleert, enz.

#### *Artikel 10*

De bevoegde instantie die door een lidstaat is aangeduid om voor elke fase van het infrastructuurproject een auditverslag op te stellen, moet de audit uitvoeren op basis van indicatieve criteria die zijn opgenomen in bijlage 2 bij Richtlijn 2019/1936 van 23 oktober 2019 tot wijziging van Richtlijn 2008/96/EG betreffende het beheer van de veiligheid van de weginfrastructuur. In de ordonnantie is ervoor gekozen de lijst van deze criteria in het corpus van de tekst op te nemen, voor een betere leesbaarheid.

### HOOFDSTUK 5 Verkeersveiligheidsbeoordeling van het wegennet

#### *Artikel 11*

Een veiligheidsbeoordeling van het gehele wegennet wordt uitgevoerd over het gehele wegennet in exploitatie. De bevoegde instantie die door een lidstaat is aangeduid om deze beoordeling te verrichten, moet rekening houden met de indicatieve criteria die zijn opgenomen in bijlage 3 bij Richtlijn 2019/1936 van 23 oktober 2019 tot wijziging van Richtlijn 2008/96/EG betreffende het beheer van de veiligheid van de weginfrastructuur.

In de ordonnantie is ervoor gekozen de lijst van deze criteria in het corpus van de tekst op te nemen, voor een betere leesbaarheid.

#### *Artikel 12*

De resultaten van de overeenkomstig artikel 11 uitgevoerde veiligheidsbeoordelingen van het volledige wegennet worden, voor wegen die in gebruik zijn, gevolgd door hetzij gerichte verkeersveiligheidsinspecties, hetzij rechtstreekse corrigerende maatregelen. Gerichte verkeersveiligheidsinspecties worden uitgevoerd door teams van deskundigen die door de regering zijn aangewezen en die voor deze gerichte inspectie rekening moeten houden met indicatieve elementen opgenomen in bijlage II*bis* van de Richtlijn.

In de ordonnantie is ervoor gekozen de lijst van deze criteria in het corpus van de tekst op te nemen, voor een betere leesbaarheid.



*Article 13*

Cet article transpose l'article 6 *quater* nouveau de la directive. Une attention particulière est accordée à la lisibilité et à la détectabilité du marquage routier et de la signalisation routière pour les conducteurs et les systèmes d'aide à la conduite lorsqu'il s'agit d'élaborer des normes. Dans cette perspective, des spécifications communes aux différents États membres devraient être établies. Le Gouvernement est tenu d'adopter les procédures actuelles et futures en prenant en considération les éventuels actes d'exécution adoptés par la Commission européenne pour dégager ces spécifications communes.

## CHAPITRE 6

**Inspections de sécurité routière périodiques***Article 14*

On se reportera au commentaire de l'article 5.

L'inspection de sécurité routière périodique fait l'objet du présent article. Cette notion reprend le champ d'application de l'« inspection de sécurité routière » puisqu'il s'agit d'une « vérification périodique classique des caractéristiques et des défauts qui nécessitent des travaux d'entretien pour des raisons de sécurité », mais en élargissant son champ d'application :

- aux besoins des usagers de la route vulnérables ;
- aux tronçons du réseau routier contigus aux tunnels du réseau routier transeuropéen couverts par la directive 2004/54/CE puisqu'ils présentent des risques d'accidents particulièrement élevés. Il convient donc d'introduire des inspections de sécurité routière appelées « conjointes » de ces tronçons routiers, réunissant des représentants des autorités compétentes chargées des routes et des tunnels.

## CHAPITRE 7

**Adoption et communication de lignes directrices***Article 15*

La directive prévoit que chaque État membre doit définir des lignes directrices, à savoir des 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. Ces lignes directrices doivent permettre d'aider les organes désignés par les États membres pour les inspections de sécurité routière temporaires applicables aux travaux de voirie (cette disposition se retrouve à l'article 14, § 3, de l'ordon-

*Artikel 13*

Dit artikel zet het nieuwe artikel 6 *quater* van de Richtlijn om. Bij de uitwerking van normen wordt bijzondere aandacht besteed aan de leesbaarheid en detecteerbaarheid van de wegmarkeringen en -signalisatie voor de bestuurders en de bestuurdersondersteuningssystemen. In dit perspectief zouden er gemeenschappelijke specificaties voor de verschillende lidstaten moeten worden opgesteld. De regering dient de huidige en toekomstige procedures aan te nemen rekening houdend met de eventuele door de Europese Commissie goedgekeurde uitvoeringshandelingen, om deze gemeenschappelijke specificaties te verwezenlijken.

## HOOFDSTUK 6

**Periodieke verkeersveiligheidsinspecties***Artikel 14*

Zie commentaar artikel 5.

De periodieke verkeersveiligheidsinspectie vormt het onderwerp van dit artikel. Dit begrip herneemt het toepassingsgebied van de « verkeersveiligheidsinspectie », aangezien het gaat om een « gewone periodieke beoordeling van de kenmerken en gebreken waarvoor onderhoudswerkzaamheden nodig zijn met het oog op de verkeersveiligheid », maar verruimt het toepassingsgebied ervan :

- tot de behoeften van de zwakke weggebruikers ;
- tot de delen van het wegennet die grenzen aan wegtunnels van het trans-Europese wegennet die onder Richtlijn 2004/54/EG vallen, vermits ze bijzonder hoge risico's op ongevallen vertonen. Er moeten dus zogenaamde « gezamenlijke » verkeersveiligheidsinspecties van deze weggedeelten worden ingevoerd, waarbij vertegenwoordigers van de bevoegde wegenautoriteiten en de bevoegde tunnelautoriteiten worden bijeengebracht.

## HOOFDSTUK 7

**Vaststelling en kennisgeving van richtsnoeren***Artikel 15*

De richtlijn bepaalt dat elke lidstaat richtsnoeren moet definiëren, namelijk maatregelen die aanduiden welke stappen moeten worden gevolgd en met welke elementen rekening moet worden gehouden bij de toepassing van de in deze ordonnantie opgestelde veiligheidsprocedures. Deze richtsnoeren zijn bedoeld als hulpmiddel voor de door de lidstaten aangeduide instanties bij de tijdelijke verkeersveiligheidsinspecties toepasbaar op wegenwerken (deze bepaling is opgenomen in artikel 14, § 3 van de

nance), mais également pour les évaluations des incidences sur la sécurité routière des projets d'infrastructure, les audits de sécurité routière des projets d'infrastructure, les évaluations de la sécurité de l'ensemble du réseau routier et les inspections de sécurité routière (cette disposition est transposée par l'article 15, § 1<sup>er</sup>, de l'ordonnance).

L'ordonnance renvoie ce travail d'élaboration de lignes directrices au Gouvernement.

## CHAPITRE 8 Gestion des données par établissement de rapports

### *Articles 16 et 17*

L'article 17 charge le Gouvernement d'établir un rapport sur le classement de sécurité de l'ensemble du réseau évalué conformément au chapitre 5, ce rapport devant comprendre le rapport d'accident dont question à l'article 16. Il s'agit de l'application de l'article 11*bis* nouveau inséré par la directive 2019/1936 du 23 octobre 2019 modifiant la directive 2008/96/CE concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières.

Le premier rapport doit être adressé par le Gouvernement à la Commission européenne au plus tard le 31 octobre 2025. À partir du 31 octobre 2025, ces rapports sont soumis tous les cinq ans à la Commission européenne par le Gouvernement.

## CHAPITRE 9 Dispositions abrogatoires et finales

### *Article 18*

L'ordonnance du 19 mai 2011 relative à la gestion de la sécurité des infrastructures routières est abrogée.

La Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale en charge de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,

Elke VAN den BRANDT

ordonnantie), maar ook bij de beoordelingen van de verkeersveiligheidseffecten van infrastructuurprojecten, de verkeersveiligheidsaudits van infrastructuurprojecten, de veiligheidsbeoordelingen van het geheel van het wegennet en de verkeersveiligheidsinspecties (deze bepaling wordt omgezet door artikel 15, § 1 van de ordonnantie).

De ordonnantie verwijst voor deze uitwerking van richtsnoeren naar de Regering.

## HOOFDSTUK 8 Gegevensbeheer via het opstellen van verslagen

### *Artikelen 16 en 17*

Artikel 17 gelast de regering een verslag op te stellen over de veiligheidsclassificatie van het gehele net, beoordeeld overeenkomstig hoofdstuk 5, waarbij dit verslag het in artikel 16 vermelde ongevalverslag moet bevatten. Het gaat om de toepassing van het nieuwe artikel 11*bis* dat is ingevoegd bij Richtlijn 2019/1936 van 23 oktober 2019 tot wijziging van Richtlijn 2008/96/EG betreffende het beheer van de veiligheid van de weginfrastructuur.

Het eerste verslag moet uiterlijk op 31 oktober 2025 door de Regering aan de Europese Commissie worden gericht. Vanaf 31 oktober 2025 worden deze verslagen om de vijf jaar door de Regering aan de Europese Commissie voorgelegd.

## HOOFDSTUK 9 Opheffings- en slotbepalingen

### *Artikel 18*

De ordonnantie van 19 mei 2011 betreffende het beheer van de veiligheid van de weginfrastructuur wordt ingetrokken.

De Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

Elke VAN den BRANDT

**AVANT-PROJET D'ORDONNANCE  
SOU MIS À L'AVIS  
DU CONSEIL D'ÉTAT**

**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 de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,

Vu le règlement (UE) N° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et abrogeant la décision n° 661/2010/UE ;

Vu la directive (UE) 2019/1936 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2019 modifiant la directive 2008/96/CE concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières ;

Vu le rapport d'évaluation sur l'égalité des chances, appelé « test d'égalité des chances », requis par l'article 2, § 1<sup>er</sup>, de l'ordonnance du 4 octobre 2018 tendant à l'introduction du test d'égalité des chances et par l'article 1<sup>er</sup>, § 1<sup>er</sup>, de l'arrêté du 22 novembre 2018 portant exécution de cette ordonnance, dont le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a pris connaissance le xxx ;

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

Après délibération,

ARRÊTE :

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

**CHAPITRE 1<sup>ER</sup>  
Généralités**

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

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

*Article 2*

Aux fins de la présente ordonnance, on entend par :

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

**VOORONTWERP VAN ORDONNANTIE**

**betreffende beheer van de verkeersveiligheid  
van weginfrastructuur**

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Op voordracht van de minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

Gelet op de verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk en tot intrekking van Besluit nr. 661/2010/EU ;

Gelet op de richtlijn (EU) 2019/1936 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2019 tot wijziging van richtlijn 2008/96/EG betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur ;

Gelet op het evaluatieverslag gelijke kansen, « gelijkekansentest » genaamd, vereist op grond van artikel 2, § 1, van de ordonnantie van 4 oktober 2018 tot invoering van de gelijkekansentest en artikel 1, § 1, van het besluit van 22 november 2018 tot uitvoering van die ordonnantie, waarvan de Brusselse Hoofdstedelijke Regering kennis genomen heeft op xxx ;

Gelet op het advies nr. xxx van de Raad van State, gegeven op xxx, in toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 2<sup>o</sup> van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973 ;

Na beraadslaging,

BESLUIT :

De minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid is belast met het voorstellen aan het Parlement van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van het ontwerp van ordonnantie waarvan de tekst hierna volgt :

**HOOFDSTUK 1  
Algemeen**

*Artikel 1*

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

*Artikel 2*

Voor de toepassing van deze ordonnantie wordt verstaan onder :

- 1° « autoroute » : une route spécialement conçue et construite pour la circulation automobile, qui ne dessert pas les propriétés riveraines et qui :
- sauf en certains endroits ou à titre temporaire, comporte, pour les deux sens de la circulation, des chaussées distinctes séparées par un terre-plein central non destiné à la circulation ou, exceptionnellement, par d'autres moyens ;
  - ne croise à niveau ni route, ni voie de chemin de fer, ni voie de tramway, ni piste cyclable, ni chemin piétonnier ;
  - est spécifiquement désignée comme étant une autoroute ;
- 2° « 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 ;
- 3° « classement de sécurité » : le classement des tronçons du réseau routier existant en catégories selon leur sécurité inhérente mesurée objectivement ;
- 4° « 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 ;
- 5° « infrastructure routière » : les infrastructures routières telles que décrites aux articles 17 à 19 du Règlement (UE) n° 1315/2013 du 11 décembre 2013 du Parlement européen et du Conseil ;
- 6° « inspection de sécurité routière ciblée », une enquête ciblée afin d'identifier les conditions dangereuses, les défauts et les problèmes qui augmentent le risque d'accidents et de blessures, sur la base d'une visite sur place d'une route existante ou d'un tronçon de route existant ;
- 7° « inspection de sécurité routière périodique » : une vérification périodique classique des caractéristiques et des défauts qui nécessitent des travaux d'entretien pour des raisons de sécurité ;
- 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 ou sur la répartition spatiale des usagers ;
- 10° « réseau routier transeuropéen » : les réseaux routiers répertoriés par le Règlement (UE) n° 1315/2013 du 11 décembre 2013 du Parlement européen et du Conseil ;
- 11° « route principale » : une route située en dehors des zones urbaines qui relie les principales villes ou régions, ou les deux, et qui appartient à la catégorie de route la plus élevée en dessous de la catégorie « autoroute » dans la classification nationale des routes en vigueur au 26 novembre 2019 ;
- 12° : « usagers de la route vulnérables » : les usagers de la route non motorisés, dont en particulier les cyclistes et les piétons, ainsi que les usagers de deux-roues motorisés et les utilisateurs d'engins de déplacement (micro mobilité).
- 1° « autosnelweg » : een weg die speciaal is ontworpen en aangelegd voor verkeer met motorvoertuigen, zonder toegangen naar aanliggende percelen, en die :
- behalve op bepaalde plaatsen of bepaalde tijden, voorzien is van gescheiden rijbanen voor beide verkeersrichtingen, die van elkaar gescheiden zijn hetzij door een strook die niet voor het verkeer bestemd is, hetzij, bij uitzondering, op andere wijze ;
  - geen andere wegen, trein- of tramsporen, fietspaden of voetpaden gelijkvloers kruist, en ;
  - door specifieke verkeerstekens als autosnelweg is aangeduid ;
- 2° « verkeersveiligheidsaudit » : een onafhankelijke, gedetailleerde, systematische en technische verkeersveiligheidscontrole van de ontwerpkenmerken van een infrastructuurproject, in alle fasen van het project, van planning tot eerste gebruik ;
- 3° « veiligheidsclassificatie » : de indeling van delen van het bestaande wegennet in categorieën op basis van hun objectief gemeten ingebouwde veiligheid ;
- 4° « verkeersveiligheidseffectbeoordeling van een weg » : een strategische vergelijkende beoordeling van het effect dat een nieuwe weg of een grondige wijziging van het bestaande wegennet hebben op het verkeersveiligheidsniveau van het wegennet ;
- 5° « weginfrastructuur » : de weginfrastructuur zoals beschreven in de artikelen 17 tot 19 van de Verordening (EU) Nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 ;
- 6° « gerichte verkeersveiligheidsinspectie » : een gericht onderzoek ter opsporing van gevaarlijke omstandigheden, gebreken en problemen die het risico op ongevallen en verwondingen verhogen, aan de hand van een bezoek ter plaatse aan een bestaande weg of een weggedeelte ;
- 7° « periodieke 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 of de verdeling van de ruimte over de weggebruikers ;
- 10° « trans-Europees wegennet » : het wegennet dat wordt beschreven in Verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 ;
- 11° « hoofdweg » : een weg buiten stedelijke gebieden die grote steden of regio's, of beide, verbindt en die in de op 26 november 2019 geldende nationale wegategorisering behoort tot de hoogste wegcategorie onder de categorie « autosnelweg » ;
- 12° : « kwetsbare weggebruiker » : niet- gemotoriseerde weggebruikers, waaronder met name fietsers en voetgangers, alsook gebruikers van gemotoriseerde tweewielers (micromobiliteit).

## CHAPITRE 2 Objet et champ d'application

### Article 3

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 telle que modifiée par la directive 2019/1936 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2019.

## HOOFDSTUK 2 Onderwerp en toepassingsgebied

### Artikel 3

Deze ordonnantie voorziet in de gedeeltelijke omzetting van de richtlijn 2008/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 november 2008 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur, zoals gewijzigd door de richtlijn 2019/1936 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2019.

*Article 4*

§ 1<sup>er</sup>. La présente ordonnance s'applique, au stade de leur conception, de leur construction ou de leur exploitation, aux infrastructures routières du réseau routier suivant :

- 1° les routes qui appartiennent au réseau routier transeuropéen, les autoroutes et les autres routes principales, y compris les tronçons routiers qui franchissent des ponts et ceux qui franchissent des tunnels ;
- 2° les entrées et sorties des aires de stationnement situées le long du réseau d'infrastructure routière relevant du champ d'application de la présente ordonnance ;
- 3° les infrastructures routières non couvertes par les points 1° et 2° qui sont situées en dehors des zones urbaines, qui ne desservent pas les propriétés riveraines et qui sont menées à bien grâce à un financement de l'Union, à l'exception des routes qui ne sont pas ouvertes à la circulation générale des véhicules à moteur, comme les pistes cyclables, ou des routes qui ne sont pas conçues pour la circulation générale, comme les routes d'accès à des sites industriels, agricoles ou forestiers.

§ 2. 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.

§ 3. Le gouvernement peut étendre les dispositions de la présente ordonnance aux infrastructures routières du réseau routier ne faisant pas partie du réseau énuméré au § 1<sup>er</sup>.

*Article 5*

La présente ordonnance prescrit l'instauration et la mise en œuvre des procédures relatives :

- 1° aux évaluations des incidences sur la sécurité routière des projets d'infrastructure ;
- 2° aux audits de sécurité routière des projets d'infrastructure ;
- 3° aux évaluations de la sécurité de l'ensemble du réseau routier ;
- 4° aux inspections de sécurité routière.

**CHAPITRE 3**  
**Évaluation des incidences sur la sécurité**  
**routière des projets d'infrastructure**

*Article 6*

§ 1<sup>er</sup>. Une évaluation des incidences sur la sécurité routière est effectuée, pour chaque projet d'infrastructure, par l'organisme désigné par le gouvernement

§ 2. Cette évaluation est effectuée lors de la phase de planification initiale avant l'approbation du projet d'infrastructure.

§ 3. Cette évaluation 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 7*

§ 1<sup>er</sup>. L'évaluation des incidences sur la sécurité routière des projets d'infrastructure est réalisée sur la base des critères indicatifs suivants :

*Artikel 4*

§ 1. Deze ordonnantie is, zowel in de ontwerpfasen als in de aanlegfasen en in de gebruiksfase, van toepassing op weginfrastructuur van de volgende wegennetten :

- 1° de wegen die behoren tot het trans-Europees wegennet, de autosnelwegen en de andere hoofdwegen, inclusief de weggedeelten die over bruggen en door tunnels lopen ;
- 2° de op- en afritten van de parkeerterreinen die langs het weginfrastructuurmet liggen dat onder het toepassingsgebied van deze ordonnantie valt ;
- 3° de wegen die niet onder de punten 1° en 2° vallen, die zich buiten stedelijke gebieden bevinden, geen toegangen naar aanliggende percelen omvatten en met financiering van de Unie worden gerealiseerd, met uitzondering van wegen die niet toegankelijk zijn voor algemeen verkeer met motorvoertuigen, zoals fietspaden, of wegen die niet voor algemeen verkeer zijn ontworpen, zoals toegangswegen naar industriële, landbouw- of bosbouwlocaties.

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

§ 3. De regering kan de bepalingen van deze ordonnantie uitbreiden naar de weginfrastructuur van het wegennet dat geen deel uitmaakt van het in § 1 opgesomde netwerk.

*Artikel 5*

In deze ordonnantie worden de procedures vastgesteld en uitgevoerd met betrekking tot :

- 1° de beoordelingen van de effecten op de verkeersveiligheid van de infrastructuurprojecten ;
- 2° de verkeersveiligheidsaudits betreffende de infrastructuurprojecten ;
- 3° de veiligheidsbeoordelingen betreffende het volledige wegennet ;
- 4° de verkeersveiligheidsinspecties.

**HOOFDSTUK 3**  
**Beoordeling van de effecten op de verkeersveiligheid**  
**van de infrastructuurprojecten**

*Artikel 6*

§ 1. Een verkeersveiligheidseffectbeoordeling wordt uitgevoerd van alle infrastructuurprojecten door het organisme aangeduid door de Regering.

§ 2. Deze beoordeling wordt uitgevoerd in de planningsfase voordat het infrastructuurproject is goedgekeurd.

§ 3. Deze beoordeling 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 7*

§ 1. De verkeersveiligheidseffectbeoordeling van alle infrastructuurprojecten wordt uitgevoerd op basis van de volgende indicatieve criteria :

- 1° les composantes d'une évaluation des incidences sur la sécurité routière :
- la définition du problème ;
  - la situation actuelle et le scénario du statu quo ;
  - les objectifs de sécurité routière ;
  - l'analyse des incidences des options proposées sur la sécurité routière ;
  - la comparaison des options, la présentation de l'éventail de solutions possibles ;
- 2° les éléments à prendre en compte :
- les décès et accidents, objectifs de réduction comparés au scénario de statu quo ;
  - le choix des itinéraires et la nature du trafic ;
  - les répercussions éventuelles sur les réseaux existants (par exemple, sorties, intersections, passages à niveau) ;
  - les usagers de la route, notamment les usagers vulnérables
  - le trafic (par exemple le volume du trafic, la catégorisation du trafic par type), y compris les flux estimés de piétons et de cyclistes déterminés à partir des caractéristiques relatives à l'usage des zones environnantes ;
  - la saisonnalité et les conditions climatiques ;
  - la présence d'un nombre suffisant d'aires de stationnement sûres ;
  - l'activité sismique.

§ 2. Le gouvernement peut modifier ou étendre les critères indicatifs énumérés au paragraphe 1<sup>er</sup> au regard de l'évolution du cadre européen.

#### CHAPITRE 4 Audits de sécurité routière pour les projets d'infrastructure

##### Article 8

Des audits de sécurité routière sont effectués par des auditeurs pour tous les projets d'infrastructure. Ils font partie intégrante du processus de conception de chaque projet d'infrastructure aux stades de la conception, de la conception détaillée, de la pré-mise en service et du début de l'exploitation.

##### Article 9

§ 1<sup>er</sup>. L'« auditeur » est désigné par le gouvernement et ne participe pas, au moment de l'audit, à la conception ou à l'exploitation du projet d'infrastructure concernée.

§ 2. Le gouvernement adopte des programmes de formation pour les auditeurs de sécurité routière.

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

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.

- 1° Onderdelen van een verkeersveiligheidseffectbeoordeling van een weg :
- definitie van het probleem ;
  - huidige situatie en « niets-doen »- scenario ;
  - verkeersveiligheidsdoelstellingen ;
  - beoordeling van de gevolgen voor de verkeersveiligheid van de voorgestelde alternatieven ;
  - vergelijking van de alternatieven, presentatie van de reeks van mogelijke oplossingen ;
- 2° Elementen waarmee rekening moet worden gehouden :
- (dodelijke) ongevallen ; verminderingdoelstellingen tegenover « niets-doen »-scenario ;
  - routekeuze en verkeerspatronen ;
  - mogelijke gevolgen voor het bestaande wegennet (bijvoorbeeld afritten, kruispunten, overwegen) ;
  - weggebruikers, met name de kwetsbare weggebruikers
  - verkeer (bijvoorbeeld verkeersvolumes, onderverdeling per vervoerstype), met inbegrip van de geraamde voetgangers- en fietsersstromen op basis van de gebruikskennmerken van de omliggende gebieden ;
  - seizoen en weersomstandigheden ;
  - aanwezigheid van een voldoende aantal veilige parkeerterreinen ;
  - seismische activiteit.

§ 2. De regering kan de in paragraaf 1 opgesomde indicatieve criteria wijzigen of uitbreiden naargelang de evolutie van het Europese kader.

#### HOOFDSTUK 4 Verkeersveiligheidsaudits betreffende de infrastructuurprojecten

##### Artikel 8

Alle infrastructuurprojecten worden door de auditoren aan verkeersveiligheidsaudits onderworpen. Deze maken integraal deel uit van het ontwerpproces van elk infrastructuurproject in elk van de volgende fasen : het voorontwerp, het gedetailleerde ontwerp, vóór de ingebruikneming en bij het eerste gebruik.

##### Artikel 9

§ 1. De auditor wordt aangeduid door de Regering en is gedurende de audit niet betrokken bij het ontwerp of de exploitatie van het infrastructuurproject waarop de door hem uitgevoerde audit betrekking heeft.

§ 2. De regering stelt de opleidingscurricula voor verkeersveiligheidsauditoren vast.

Voor verkeersveiligheidsauditoren die hun opleiding volgen na 17 december 2024 zorgt de regering ervoor dat de opleidingscurricula voor verkeersveiligheidsauditoren aspecten omvatten die betrekking hebben op kwetsbare weggebruikers en de infrastructuur voor deze gebruikers.

Verkeersveiligheidsauditoren die taken uitvoeren die in deze ordonnantie zijn vastgesteld, moeten een eerste opleiding volgen, waarna zij een bekwaamheidscertificaat ontvangen.

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 15 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 à 4 ;

Lorsque les audits sont confiés à des équipes, au moins un membre de l'équipe est en possession du certificat d'aptitude.

#### Article 10

§ 1<sup>er</sup>. 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. L'auditeur s'appuiera sur les éventuelles orientations formulées par la Commission européenne et sur les critères indicatifs suivants :

- 1° les critères applicables au stade de la conception :
  - a) la situation géographique (par exemple, l'exposition aux glissements de terrain, aux inondations, aux avalanches), les conditions saisonnières et climatiques et les activités sismiques ;
  - b) les types de jonction et la distance entre les points de jonction ;
  - c) le nombre et le type de voies ;
  - d) les types de trafic pouvant emprunter la nouvelle route ;
  - e) la fonctionnalité de la route dans le réseau ;
  - f) les conditions météorologiques ;
  - g) les vitesses de conduite ;
  - h) les profils en travers (par exemple, la largeur de la chaussée, les pistes cyclables et les chemins piétonniers) ;
  - i) les alignements horizontaux et verticaux ;
  - j) la visibilité ;
  - k) la disposition des points de jonction ;
  - l) les transports publics et les infrastructures publiques ;
  - m) les passages à niveau ;
  - n) les dispositions pour les usagers de la route vulnérable à savoir les piétons, les cyclistes (y compris l'existence d'autres itinéraires ou de dispositifs de séparation du trafic automobile à grande vitesse), les deux-roues motorisés ; la densité et la localisation des passages pour piétons et cyclistes, les dispositions pour les piétons et cyclistes sur les routes concernées dans la zone, la séparation des piétons et cyclistes de la circulation motorisée à grande vitesse ou l'existence d'autres itinéraires directs sur des routes de catégories inférieures ;
- 2° les critères applicables au stade de la conception détaillée :
  - a) le tracé ;
  - b) la signalisation et le marquage cohérents ;
  - c) l'éclairage des routes et les intersections éclairées ;
  - d) les équipements de bords de route ;
  - e) l'environnement de bord de route dont la végétation ;

Vervolgens moeten zij regelmatig vervolmingscursussen volgen. De 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 ongevalanalyse ;
- 2° twee jaar nadat overeenkomstig artikel 15 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 ;

Wanneer audits door teams worden uitgevoerd, bezit ten minste één lid van het team het bekwaamheidscertificaat.

#### Artikel 10

§ 1. De auditor vermeldt in zijn auditverslag voor elke fase van het infrastructuurproject de verkeersveiligheidskritieke ontwerpelementen. De auditor moet zich baseren op de eventuele door de Europese Commissie geformuleerde richtsnoeren en op de volgende indicatieve criteria :

- 1° Criteria in de voorontwerpfase :
  - a) geografische ligging (bijvoorbeeld gevoeligheid voor landverschuivingen, overstromingen, lawines), seizoen- en weersomstandigheden en seismische activiteit ;
  - b) types 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) rijsnelheid ;
  - h) doorsneden (bijvoorbeeld 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 ;
  - n) voorzieningen voor kwetsbare weggebruikers, met name voor voetgangers, voor fietsers (waaronder de aanwezigheid van alternatieve routes of afscheidingen van snel gemotoriseerd verkeer), voor gemotoriseerde tweewielers ; dichtheid en locatie van oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers, voorzieningen voor voetgangers en fietsers op de betrokken wegen in het gebied, afscheiding van voetgangers en fietsers van snel gemotoriseerd verkeer of de aanwezigheid van rechtstreekse alternatieve routes via onderliggend wegennet ;
- 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) les obstacles fixes en bord de route ;
  - g) les aménagements d'aires de stationnement sûres ;
  - h) les dispositions pour les usagers de la route vulnérables ;
  - i) les dispositifs de retenue routiers adaptés (terre-plein central et barrières métalliques afin d'empêcher les risques pour les usagers vulnérables ;
- 3° les critères applicables au stade de la pré- mise en service :
- a) la sécurité des usagers de la route et la visibilité en diverses circonstances telles que l'obscurité et dans des conditions météorologiques normales ;
  - b) la lisibilité de la signalisation et du marquage ;
  - c) l'état de la chaussée ;
- 4° les critères applicables au début de l'exploitation : l'évaluation de la sécurité routière à la lumière du comportement réel des utilisateurs.

§ 2. Le gouvernement peut modifier ou étendre les critères énumérés au paragraphe 1<sup>er</sup> au regard de l'évolution du cadre européen.

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

§ 4. Le rapport d'audit se traduit par des recommandations appropriées du point de vue de la sécurité. 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, l'autorité en charge du projet d'infrastructure justifie ce choix dans une annexe au rapport d'audit.

## CHAPITRE 5

### Évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier

#### Article 11

§ 1<sup>er</sup>. Une évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier est menée sur l'ensemble du réseau routier en exploitation par l'organisme désigné par le Gouvernement.

Cette évaluation analyse le risque d'accident et de gravité, en s'appuyant sur :

- 1° principalement, un examen visuel, soit sur place soit par des moyens électroniques, des caractéristiques de conception de la route (sécurité inhérente) ; et
- 2° une analyse des tronçons du réseau routier qui sont exploités depuis plus de trois ans et sur lesquels sont survenus un grand nombre d'accidents graves

§ 2. La première évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier sera effectuée au plus tard en 2024. Des évaluations ultérieures de la sécurité de l'ensemble du réseau routier seront effectuées au minimum tous les cinq ans.

§ 3. Lors de la réalisation de l'évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier, l'organisme désigné par le gouvernement s'appuiera sur les orientations fournies par la Commission européenne sur la méthode utilisée pour la réalisation des évaluations systématiques de la sécurité de l'ensemble du réseau routier et des classements de sécurité et sur les critères indicatifs suivants :

- f) vaste obstakels langs de weg ;
  - g) aanleg van veilige parkeerterreinen ;
  - h) voorzieningen voor kwetsbare weggebruikers ;
  - i) gebruikersvriendelijke aanpassing van de afscherpende 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.

§ 2. De regering kan de in paragraaf 1 opgesomde criteria wijzigen of uitbreiden naargelang de evolutie van het Europese kader.

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

§ 4. Het auditverslag mondt uit in toepasselijke aanbevelingen op het gebied van veiligheid. Wanneer tijdens de uitvoering van de audit onveilige kenmerken worden vastgesteld maar het ontwerp niet wordt verbeterd vóór het einde van de desbetreffende fase, vermeldt de instantie die verantwoordelijk is voor het infrastructuurproject de redenen hiervoor in een bijlage bij het auditverslag.

## HOOFDSTUK 5

### Verkeersveiligheidsbeoordeling van het wegennet

#### Artikel 11

§ 1. Er wordt een verkeersveiligheidsbeoordeling van het wegennet uitgevoerd op het gehele in gebruik zijnde wegennet door het organisme aangeduid door de Regering.

Deze beoordeling analyseert het ongevalsrisico en de ernst en gevolgen van ongevallen op basis van :

- 1° in de eerste plaats een visueel onderzoek, hetzij ter plaatse hetzij op elektronische wijze, van de ontwerpkenmerken van de weg (ingebouwde veiligheid), en
- 2° een analyse van de gedeelten van het wegennet die meer dan drie jaar in gebruik zijn en waarop zich een groot aantal zware ongevallen heeft voorgedaan.

§ 2. De eerste verkeersveiligheidsbeoordeling van het wegennet moet uiterlijk in 2024 worden uitgevoerd. De volgende verkeersveiligheidsbeoordelingen van het wegennet moeten ten minste om de vijf jaar plaatsvinden.

§ 3. Bij de uitvoering van de verkeersveiligheidsbeoordeling van het wegennet moet het door de Regering aangeduid organisme zich baseren op de door de Europese Commissie verstrekte richtsnoeren inzake de methodologie voor systematische verkeersveiligheidsbeoordelingen van het wegennet en veiligheidsclassificaties en op de volgende indicatieve criteria :



## 1° Généralités :

- a) les types de route au regard du type et de la taille des régions/villes qu'elle relie ;
- b) la longueur du tronçon routier ;
- c) les types de zone (urbaine, rurale) ;
- d) les activités environnantes (écoles, commerces, industries et manufactures, zones résidentielles, d'élevages et agricoles, zones non développées) ;
- e) la densité des ponts d'accès aux propriétés ;
- f) la présence d'une voie de desserte (par exemple pour les magasins) ;
- g) la présence de travaux routiers ;
- h) la présence d'aires de stationnement ;

## 2° Volumes du trafic :

- a) les volumes du trafic ;
- b) les volumes de motocycles observés ;
- c) les volumes de piétons observés des deux côtés, le « long » ou « traversant » ;
- d) les volumes de bicyclettes observés des deux côtés, le « long » ou « traversant » ;
- e) les volumes de poids lourds observés ;
- f) l'estimation des flux de piétons à partir des caractéristiques relatives à l'usage des zones environnantes ;
- g) l'estimation des flux de bicyclettes à partir des caractéristiques relatives à l'usage des zones environnantes ;

## 3° Les données relatives aux accidents :

- a) le nombre de tués sur la route, le lieu et la cause des accidents par groupe d'usagers de la route ;
- b) le nombre de blessés graves et le lieu des accidents par groupe d'usagers de la route ;

## 4° Les caractéristiques d'exploitation :

- a) la limitation de vitesse (générale, pour les motocycles ; pour les camions) ;
- b) la vitesse d'exploitation (85<sup>e</sup> centile) ;
- c) la régulation de la vitesse et/ou la modération du trafic ;
- d) la présence de dispositifs de STI : alertes de files, panneaux à messages variables ;
- e) l'avertissement de zone scolaire ; la présence d'un superviseur au niveau des passages pour piétons devant les écoles à des périodes indiquées ;

## 5° Les caractéristiques géométriques :

- a) les caractéristiques du profil en travers (nombre, type et largeur des voies, aménagement et matériau des accotements médians centraux, pistes cyclables, voies piétonnes), y compris leur variabilité ;
- b) le tracé en plan ;
- c) le profil en long ;
- d) la visibilité et les distances de visibilité ;

## 6° les objets, les zones de sécurité et les dispositifs de retenue routiers :

- a) l'environnement de bord de route et les zones de sécurité ;
- b) les obstacles fixes en bord de route (par exemple des lampadaires, des arbres) ;
- c) la distance des obstacles par rapport au bord de route ;

## 1° Algemeen :

- a) wegtype in verhouding tot het type en de grootte van de regio's/steden die de weg verbindt ;
- b) lengte van het weggedeelte ;
- c) gebiedstype (landelijk, stedelijk) ;
- d) landgebruik (onderwijs, handel, industrie en productie, residentieel, veeteelt en landbouw, onontwikkelde gebieden) ;
- e) dichtheid van toegangspunten tot eigendommen ;
- f) aanwezigheid van dienstwegen (bijvoorbeeld voor winkels) ;
- g) aanwezigheid van wegwerkzaamheden ;
- h) aanwezigheid van parkeervoorzieningen ;

## 2° Verkeersvolumes :

- a) verkeersintensiteit ;
- b) waargenomen intensiteit motorfietsen ;
- c) waargenomen intensiteit voetgangers aan beide zijden, met vermelding van « in de verkeersrichting » of « kruisend » ;
- d) waargenomen intensiteit fietsen aan beide zijden, met vermelding van « in de verkeersrichting » of « kruisend » ;
- e) waargenomen intensiteit zware voertuigen ;
- f) geraamde voetgangersstromen, op basis van het gebruik van aangrenzende terreinen ;
- g) geraamde fietsersstromen, op basis van het gebruik van aangrenzende terreinen ;

## 3° Gegevens over ongevallen :

- a) aantal, plaats en oorzaak van dodelijke verkeersongevallen per groep van weggebruikers ;
- b) aantal en plaats van verkeersongevallen met zwaargewonden per groep van weggebruikers ;

## 4° Gebruikskennmerken :

- a) snelheidslimiet (algemeen, voor motorfietsen ; voor vrachtwagens) ;
- b) reële snelheid (85 procent) ;
- c) snelheidsbeheer en/of verkeersremming ;
- d) aanwezigheid van ITS-voorzieningen : filewaarschuwingen, variabele informatieborden ;
- e) waarschuwingen in de omgevingen van scholen ; aanwezigheid toezichthouder bij oversteekplaatsen bij scholen op vooraf bepaalde tijdstippen ;

## 5° Geometrische kenmerken :

- a) kenmerken van de dwarsprofielen (aantal, type en breedte van rijstroken, ontwerp en materiaal van de middenberm, fietspaden, voetpaden enz.), met inbegrip van de aanpasbaarheid daarvan ;
- b) horizontale bogen ;
- c) hellingshoek en verticaal alignement ;
- d) zichtbaarheid en zichtafstanden ;

## 6° Obstakels, obstakelvrije zones en afscherpende constructies langs de weg :

- a) omgeving van de wegkant en obstakelvrije zones ;
- b) vaste obstakels langs de weg (bijvoorbeeld lichtmasten, bomen enz.) ;
- c) afstand tussen obstakels en de kant van de weg ;

- d) la densité des obstacles ;  
 e) les bandes rugueuses ;  
 f) les dispositifs de retenue routiers ;
- 7° les ponts et tunnels :
- a) la présence et le nombre de ponts, y compris toute information pertinente les concernant ;  
 b) la présence et le nombre de tunnels, y compris toute information pertinente les concernant ;  
 c) les éléments visuels représentant des dangers pour la sécurité de l'infrastructure ;
- 8° les intersections :
- a) le type d'intersection et le nombre de branches (en précisant, en particulier, le type de contrôle et la présence de virages protégés) ;  
 b) la canalisation du trafic ;  
 c) la qualité des intersections ;  
 d) le volume des intersections ;  
 e) la présence de passages à niveau (en précisant, en particulier, leur type et s'ils sont gardés ou non gardés, à fonctionnement manuel ou automatique) ;
- 9° L'entretien :
- a) les défauts de la chaussée ;  
 b) l'adhérence de la chaussée ;  
 c) l'état des accotements (y compris la végétation) ;  
 d) l'état de la signalisation, du marquage et des dispositifs de délimitation ;  
 e) l'état des dispositifs de retenue routiers ;
- 10° Les infrastructures pour les usagers de la route vulnérables :
- a) les passages pour piétons et cyclistes (surface des intersections et dénivellation) ;  
 b) les passages pour cyclistes (surface des intersections et dénivellation) ;  
 c) les clôtures piétonnières ;  
 d) la présence d'un trottoir ou d'une infrastructure séparée ;  
 e) les équipements cyclables et leur type (pistes cyclables, voies cyclables, autres) ;  
 f) la qualité des passages pour piétons en termes de visibilité et de signalisation de chaque infrastructure ;  
 g) la présence de passage pour piétons et cyclistes sur les branches d'accès aux routes du réseau secondaire ;  
 h) l'existence d'autres itinéraires pour piétons et cyclistes en l'absence d'infrastructures séparées ;
- 11° Les systèmes pré/post collision pour les accidents de la route et facteurs d'atténuation de leur gravité :
- a) les centres opérationnels de réseau et les autres dispositifs de patrouille ;  
 b) les mécanismes d'information des usagers de la route sur les conditions de conduite afin de prévenir les accidents ou les incidents, les systèmes de détection automatique des incidents (DAI) : capteurs et caméras ;  
 c) les systèmes de gestion des incidents ;  
 d) les systèmes de communication avec les services d'urgence.
- d) dichtheid van obstakels ;  
 e) ribbelstroken ;  
 f) afscherpende constructies langs de weg ;
- 7° Bruggen en tunnels :
- a) aanwezigheid van en aantal bruggen, alsmede relevante informatie die daarop betrekking heeft ;  
 b) aanwezigheid van en aantal tunnels, alsmede relevante informatie die daarop betrekking heeft ;  
 c) visuele elementen die risico's voor de veiligheid van de infrastructuur vormen ;
- 8° Kruispunten :
- a) type kruispunt en aantal takken (met vermelding van met name het type verkeerssturing en de aanwezigheid van afslagpijlen) ;  
 b) aanwezigheid van verkeersgeleiders ;  
 c) kwaliteit van het kruispunt ;  
 d) verkeersintensiteiten op het kruispunt ;  
 e) aanwezigheid van spoorwegovergangen (met vermelding van met name het type overgang en of deze bemand of onbemand is, en manueel bediend wordt of geautomatiseerd is) ;
- 9° Onderhoud :
- a) defecten aan het wegdek ;  
 b) slijpweerstand van het wegdek ;  
 c) conditie van de berm (met inbegrip van vegetatie) ;  
 d) conditie van de verkeersborden, markeringen en afbakening ;  
 e) conditie van de afscherpende constructies langs de weg ;
- 10° Voorzieningen voor kwetsbare weggebruikers :
- a) oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers (gelijkvloerse en ongelijkvloerse kruisingen) ;  
 b) oversteekplaatsen voor fietsers (gelijkvloerse en ongelijkvloerse kruisingen) ;  
 c) afscherming voor voetgangers ;  
 d) aanwezigheid van stoepen of gescheiden voorzieningen ;  
 e) voorzieningen voor fietsers en de soort voorzieningen (fietspaden, fietsstroken of andere) ;  
 f) kwaliteit van de oversteekplaatsen voor voetgangers, wat de zichtbaarheid en signalering van elke voorziening betreft ;  
 g) oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers op toegangswegen van aansluitende ondergeschikte wegen ;  
 h) aanwezigheid van alternatieve routes voor voetgangers en fietsers indien er geen gescheiden voorzieningen zijn ;
- 11° « Pre-crash »- en « post-crash »-systemen ter vermindering van verkeersletsels en elementen ter beperking van de ernst van ongevallen :
- a) operationele netwerkcentra en andere surveillancevoorzieningen ;  
 b) mechanismen om weggebruikers in te lichten over rijomstandigheden ter voorkoming van ongevallen of incidenten, automatische systemen voor incidentdetectie : sensoren en camera's ;  
 c) systemen voor incidentbeheer ;  
 d) systemen voor communicatie met hulpdiensten.

§ 4. Le gouvernement peut modifier ou étendre les critères énumérés au paragraphe 3 au regard de cadre européen.

§ 4. De regering kan de in paragraaf 3 opgesomde criteria wijzigen of uitbreiden naargelang de evolutie van het Europese kader.

§ 5. Sur la base des résultats obtenus dans le cadre de l'évaluation visée au paragraphe 1<sup>er</sup>, et afin de classer par priorité les actions complémentaires à entreprendre, l'organisme en charge de l'évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier classe tous les tronçons du réseau routier dans pas moins de trois catégories en fonction de leur niveau de sécurité.

#### Article 12

§ 1<sup>er</sup>. Les résultats des évaluations de la sécurité de l'ensemble du réseau routier menées conformément à l'article 11 sont suivis, pour les routes en exploitation, soit d'inspections de sécurité routière ciblées, soit de mesures correctives directes.

§ 2. Les inspections de sécurité routière ciblées sont réalisées par des équipes d'experts désignés par le gouvernement étant entendu qu'un membre au moins de l'équipe d'experts possède 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.

§ 3. Ces experts peuvent prendre en compte les éléments indicatifs suivants pour la sécurité routière ciblée :

- 1° le tracé de la route et le profil en travers :
  - a) la visibilité et la distance de visibilité ;
  - b) la limitation de vitesse et les zones à vitesse réglementée ;
  - c) le tracé lisible (« lisibilité » du tracé par les usagers de la route) ;
  - d) les accès aux propriétés et les aménagements adjacents ;
  - e) les accès des véhicules de service et d'urgence ;
  - f) le traitement au niveau des ponts et des dispositifs d'assainissement ;
  - g) l'aménagement des bords de route (accotements, affaissement de la chaussée, déblais et remblais) ;
- 2° les intersections et les échangeurs :
  - a) la pertinence du type d'intersection/échangeur ;
  - b) la géométrie de l'aménagement de l'intersection/échangeur ;
  - c) la visibilité et la lisibilité (perception) des intersections ;
  - d) l'aménagement des voies supplémentaires aux intersections ;
  - e) le contrôle de la circulation aux intersections (par exemple l'arrêt contrôlé, les feux de circulation) ;
  - f) la présence de passages pour piétons et cyclistes ;
- 3° les dispositions pour les usagers de la route vulnérables :
  - a) les dispositions pour les piétons ;
  - b) les dispositions pour les cyclistes ;
- 4° l'éclairage, la signalisation et le marquage :
  - a) la signalisation routière cohérente qui ne masque pas la visibilité ;
  - b) la lisibilité de la signalisation routière (position, taille, couleur) ;
  - c) les panneaux de signalisation ;
  - d) la cohérence du marquage routier et des dispositifs de délimitation ;
  - e) la lisibilité du marquage routier (emplacement, dimensions et rétroreflectivité par temps sec et humide) ;
  - f) le contraste approprié du marquage routier ;
  - g) l'éclairage des routes et des intersections éclairées ;
  - h) les équipements de bord de route appropriés ;

§ 5. Op basis van de resultaten van de in paragraaf 1 bedoelde beoordeling en met het oog op de prioritering van de behoeften aan verdere maatregelen deelt de regering alle gedeelten van het wegennet in naar veiligheidsniveau in minstens drie categorieën.

#### Artikel 12

§ 1. De bevindingen van op grond van artikel 11 uitgevoerde verkeersveiligheidsbeoordelingen van het wegennet worden, voor in gebruik zijnde wegen, gevolgd door gerichte verkeersveiligheidsinspecties of directe remediërende maatregelen.

§ 2. Gerichte verkeersveiligheidsinspecties worden uitgevoerd door deskundigenteams aangeduid door de Regering. Ten minste één lid van het deskundigenteam moet ervaring hebben of een opleiding genoten hebben op het gebied van wegenontwerp, wegenverkeersveiligheidstechnieken en ongevalanalyse.

§ 3. Voor de gerichte verkeersveiligheidsinspecties kunnen deze deskundigen rekening houden met de volgende indicatieve elementen :

- 1° Tracé en dwarsprofiel :
  - a) zichtbaarheid en zichtafstanden ;
  - b) snelheidsbeperking en indeling in snelheidszones ;
  - c) duidelijk wegbeeld (dat wil zeggen de « leesbaarheid » van het wegbeeld voor de weggebruikers) ;
  - d) toegang tot aangrenzende eigendommen en ontwikkelingsgebieden ;
  - e) toegankelijkheid voor nood- en dienstvoertuigen ;
  - f) passende veiligheidsvoorzieningen aan bruggen en duikers ;
  - g) wegkantontwerp (bermen, lager gelegen stoepen, « cut and fill »-hellingen) ;
- 2° Kruispunten en knooppunten :
  - a) geschiktheid van het type kruispunt/knooppunt ;
  - b) geometrisch ontwerp van het kruispunt/knooppunt ;
  - c) zichtbaarheid en leesbaarheid (waarneming) van kruispunten ;
  - d) ontwerp van zijwegen aan kruispunten ;
  - e) verkeerbeheer aan kruispunten (bijvoorbeeld stoptekens, verkeerslichten) ;
  - f) aanwezigheid van oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers ;
- 3° Voorzieningen voor kwetsbare weggebruikers :
  - a) voorzieningen voor voetgangers ;
  - b) voorzieningen voor fietsers ;
- 4° Verlichting, borden en markeringen :
  - a) coherente verkeersborden die het zicht niet belemmeren ;
  - b) leesbaarheid van verkeersborden (plaats, grootte, kleur) ;
  - c) wegwijzers ;
  - d) coherente wegmarkeringen en afbakening ;
  - e) leesbaarheid van wegmarkeringen (plaats, grootte en retroreflectiviteit in droge en natte omstandigheden) ;
  - f) passend contrast van wegmarkeringen ;
  - g) verlichting van wegen en kruispunten ;
  - h) passende wegkantapparatuur ;

- 5° les feux de signalisation :
- l'exploitation ;
  - la visibilité ;
- 6° les objets, les zones de sécurité et les dispositifs de retenue routiers :
- l'environnement de bord de route, dont la végétation ;
  - les dangers en bord de route et distance du bord de la chaussée ou de la piste cyclable ;
  - les dispositifs de retenue routiers adaptés (terre-plein central et glissières afin de limiter les risques pour les usagers de la route vulnérables ;
  - le traitement des extrémités de glissières ;
  - les dispositifs de retenue routiers appropriés au niveau des ponts et des dispositifs d'assainissement ;
  - les clôtures (sur les routes dont l'accès est restreint) ;
- 7° la chaussée :
- les défauts de la chaussée ;
  - l'adhérence ;
  - les matériaux/graviers/pierres meubles ;
  - l'accumulation d'eau, les évacuations des eaux ;
- 8° les ponts et tunnels :
- la présence et le nombre de ponts ;
  - la présence et le nombre de tunnels ;
  - les éléments visuels représentant des dangers pour la sécurité de l'infrastructure ;
- 9° les autres éléments :
- la mise à disposition d'aires de stationnement et de repose sécurisées ;
  - les dispositions pour les poids lourds ;
  - les éblouissements causés par les phares ;
  - les travaux routiers : activités dangereuses en bord de route ;
  - les informations appropriées dans les équipements STI (par exemple les panneaux à message variables) ;
  - la faune sauvage et les animaux ;
  - les avertissements de zone scolaire (le cas échéant).

§ 4. Le gouvernement peut modifier ou étendre les critères énumérés au paragraphe 3 au regard de l'évolution de cadre européen.

§ 5. Les résultats des inspections de sécurité routière ciblées sont suivis de décisions motivées visant à déterminer si des mesures correctives sont nécessaires.

En particulier l'organisme désigné par le gouvernement identifie les tronçons routiers où des améliorations de la sécurité des infrastructures routières s'avèrent nécessaires et définit les actions à privilégier pour renforcer la sécurité de ces tronçons routiers, en prenant également en compte les besoins des usagers de la route vulnérables.

§ 6. Les mesures correctives sont ciblées en priorité sur les tronçons routiers qui présentent de faibles niveaux de sécurité et qui offrent la possibilité de mettre en œuvre des mesures présentant un fort potentiel d'amélioration de la sécurité et d'économie des coûts liés aux accidents.

- 5° Verkeerslichten :
- werking ;
  - Zichtbaarheid ;
- 6° Obstakels, obstakelvrije zones en afscherpende constructies langs de weg :
- omgeving van de wegkant, met inbegrip van vegetatie ;
  - gevaaren in de wegkant en afstand tot de rand van de rijweg of het fietspad ;
  - gebruikersvriendelijke aanpassing van de afscherpende constructies langs de weg (middenbermen en geleiderails om risico's voor kwetsbare weggebruikers te voorkomen) ;
  - veiligheidsvoorzieningen aan de uiteinden van vangrails ;
  - passende afscherpende constructies aan bruggen en duikers ;
  - omheiningen (aan wegen met toegangsbeperkingen) ;
- 7° Wegdek :
- defecten aan het wegdek ;
  - slipweerstand ;
  - los materiaal/grind/stenen ;
  - plasmvorming, waterafvoer ;
- 8° Bruggen en tunnels :
- aanwezigheid van en aantal bruggen ;
  - aanwezigheid van en aantal tunnels ;
  - visuele elementen die risico's voor de veiligheid van de infrastructuur vormen ;
- 9° Andere aandachtspunten :
- veilige parkeerterreinen en rustplaatsen ;
  - voorzieningen voor zware voertuigen ;
  - verblinding door koplampen ;
  - wegenwerken : onveilige activiteiten langs de kant van de weg ;
  - passende informatie in ITS- apparatuur (bijvoorbeeld variabele informatieborden) ;
  - dieren ;
  - waarschuwingen aan scholen (indien van toepassing).

§ 4. De regering kan de in paragraaf 3 opgesomde criteria wijzigen of uitbreiden naargelang de evolutie van het Europese kader.

§ 5. De bevindingen van gerichte verkeersveiligheidsinspecties worden gevolgd door gemotiveerde besluiten waarin bepaald wordt of remediërende maatregelen nodig zijn.

Het door de Regering aangeduid organisme onderzoekt met name op welke weggedeelten het nodig is de veiligheid van de weginfrastructuur te verbeteren, en stelt maatregelen vast die bij voorrang moeten worden uitgevoerd om die weggedeelten veiliger te maken. Daarbij wordt ook rekening gehouden met de behoeften van kwetsbare weggebruikers.

§ 6. De remediërende maatregelen worden in de eerste plaats gericht op weggedeelten met een laag veiligheidsniveau en weggedeelten waar maatregelen met een groot potentieel voor de ontwikkeling van de verkeersveiligheid kunnen worden uitgevoerd en veel kosten door ongevallen kunnen worden bespaard.

§ 7. L'organisme désigné par le gouvernement met régulièrement à jour un plan d'action prioritaire fondé sur les risques afin de suivre la mise en œuvre des actions correctives identifiées.

#### Article 13

§ 1<sup>er</sup>. En ce qui concerne les normes en matière de marquage routier et de signalisation routière, le gouvernement adopte les procédures actuelles et futures en prenant en considération les éventuelles actes d'exécutions adoptés par la Commission européenne pour dégager des spécifications communes aux États membres pour assurer une attention particulière à la lisibilité et à la détectabilité du marquage routier et de la signalisation routière pour les conducteurs et les systèmes d'aide à la conduite.

§ 2. Les actes d'exécution visés au paragraphe 1<sup>er</sup> sont sans préjudice de la compétence du Comité européen de normalisation en ce qui concerne les normes en matière de marquage routier et de signalisation routière.

### CHAPITRE 6 Inspections de sécurité routière périodiques

#### Article 14

§ 1<sup>er</sup>. Le réseau routier fait l'objet d'inspections de sécurité routière périodiques. Le gouvernement détermine la fréquence de ces inspections dans le but de maintenir des niveaux de sécurité adéquats pour l'infrastructure routière en question.

Ces inspections prennent en compte les besoins des usagers de la route vulnérables.

§ 2. L'organisme désigné par le gouvernement veille à la sécurité des tronçons du réseau routier contigus aux tunnels routiers couverts par la directive 2004/54/CE au moyen d'inspections de sécurité routière conjointes impliquant les organismes intervenant dans la mise en œuvre de la présente directive et de la directive 2004/54/CE.

Les inspections de sécurité routière conjointes sont réalisées par les autorités en charge des routes et des tunnels avec une fréquence suffisante pour maintenir des niveaux de sécurité adéquats, mais en tout état de cause, elles sont effectuées au moins tous les six ans.

§ 3. Sans préjudice des lignes directrices adoptées en vertu de l'article 15, 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.

### CHAPITRE 7 Adoption et communication de lignes directrices

#### Article 15

§ 1<sup>er</sup>. Le gouvernement adopte des lignes directrices afin d'aider les qu'il a désignés à appliquer la présente ordonnance.

§ 2. Le gouvernement communique ces lignes directrices à la Commission européenne dans les trois mois suivant leur adoption ou modification.

§ 7. Het door de Regering aangeduid organisme zorgt voor de regelmatige actualisering van een actieplan met op basis van risico's bepaalde prioriteiten om de tenuitvoerlegging van de vastgestelde remediërende maatregelen te volgen.

#### Artikel 13

§ 1. Wat de normen voor wegmarkeringen en verkeersborden betreft, neemt de regering de bestaande en toekomstige procedures aan en houdt daarbij rekening met de eventuele door de Europese Commissie aangenomen uitvoeringshandelingen om gemeenschappelijke specificaties van de lidstaten vast te stellen ter bevordering van de leesbaarheid en detecteerbaarheid van wegmarkeringen en verkeersborden voor menselijke bestuurders en geautomatiseerde rijhulpsystemen.

§ 2. De in de eerste paragraaf bedoelde uitvoeringshandelingen laten de bevoegdheid inzake normen voor wegmarkeringen en verkeersborden van het Europees Comité voor Normalisatie onverlet.

### HOOFDSTUK 6 Periodieke verkeersveiligheidsinspecties

#### Artikel 14

§ 1. Er worden periodieke verkeersveiligheidsinspecties uitgevoerd op het wegennet. De regering bepaalt de frequentie van deze inspecties met als doel een toereikend verkeersveiligheidsniveau voor de desbetreffende weginfrastructuur te handhaven.

Deze inspecties houden rekening met de behoeften van de kwetsbare weggebruikers.

§ 2. Het door de Regering aangeduid organisme ziet toe op de veiligheid van gedeelten van het wegennet die grenzen aan onder Richtlijn 2004/54/EG vallende wegtunnels via gezamenlijke verkeersveiligheidsinspecties door de voor de tenuitvoerlegging van de onderhavige richtlijn en Richtlijn 2004/54/EG bevoegde instellingen.

De gezamenlijke verkeersveiligheidsinspecties vinden voldoende frequent plaats om een toereikend veiligheidsniveau te waarborgen, en hoe dan ook ten minste om de zes jaar. Ze worden uitgevoerd door de autoriteiten die bevoegd zijn voor de wegen en tunnels.

§ 3. Onverminderd de overeenkomstig artikel 15 vastgestelde richtsnoeren stelt de regering richtsnoeren vast voor tijdelijke verkeersveiligheidsmaatregelen die van toepassing zijn op wegwerkzaamheden. Ze voert ook een passend inspectieschema uit om zeker te stellen dat die richtsnoeren worden nageleefd.

### HOOFDSTUK 7 Vaststelling en kennisgeving van richtsnoeren

#### Artikel 15

§ 1. De regering stelt richtsnoeren vast om de publieke en privéinstellingen bij te staan die ze aangeduid heeft voor de toepassing van deze ordonnantie.

§ 2. De regering stelt de Europese Commissie in kennis van deze richtsnoeren binnen drie maanden na de vaststelling of wijziging ervan.

## CHAPITRE 8

## Gestion des données par établissement de rapports

## Article 16

§ 1<sup>er</sup>. L'organisme désigné par le gouvernement dresse un rapport d'accident pour chaque accident mortel survenu sur une infrastructure routière tombant sous le champ d'application de la présente ordonnance. Ce rapport contient un calcul du coût social moyen d'un accident mortel et du coût social moyen d'un accident grave se produisant sur le territoire. Le gouvernement peut opter pour une ventilation plus poussée des taux des coûts, qui sont actualisés au moins tous les cinq ans.

§ 2. Les éléments d'information suivants doivent être repris dans ces rapports d'accident :

- 1° la localisation de l'accident (aussi précise que possible), y compris les coordonnées GNSS ;
- 2° les images et/ou les diagrammes du lieu de l'accident ;
- 3° la date et l'heure de l'accident ;
- 4° les informations concernant la route, telles que la nature de la zone, le type de route, le type de jonction, mais aussi la signalisation, le nombre de voies, le marquage, le revêtement, l'éclairage et les conditions météorologiques, la limitation de vitesse, les obstacles en bord de route ;
- 5° la gravité de l'accident ;
- 6° les caractéristiques des personnes concernées telles que l'âge, le sexe, la nationalité, le taux d'alcoolémie, l'usage ou non d'équipements de sécurité ;
- 7° les données relatives aux véhicules concernés (type, âge, pays, équipements de sécurité le cas échéant, date du dernier contrôle technique périodique conformément à la législation applicable) ;
- 8° les données relatives à l'accident telles que le type d'accident, le type de collision, les manœuvres du véhicule et du conducteur ;
- 9° chaque fois que cela est possible, les informations sur la période de temps écoulée entre le moment de l'accident et son enregistrement ou l'arrivée des services de secours.

§ 3. Le gouvernement peut modifier ou étendre les critères énumérés au paragraphe 2 au regard de l'évolution du cadre européen.

§ 3. La Commission européenne peut adopter des actes d'exécution afin de fournir des orientations selon lesquelles la gravité de l'accident, y compris le nombre de personnes décédées et blessées, doit figurer dans ce rapport.

## Article 17

§ 1<sup>er</sup>. Le gouvernement soumet un rapport à la Commission européenne au plus tard le 31 octobre 2025 sur le classement de sécurité de l'ensemble du réseau évalué conformément au chapitre 5

§ 2. Ce rapport reprend également le rapport d'accident dont question à l'article 16

Le cas échéant, il présente également la liste des dispositions des orientations nationales actualisées, et notamment les améliorations relatives aux avancées technologiques et à la protection des usagers de la route vulnérables.

§ 3. À partir du 31 octobre 2025, ces rapports sont soumis tous les cinq ans à la Commission européenne par le gouvernement.

## HOOFDSTUK 8

## Gegevensbeheer via het opstellen van verslagen

## Artikel 16

§ 1. Het door de Regering aangeduid organisme stelt een ongevalsverslag op voor elk dodelijk ongeval op een weginfrastructuur die onder het toepassingsgebied van deze ordonnantie valt. Dit verslag bevat een berekening van de gemiddelde maatschappelijke kosten van een dodelijk en van een zwaar ongeval op het grondgebied. De regering kan opteren voor een verdere opsplitsing van deze kosten, die minstens om de vijf jaar geactualiseerd worden.

§ 2. Deze ongevalsverslagen moeten de volgende informatie bevatten :

- 1° plaats van het ongeval (zo nauwkeurig mogelijk), met inbegrip van GNSS- coördinaten ;
- 2° foto's en/of schema's van de plaats van het ongeval ;
- 3° datum en tijdstip van het ongeval ;
- 4° informatie over de weg, zoals het type gebied, type weg, type kruispunt, inclusief signalering, aantal baanvakken, markeringen, wegdek, licht- en weersomstandigheden, snelheidsbeperkingen, obstakels langs de weg ;
- 5° ernst van het ongeval ;
- 6° gegevens over de betrokken personen, zoals leeftijd, geslacht, nationaliteit, alcoholpercentage, al dan niet gebruik van veiligheidsuitrusting ;
- 7° gegevens over de betrokken voertuigen (type, ouderdom, land, eventuele veiligheidsvoorzieningen, datum van de laatste periodieke technische controle overeenkomstig de toepasselijke wetgeving) ;
- 8° gegevens over het ongeval zoals type ongeval, type aanrijding, voertuigbeweging en manoeuvre van de bestuurder ;
- 9° indien mogelijk, gegevens over de tijd die is verstreken tussen het tijdstip van het ongeval en de registratie van het ongeval of de aankomst van de hulpdiensten.

§ 3. De regering kan de in paragraaf 2 opgesomde criteria wijzigen of uitbreiden naargelang de evolutie van het Europese kader.

§ 3. De Europese Commissie kan uitvoeringshandelingen vaststellen om richtsnoeren te verstrekken aan de hand waarvan verslag moet worden uitgebracht over de ernst van het ongeval, met inbegrip van het aantal dodelijke slachtoffers en gewonden.

## Artikel 17

§ 1. De regering dient uiterlijk op 31 oktober 2025 een verslag in bij de Europese Commissie over de veiligheidsclassificatie van het volledige overeenkomstig hoofdstuk 5 beoordeelde wegennet

§ 2. Dit verslag bevat ook het in artikel 16 genoemde ongevalsverslag.

Indien van toepassing bevat het verslag ook de lijst van bepalingen van geactualiseerde nationale richtsnoeren, waaronder met name de verbeteringen inzake technologische vooruitgang en bescherming van kwetsbare weggebruikers.

§ 3. Vanaf 31 oktober 2025 dient de regering deze verslagen om de vijf jaar in bij de Europese Commissie.

CHAPITRE 9  
**Dispositions abrogatoires et finales**

*Article 18*

L'ordonnance du 19 mai 2011 relative à la gestion de la sécurité des infrastructures routières est abrogée.

*Article 19*

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

Bruxelles, le 31 mars 2022.

Pour le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Le Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Rudi VERVOORT

La Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale en charge de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,

Elke VAN den BRANDT

HOOFDSTUK 9  
**Opheffings- en slotbepalingen**

*Artikel 18*

De ordonnantie van 19 mei 2011 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur wordt opgeheven.

*Artikel 19*

Deze ordonnantie treedt in werking op de dag na de bekendmaking ervan in het *Belgisch Staatsblad*.

Brussel, 31 maart 2022.

Voor de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

De minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Rudi VERVOORT

De minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Elke VAN den BRANDT

## AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT

Le 4 avril 2022, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par la Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière à communiquer un avis, dans un délai de trente jours, sur un avant-projet d'ordonnance « relative à la gestion de la sécurité des infrastructures routières ».

L'avant-projet a été examiné par la quatrième chambre le 3 mai 2022. La chambre était composée de Martine BAGUET, président de chambre, Luc CAMBIER et Bernard BLERO, conseillers d'État, et Charles-Henri VAN HOVE, greffier assumé.

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

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

L'avis (n° 71.330/4), dont le texte suit, a été donné le 3 mai 2022.

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 2<sup>o</sup>, des lois « sur le Conseil d'État », coordonnées le 12 janvier 1973, la section de législation limite son examen au fondement juridique de l'avant-projet<sup>(\*)</sup>, 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 suivantes.

### FORMALITÉ PRÉALABLE

La note aux membres du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale figurant dans le dossier joint à la demande d'avis mentionne que l'avis de l'inspecteur des Finances et l'accord du Ministre du Budget n'ont pas été recueillis, l'avant-projet étant considéré comme n'ayant pas d'impact budgétaire.

Comme la section de législation l'a déjà observé dans son avis n° 70.358/4, donné le 29 novembre 2021 sur un avant-projet de décret de la Région wallonne visant également à assurer la transposition de la directive (UE) 2019/1936 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2019 « modifiant la directive 2008/96/CE concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières »<sup>(1)</sup>, il ne peut être exclu que la mise en place des nouvelles mesures visant à renforcer la sécurité des infrastructures routières prévues par l'avant-projet, telles que les procédures d'évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier (article 11 de l'avant-projet) et d'inspections de sécurité routières ciblées (article 12 de l'avant-projet), présente une incidence budgétaire pour la Région de Bruxelles-Capitale.

(\*) S'agissant d'un avant-projet d'ordonnance, on entend par « fondement juridique » la conformité aux normes supérieures.

(1) Devenu le projet de décret « relatif à la gestion de la sécurité des infrastructures routières » (*Doc. parl.*, Parl. wall., 2021-2022, n° 845/1).

## ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

Op 4 april 2022 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met mobiliteit, openbare werken en verkeersveiligheid verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een voorontwerp van ordonnantie « betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur ».

Het voorontwerp is door de vierde kamer onderzocht op 3 mei 2022. De kamer was samengesteld uit Martine BAGUET, kamervoorzitter, Luc CAMBIER en Bernard BLERO, staatsraden, en Charles-Henri VAN HOVE, toegevoegd griffier.

Het verslag is uitgebracht door Yves CHAUFFOUREAUX, eerste auditeur.

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

Het advies (nr. 71.330/4), waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 3 mei 2022.

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 2<sup>o</sup>, van de wetten « op de Raad van State », gecoördineerd op 12 januari 1973, beperkt de afdeling Wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voornoemde gecoördineerde wetten haar onderzoek tot de rechtsgrond van het voorontwerp<sup>(\*)</sup>, de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

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

### VOORAFGAAND VORMVEREISTE

In de nota aan de leden van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering die zich in het dossier bevindt dat bij de adviesaanvraag gevoegd is, staat te lezen dat het advies van de inspecteur van Financiën en de akkoordbevinding van de minister van Begroting niet aangevraagd zijn, omdat het voorontwerp geacht wordt geen weerslag op de begroting te hebben.

Zoals de afdeling Wetgeving reeds opgemerkt heeft in haar advies 70.358/4 van 29 november 2021 over een voorontwerp van decreet van het Waals Gewest dat eveneens strekte tot omzetting van richtlijn (EU) 2019/1936 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2019 « tot wijziging van Richtlijn 2008/96/EG betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur »<sup>(1)</sup>, valt niet uit te sluiten dat de invoering van de nieuwe maatregelen ter verbetering van de veiligheid van de weginfrastructuur, zoals de procedures voor de verkeersveiligheidsbeoordeling van het hele wegennet (artikel 11 van het voorontwerp) en voor gerichte verkeersveiligheidsinspecties (artikel 12 van het voorontwerp), waarin het voorontwerp voorziet, een budgettaire weerslag heeft voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

(\*) Aangezien het om een voorontwerp van ordonnantie gaat, wordt onder « rechtsgrond » de overeenstemming met de hogere normen verstaan.

(1) Dat geleid heeft tot het ontwerp van decreet « relatif à la gestion de la sécurité des infrastructures routières » (*Parl. St.* W.Parl. 2021-22, nr. 845/1).



L'avant-projet doit, dès lors, être soumis à l'avis de l'inspecteur des Finances et à l'accord du Ministre du Budget.

## EXAMEN DE L'AVANT-PROJET

### Article 9

Le paragraphe 2, alinéa 5, 2°, reprend le prescrit de l'article 10, alinéa 4, 2°, de l'ordonnance du 19 mai 2011 « relative à la gestion de la sécurité des infrastructures routières ».

Sa formulation sera revue afin de ne plus y opérer de renvoi à la date – alors future – du 19 décembre 2013.

Il convient également de s'y référer aux exigences visées aux alinéas 3 et 4, et non à celle visée à l'alinéa 2, conformément à l'article 9, paragraphe 4, b), de 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 10

Comme l'indique le commentaire de cette disposition, l'article 10 reprend les critères ou éléments indicatifs des audits de sécurité routière, énumérés à l'annexe II de la directive 2008/96/CE.

La section de législation n'aperçoit pas pour quelle raison les trois éléments énumérés sous le point 2, h), de l'annexe II de la directive, n'ont cependant pas été repris, sachant que la définition d'« usagers de la route vulnérables », qui figure au paragraphe 1<sup>er</sup>, 1°, en projet, ne s'applique pas dans le cadre du paragraphe 1<sup>er</sup>, 2°, en projet.

L'observation qui précède vaut également, *mutatis mutandis*, pour l'article 12, § 3, 2° et 3°, de l'avant-projet, dont le texte ne reprend pas les points 2, d), et 3, c), d) et e), de l'annexe IIbis de la directive 2008/96/CE.

### Article 13

Le paragraphe 2, qui paraphrase l'article 6quater, § 3, alinéa 2, de la directive 2008/96/CE, sera omis. Cette disposition concerne, en effet, l'adoption par la Commission européenne, des actes d'exécution visés à l'article 6quater, § 3, alinéa 1<sup>er</sup>, de la directive, et ne doit, dès lors, pas être transposée.

### Article 14

Au paragraphe 2, alinéa 1<sup>er</sup>, les mots « la présente directive » seront remplacés par les mots « la présente ordonnance ».

### Article 16

Le second paragraphe 3 sera omis. Cette disposition, qui reproduit la première phrase de l'article 7, paragraphe 1bis, de la directive 2008/96/CE, concerne en effet l'adoption d'actes d'exécution par la Commission européenne. Elle ne doit dès lors pas être transposée.

Het voorontwerp moet dan ook voor advies aan de inspecteur van Financiën en voor akkoordbevinding aan de minister van Begroting voorgelegd worden.

## ONDERZOEK VAN HET VOORONTWERP

### Artikel 9

In paragraaf 2, vijfde lid, 2°, wordt het voorschrift overgenomen van artikel 10, vierde lid, 2°, van de ordonnantie van 19 mei 2011 « betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur ».

Die bepaling moet aldus geherformuleerd worden dat niet meer verwezen wordt naar de – destijds toekomstige – datum van 19 december 2013.

Daarin moet tevens verwezen worden naar de eisen bedoeld in het derde en het vierde lid in plaats van naar de eis bedoeld in het tweede lid, overeenkomstig artikel 9, lid 4, b), 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 10

Zoals in de commentaar bij deze bepaling aangegeven wordt, worden in artikel 10 de indicatieve criteria of dito elementen overgenomen van de verkeersveiligheidsaudits die in bijlage II van richtlijn 2008/96/EG vervat zijn.

De afdeling Wetgeving begrijpt niet waarom de drie elementen die in punt 2, h), van bijlage II van de richtlijn staan, daarentegen niet overgenomen worden, wetende dat de definitie van « kwetsbare weggebruikers » die in de ontworpen paragraaf 1, 1°, staat, niet van toepassing is in het kader van de ontworpen paragraaf 1, 2°.

De vorige opmerking geldt *mutatis mutandis* ook voor artikel 12, § 3, 2° en 3°, van het voorontwerp in de tekst waarvan de punten 2, d), en 3, c), d) en e), van bijlage IIbis van richtlijn 2008/96/EG niet overgenomen worden.

### Artikel 13

Paragraaf 2, waarin artikel 6quater, lid 3, tweede alinea, van richtlijn 2008/96/EG geparafraseerd wordt, moet weggelaten worden. Die bepaling heeft immers betrekking op het vaststellen, door de Europese Commissie, van de uitvoeringshandelingen bedoeld in artikel 6quater, lid 3, eerste alinea, van de richtlijn, en behoort dan ook niet omgezet te worden.

### Artikel 14

In paragraaf 2, eerste lid, moeten de woorden « onderhavige richtlijn » vervangen worden door de woorden « onderhavige ordonnantie ».

### Artikel 16

De tweede paragraaf 3 moet weggelaten worden. Die bepaling, waarin de eerste zin van artikel 7, lid 1bis, van richtlijn 2008/96/EG overgenomen wordt, heeft immers betrekking op het vaststellen van uitvoeringshandelingen door de Europese Commissie zodat ze niet omgezet behoort te worden.

*Article 17*

Le paragraphe 2, alinéa 1<sup>er</sup>, prévoit que le rapport que le Gouvernement doit soumettre à la Commission européenne « reprend également le rapport d'accident dont question à l'article 16 ».

Il s'agit d'une exigence qui ne figure pas à l'article 11*bis*, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la directive 2008/96/CE.

Interrogée sur ce point, la déléguée de la Ministre a répondu :

« Concernant votre première question, il s'agit effectivement d'une erreur, cette transmission n'est pas prévue à l'article 11*bis* de la directive. Les rapport d'accidents mortels ne font pas partie du rapport d'évaluation de la sécurité routière à soumettre à la Commission européenne. L'article 17, § 2, alinéa 1<sup>er</sup> sera donc supprimé ».

Au paragraphe 2, les mots « orientations nationales » seront remplacés par les mots « orientations régionales ».

**OBSERVATION FINALE**

L'article 6*sexies*, de la directive 2008/96/CE, dispose :

« Déclarations volontaires

Les États membres s'efforcent de mettre en place un système national pour les déclarations volontaires, qui soit accessible en ligne à tous les usagers de la route, afin de faciliter la collecte des renseignements transmis par les usagers de la route et les véhicules concernant des événements, ainsi que de toute autre information relative à la sécurité perçue par le déclarant comme représentant un danger réel ou potentiel pour la sécurité des infrastructures routières ».

Contrairement au projet de décret de la Région wallonne visant à transposer la même directive<sup>(2)</sup>, l'avant-projet d'ordonnance examinée ne comprend pas de disposition assurant la transposition de cet article 6*sexies*.

Interrogée sur ce point, la déléguée de la Ministre a précisé :

« Quant à votre deuxième question, la Région bruxelloise dispose déjà d'un outil facilitant les déclarations volontaires des citoyens. L'outil est bien accessible en ligne et a pour but de collecter les informations transmises par les usagers. Les informations transmissibles sont principalement orientées sur la mise en évidence de défauts à l'infrastructure, ayant un impact sur la sécurité routière de l'ensemble des usagers, y compris les usagers vulnérables. Cet outil mis à disposition par la Région est utilisable sur toutes les voiries, tous gestionnaires confondus ».

Il en sera fait état dans l'exposé des motifs ainsi que dans le tableau de transposition qui y sera joint.

*Le Greffier,*

Charles-Henri VAN HOVE

*Le Président,*

Martine BAGUET

*Artikel 17*

Luidens paragraaf 2, eerste lid, bevat het verslag dat de regering bij de Europese Commissie moet indienen, « ook het in artikel 16 genoemde ongevalsverslag ».

Dat vereiste komt niet voor in artikel 11*bis*, lid 1, van richtlijn 2008/96/EG.

Op een vraag daarover heeft de gemachtigde van de minister het volgende geantwoord :

« Concernant votre première question, il s'agit effectivement d'une erreur, cette transmission n'est pas prévue à l'article 11*bis* de la directive. Les rapport d'accidents mortels ne font pas partie du rapport d'évaluation de la sécurité routière à soumettre à la Commission européenne. L'article 17, § 2, alinéa 1<sup>er</sup> sera donc supprimé. »

In paragraaf 2 moeten de woorden « nationale richtsnoeren » vervangen worden door de woorden « gewestelijke richtsnoeren ».

**SLOTOPMERKING**

Artikel 6*sexies* van richtlijn 2008/96/EG luidt als volgt :

« Vrijwillige melding

De lidstaten streven naar de invoering van een nationaal systeem van vrijwillige melding dat voor alle weggebruikers online toegankelijk is, teneinde het gemakkelijker te maken om details te verzamelen van voorvallen die door weggebruikers en voertuigen worden doorgegeven, en van andere veiligheidsgerelateerde informatie die door de melder als een feitelijk of potentieel gevaar voor de veiligheid van de weginfrastructuur wordt beschouwd. »

In tegenstelling tot het ontwerp van decreet van het Waals Gewest dat tot de omzetting van dezelfde richtlijn strekt<sup>(2)</sup>, bevat voorliggend voorontwerp van ordonnantie geen bepaling die voorziet in de omzetting van dat artikel 6*sexies*.

Op een vraag daarover heeft de gemachtigde van de minister het volgende gesteld :

« Quant à votre deuxième question, la Région bruxelloise dispose déjà d'un outil facilitant les déclarations volontaires des citoyens. L'outil est bien accessible en ligne et a pour but de collecter les informations transmises par les usagers. Les informations transmissibles sont principalement orientées sur la mise en évidence de défauts à l'infrastructure, ayant un impact sur la sécurité routière de l'ensemble des usagers, y compris les usagers vulnérables. Cet outil mis à disposition par la Région est utilisable sur toutes les voiries, tous gestionnaires confondus. »

Dat moet vermeld worden in de memorie van toelichting en in de omzettingstabel die daaraan toegevoegd dient te worden.

*De Griffier,*

Charles-Henri VAN HOVE

*De Voorzitter,*

Martine BAGUET

(2) Voir l'article 11 du projet de décret « relatif à la gestion de la sécurité des infrastructures routières ».

(2) Zie artikel 11 van het ontwerp van decreet « relatief à la gestion de la sécurité des infrastructures routières ».

**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 de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,

Après délibération,

ARRÊTE :

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

**CHAPITRE 1<sup>ER</sup>**  
**Généralités**

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

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

*Article 2*

Aux fins de la présente ordonnance, on entend par :

1° « autoroute » : une route spécialement conçue et construite pour la circulation automobile, qui ne dessert pas les propriétés riveraines et qui :

- a) sauf en certains endroits ou à titre temporaire, comporte, pour les deux sens de la circulation, des chaussées distinctes séparées par un terre-plein central non destiné à la circulation ou, exceptionnellement, par d'autres moyens ;
- b) ne croise à niveau ni route, ni voie de chemin de fer, ni voie de tramway, ni piste cyclable, ni chemin piétonnier ;
- c) est spécifiquement désignée comme étant une autoroute ;

2° « 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 ;

**ONTWERP VAN ORDONNANTIE**  
**betreffende het beheer van de**  
**verkeersveiligheid van weginfrastructuur**

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Op voordracht van de Minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

Na beraadslaging,

BESLUIT :

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

**HOOFDSTUK 1**  
**Algemeen**

*Artikel 1*

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

*Artikel 2*

Voor de toepassing van deze ordonnantie wordt verstaan onder :

1° « autosnelweg » : een weg die speciaal is ontworpen en aangelegd voor verkeer met motorvoertuigen, zonder toegangen naar aanliggende percelen, en die :

- a) behalve op bepaalde plaatsen of bepaalde tijden, voorzien is van gescheiden rijbanen voor beide verkeersrichtingen, die van elkaar gescheiden zijn hetzij door een strook die niet voor het verkeer bestemd is, hetzij, bij uitzondering, op andere wijze ;
- b) geen andere wegen, trein- of tramsporen, fietspaden of voetpaden gelijkvloers kruist, en ;
- c) door specifieke verkeerstekens als autosnelweg is aangeduid ;

2° « verkeersveiligheidsaudit » : een onafhankelijke, gedetailleerde, systematische en technische verkeersveiligheidscontrole van de ontwerpkenmerken van een infrastructuurproject, in alle fasen van het project, van planning tot eerste gebruik ;

- 3° « classement de sécurité » : le classement des tronçons du réseau routier existant en catégories selon leur sécurité inhérente mesurée objectivement ;
- 4° « 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 ;
- 5° « infrastructure routière » : les infrastructures routières telles que décrites aux articles 17 à 19 du règlement (UE) n° 1315/2013 du 11 décembre 2013 du Parlement européen et du Conseil ;
- 6° « inspection de sécurité routière ciblée », une enquête ciblée afin d'identifier les conditions dangereuses, les défauts et les problèmes qui augmentent le risque d'accidents et de blessures, sur la base d'une visite sur place d'une route existante ou d'un tronçon de route existant ;
- 7° « inspection de sécurité routière périodique » : une vérification périodique classique des caractéristiques et des défauts qui nécessitent des travaux d'entretien pour des raisons de sécurité ;
- 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 ou sur la répartition spatiale des usagers ;
- 10° « réseau routier transeuropéen » : les réseaux routiers répertoriés par le règlement (UE) n° 1315/2013 du 11 décembre 2013 du Parlement européen et du Conseil ;
- 11° « route principale » : une route située en dehors des zones urbaines qui relie les principales villes ou régions, ou les deux, et qui appartient à la catégorie de route la plus élevée en dessous de la catégorie « autoroute » dans la classification nationale des routes en vigueur au 26 novembre 2019 ;
- 12° : « usagers de la route vulnérables » : les usagers de la route non motorisés, dont en particulier les cyclistes et les piétons, ainsi que les usagers de deux-roues motorisés et les utilisateurs d'engins de déplacement (micro mobilité).
- 3° « veiligheidsclassificatie » : de indeling van delen van het bestaande wegennet in categorieën op basis van hun objectief gemeten ingebouwde veiligheid ;
- 4° « verkeersveiligheidseffectbeoordeling van een weg » : een strategische vergelijkende beoordeling van het effect dat een nieuwe weg of een grondige wijziging van het bestaande wegennet hebben op het verkeersveiligheidsniveau van het wegennet ;
- 5° « weginfrastructuur » : de weginfrastructuur zoals beschreven in de artikelen 17 tot 19 van de verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 ;
- 6° « gerichte verkeersveiligheidsinspectie » : een gericht onderzoek ter opsporing van gevaarlijke omstandigheden, gebreken en problemen die het risico op ongevallen en verwondingen verhogen, aan de hand van een bezoek ter plaatse aan een bestaande weg of een weggedeelte ;
- 7° « periodieke 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 of de verdeling van de ruimte over de weggebruikers ;
- 10° « trans-Europees wegennet » : het wegennet dat wordt beschreven in verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 ;
- 11° « hoofdweg » : een weg buiten stedelijke gebieden die grote steden of regio's, of beide, verbindt en die in de op 26 november 2019 geldende nationale wegcatégorisering behoort tot de hoogste wegcatégorie onder de categorie « autosnelweg » ;
- 12° : « kwetsbare weggebruiker » : niet-gemotoriseerde weggebruikers, waaronder met name fietsers en voetgangers, alsook gebruikers van gemotoriseerde tweewielers (micromobiliteit) en gebruikers van voortbewegingstoestellen.

## CHAPITRE 2 Objet et champ d'application

### Article 3

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 telle que modifiée par la directive 2019/1936 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2019.

### Article 4

§ 1<sup>er</sup>. La présente ordonnance s'applique, au stade de leur conception, de leur construction ou de leur exploitation, aux infrastructures routières du réseau routier suivant :

- 1° les routes qui appartiennent au réseau routier transeuropéen, les autoroutes et les autres routes principales, y compris les tronçons routiers qui franchissent des ponts et ceux qui franchissent des tunnels ;
- 2° les entrées et sorties des aires de stationnement situées le long du réseau d'infrastructure routière relevant du champ d'application de la présente ordonnance ;
- 3° les infrastructures routières non couvertes par les points 1° et 2° qui sont situées en dehors des zones urbaines, qui ne desservent pas les propriétés riveraines et qui sont menées à bien grâce à un financement de l'Union, à l'exception des routes qui ne sont pas ouvertes à la circulation générale des véhicules à moteur, comme les pistes cyclables, ou des routes qui ne sont pas conçues pour la circulation générale, comme les routes d'accès à des sites industriels, agricoles ou forestiers.

§ 2. 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.

§ 3. Le gouvernement peut étendre les dispositions de la présente ordonnance aux infrastructures routières du réseau routier ne faisant pas partie du réseau énuméré au paragraphe 1<sup>er</sup>.

### Article 5

La présente ordonnance prescrit l'instauration et la mise en œuvre des procédures relatives :

- 1° aux évaluations des incidences sur la sécurité routière des projets d'infrastructure ;
- 2° aux audits de sécurité routière des projets d'infrastructure ;
- 3° aux évaluations de la sécurité de l'ensemble du réseau routier ;

## HOOFDSTUK 2 Onderwerp en toepassingsgebied

### Artikel 3

Deze ordonnantie voorziet in de gedeeltelijke omzetting van de richtlijn 2008/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 november 2008 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur, zoals gewijzigd door de richtlijn 2019/1936 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2019.

### Artikel 4

§ 1. Deze ordonnantie is, zowel in de ontwerpfase als in de aanlegfase en in de gebruiksfase, van toepassing op weginfrastructuur van de volgende wegennetten :

- 1° de wegen die behoren tot het trans-Europees wegennet, de autosnelwegen en de andere hoofdwegen, inclusief de weggedeelten die over bruggen en door tunnels lopen ;
- 2° de op- en afritten van de parkeerterreinen die langs het weginfrastructuurnet liggen dat onder het toepassingsgebied van deze ordonnantie valt ;
- 3° de wegen die niet onder de punten 1° en 2° vallen, die zich buiten stedelijke gebieden bevinden, geen toegangen naar aanliggende percelen omvatten en met financiering van de Unie worden gerealiseerd, met uitzondering van wegen die niet toegankelijk zijn voor algemeen verkeer met motorvoertuigen, zoals fietspaden, of wegen die niet voor algemeen verkeer zijn ontworpen, zoals toegangswegen naar industriële, landbouw- of bosbouwlocaties.

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

§ 3. De regering kan de bepalingen van deze ordonnantie uitbreiden naar de weginfrastructuur van het wegennet dat geen deel uitmaakt van het in paragraaf 1 opgesomde netwerk.

### Artikel 5

In deze ordonnantie worden de procedures vastgesteld en uitgevoerd met betrekking tot :

- 1° de beoordelingen van de effecten op de verkeersveiligheid van de infrastructuurprojecten ;
- 2° de verkeersveiligheidsaudits betreffende de infrastructuurprojecten ;
- 3° de veiligheidsbeoordelingen betreffende het volledige wegennet ;

4° aux inspections de sécurité routière.

**CHAPITRE 3**  
**Évaluation des incidences sur la sécurité**  
**routière des projets d'infrastructure**

*Article 6*

§ 1<sup>er</sup>. Une évaluation des incidences sur la sécurité routière est effectuée, pour chaque projet d'infrastructure, par l'organisme désigné par le Gouvernement.

§ 2. Cette évaluation est effectuée lors de la phase de planification initiale avant l'approbation du projet d'infrastructure.

§ 3. Cette évaluation 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 7*

§ 1<sup>er</sup>. L'évaluation des incidences sur la sécurité routière des projets d'infrastructure est réalisée sur la base des critères indicatifs suivants :

1° Les composantes d'une évaluation des incidences sur la sécurité routière :

- a) la définition du problème ;
- b) la situation actuelle et le scénario du statu quo ;
- c) les objectifs de sécurité routière ;
- d) l'analyse des incidences des options proposées sur la sécurité routière ;
- e) la comparaison des options, la présentation de l'éventail de solutions possibles ;

2° Les éléments à prendre en compte :

- a) les décès et accidents, objectifs de réduction comparés au scénario de statu quo ;
- b) le choix des itinéraires et la nature du trafic ;
- c) les répercussions éventuelles sur les réseaux existants (par exemple sorties, intersections, passages à niveau) ;
- d) les usagers de la route, notamment les usagers vulnérables ;
- e) le trafic (par exemple le volume du trafic, la catégorisation du trafic par type), y compris les flux estimés de piétons et de cyclistes déterminés à partir des caractéristiques relatives à l'usage des zones environnantes ;

4° de verkeersveiligheidsinspecties.

**HOOFDSTUK 3**  
**Beoordeling van de effecten op de verkeersveiligheid**  
**van de infrastructuurprojecten**

*Artikel 6*

§ 1. Een verkeersveiligheidseffectbeoordeling wordt uitgevoerd van alle infrastructuurprojecten door het organisme aangeduid door de Regering.

§ 2. Deze beoordeling wordt uitgevoerd in de planingsfase voordat het infrastructuurproject is goedgekeurd.

§ 3. Deze beoordeling 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 7*

§ 1. De verkeersveiligheidseffectbeoordeling van alle infrastructuurprojecten wordt uitgevoerd op basis van de volgende indicatieve criteria :

1° Onderdelen van een verkeersveiligheidseffectbeoordeling van een weg :

- a) definitie van het probleem ;
- b) huidige situatie en « niets-doen »-scenario ;
- c) verkeersveiligheidsdoelstellingen ;
- d) beoordeling van de gevolgen voor de verkeersveiligheid van de voorgestelde alternatieven ;
- e) vergelijking van de alternatieven, presentatie van de reeks 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 (bijvoorbeeld afritten, kruispunten, overwegen) ;
- d) weggebruikers, met name de kwetsbare weggebruikers ;
- e) verkeer (bijvoorbeeld verkeersvolumes, onderverdeling per vervoerstype), met inbegrip van de geraamde voetgangers- en fietsersstromen op basis van de gebruikskennmerken van de omliggende gebieden ;

- f) la saisonnalité et les conditions climatiques ;
- g) la présence d'un nombre suffisant d'aires de stationnement sûres ;
- h) l'activité sismique.

§ 2. Le Gouvernement peut modifier ou étendre les critères indicatifs énumérés au paragraphe 1<sup>er</sup> au regard de l'évolution du cadre européen.

#### CHAPITRE 4 Audits de sécurité routière pour les projets d'infrastructure

##### *Article 8*

Des audits de sécurité routière sont effectués par des auditeurs pour tous les projets d'infrastructure. Ils font partie intégrante du processus de conception de chaque projet d'infrastructure aux stades de la conception, de la conception détaillée, de la pré-mise en service et du début de l'exploitation.

##### *Article 9*

§ 1<sup>er</sup>. L'auditeur est désigné par le Gouvernement et ne participe pas, au moment de l'audit, à la conception ou à l'exploitation du projet d'infrastructure concernée.

§ 2. Le Gouvernement adopte des programmes de formation pour les auditeurs de sécurité routière.

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

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 :

- f) seizoen en weersomstandigheden ;
- g) aanwezigheid van een voldoende aantal veilige parkeerterreinen ;
- h) seismische activiteit.

§ 2. De Regering kan de in paragraaf 1 opgesomde indicatieve criteria wijzigen of uitbreiden naargelang de evolutie van het Europese kader.

#### HOOFDSTUK 4 Verkeersveiligheidsaudits betreffende de infrastructuurprojecten

##### *Artikel 8*

Alle infrastructuurprojecten worden door de auditoren aan verkeersveiligheidsaudits onderworpen. Deze maken integraal deel uit van het ontwerpproces van elk infrastructuurproject in elk van de volgende fasen : het voorontwerp, het gedetailleerde ontwerp, vóór de ingebruikneming en bij het eerste gebruik.

##### *Artikel 9*

§ 1. De auditor wordt aangeduid door de Regering en is gedurende de audit niet betrokken bij het ontwerp of de exploitatie van het infrastructuurproject waarop de door hem uitgevoerde audit betrekking heeft.

§ 2. De Regering stelt de opleidingscurricula voor verkeersveiligheidsauditoren vast.

Voor verkeersveiligheidsauditoren die hun opleiding volgen na 17 december 2024 zorgt de Regering ervoor dat de opleidingscurricula voor verkeersveiligheidsauditoren aspecten omvatten die betrekking hebben op kwetsbare weggebruikers en de infrastructuur voor deze gebruikers.

Verkeersveiligheidsauditoren die taken uitvoeren die in deze ordonnantie zijn vastgesteld, moeten een eerste opleiding volgen, waarna zij een bekwaamheidscertificaat ontvangen. Vervolgens moeten zij regelmatig vervolmingscursussen volgen.

De 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° 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° 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 à 4.

Lorsque les audits sont confiés à des équipes, au moins un membre de l'équipe est en possession du certificat d'aptitude.

#### Article 10

§ 1<sup>er</sup>. 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. L'auditeur s'appuiera sur les éventuelles orientations formulées par la Commission européenne et sur les critères indicatifs suivants :

- 1° les critères applicables au stade de la conception :
- a) la situation géographique (par exemple l'exposition aux glissements de terrain, aux inondations, aux avalanches), les conditions saisonnières et climatiques et les activités sismiques ;
  - b) les types de jonction et la distance entre les points de jonction ;
  - c) le nombre et le type de voies ;
  - d) les types de trafic pouvant emprunter la nouvelle route ;
  - e) la fonctionnalité de la route dans le réseau ;
  - f) les conditions météorologiques ;
  - g) les vitesses de conduite ;
  - h) les profils en travers (par exemple la largeur de la chaussée, les pistes cyclables et les chemins piétonniers) ;
  - i) les alignements horizontaux et verticaux ;
  - j) la visibilité ;
  - k) la disposition des points de jonction ;
  - l) les transports publics et les infrastructures publiques ;
  - m) les passages à niveau ;
  - n) les dispositions pour les usagers de la route vulnérables à savoir les piétons, les cyclistes (y compris l'existence d'autres itinéraires ou de dispositifs de séparation du trafic automobile à grande vitesse), les deux-roues motorisés ; la densité et la localisation des passages pour piétons et cyclistes, les dispositions pour les piétons et cyclistes sur les routes concernées dans la zone, la séparation des piétons et

- 1° ze hebben relevante ervaring of opleiding op het gebied van wegenontwerp, wegenverkeersveiligheidstechnieken en ongevallenanalyse ;
- 2° De verkeersveiligheidsaudits worden alleen nog uitgevoerd door auditoren of teams waar auditoren deel van uitmaken die aan de in het tweede en vierde lid bedoelde eisen voldoen.

Wanneer audits door teams worden uitgevoerd, bezit ten minste één lid van het team het bekwaamheidscertificaat.

#### Artikel 10

§ 1. De auditor vermeldt in zijn auditverslag voor elke fase van het infrastructuurproject de verkeersveiligheidskritieke ontwerpelementen. De auditor moet zich baseren op de eventuele door de Europese Commissie geformuleerde richtsnoeren en op de volgende indicatieve criteria :

- 1° Criteria in de voorontwerpfase :
- a) de geografische ligging (bijvoorbeeld gevoeligheid voor landverschuivingen, overstromingen, lawines), seizoens- en weersomstandigheden en seismische activiteit ;
  - b) de types van kruispunten en afstanden tussen kruispunten ;
  - c) het aantal en type rijstroken ;
  - d) de soorten verkeer die op de nieuwe weg toegelaten zullen worden ;
  - e) de functionaliteit van de weg binnen het wegennet ;
  - f) de meteorologische omstandigheden ;
  - g) de rijnsnelheid ;
  - h) de doorsneden (bijvoorbeeld breedte van de rijbanen, fietspaden, voetpaden) ;
  - i) het horizontaal en verticaal tracé ;
  - j) de zichtbaarheid ;
  - k) het ontwerp van de kruispunten ;
  - l) middelen van openbaar vervoer en infrastructuur ;
  - m) spoorwegovergangen ;
  - n) voorzieningen voor kwetsbare weggebruikers, met name voor voetgangers, voor fietsers (waaronder de aanwezigheid van alternatieve routes of afscheidingen van snel gemotoriseerd verkeer), voor gemotoriseerde tweewielers ; dichtheid en locatie van oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers, voorzieningen voor voetgangers en fietsers op de betrokken wegen in het gebied, afscheiding van



cyclistes de la circulation motorisée à grande vitesse ou l'existence d'autres itinéraires directs sur des routes de catégories inférieures ;

2° les critères applicables au stade de la conception détaillée :

- a) le tracé ;
- b) la signalisation et le marquage cohérents ;
- c) l'éclairage des routes et les intersections éclairées ;
- d) les équipements de bords de route ;
- e) l'environnement de bord de route dont la végétation ;
- f) les obstacles fixes en bord de route ;
- g) les aménagements d'aires de stationnement sûres ;
- h) les dispositions pour les usagers de la route vulnérables : dispositions pour les piétons, dispositions pour les cyclistes, dispositions pour les deux-roues motorisés ;
- i) les dispositifs de retenue routiers adaptés (terre-plein central et barrières métalliques afin d'empêcher les risques pour les usagers vulnérables) ;

3° les critères applicables au stade de la pré-mise en service :

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

4° les critères applicables au début de l'exploitation :

- a) l'évaluation de la sécurité routière à la lumière du comportement réel des utilisateurs.

§ 2. Le Gouvernement peut modifier ou étendre les critères énumérés au paragraphe 1<sup>er</sup> au regard de l'évolution du cadre européen.

§ 3. La réalisation d'un audit à un chaque phase peut conduire à reconsidérer les critères applicables aux stades précédents.

§ 4. Le rapport d'audit se traduit par des recommandations appropriées du point de vue de la sécurité. 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, l'autorité en charge du projet d'infrastructure justifie ce choix dans une annexe au rapport d'audit.

voetgangers en fietsers van snel gemotoriseerd verkeer of de aanwezigheid van rechtstreekse alternatieve routes via onderliggend wegennet ;

2° Criteria in de fase van het gedetailleerde ontwerp :

- a) het tracé ;
- b) de samenhangende verkeerstekens en markeringen ;
- c) de verlichting van verlichte wegen en kruispunten ;
- d) de apparatuur langs de weg ;
- e) de omgeving van de weg, met inbegrip van vegetatie ;
- f) de vaste obstakels langs de weg ;
- g) de aanleg van veilige parkeerterreinen ;
- h) de voorzieningen voor kwetsbare weggebruikers : voorzieningen voor voetgangers, voorzieningen voor fietsers, voorzieningen voor gemotoriseerde tweewielers ;
- i) de 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) de veiligheid en zichtbaarheid van de weggebruiker in verschillende omstandigheden, zoals duisternis en onder normale weersomstandigheden ;
- b) de leesbaarheid van verkeerstekens en markeringen ;
- c) de toestand van het wegdek ;

4° Criteria in de fase van eerste gebruik :

- a) de beoordeling van de verkeersveiligheid in het licht van het daadwerkelijke gedrag van de gebruikers.

§ 2. De Regering kan de in paragraaf 1 opgesomde criteria wijzigen of uitbreiden naargelang de evolutie van het Europese kader.

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

§ 4. Het auditverslag mondt uit in toepasselijke aanbevelingen op het gebied van veiligheid. Wanneer tijdens de uitvoering van de audit onveilige kenmerken worden vastgesteld maar het ontwerp niet wordt verbeterd vóór het einde van de desbetreffende fase, vermeldt de instantie die verantwoordelijk is voor het infrastructuurproject de redenen hiervoor in een bijlage bij het auditverslag.

**CHAPITRE 5**  
**Évaluation de la sécurité de**  
**l'ensemble du réseau routier**

*Article 11*

§ 1<sup>er</sup>. Une évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier est menée sur l'ensemble du réseau routier en exploitation par l'organisme désigné par le Gouvernement.

Cette évaluation analyse le risque d'accident et de gravité, en s'appuyant sur :

- 1° principalement, un examen visuel, soit sur place soit par des moyens électroniques, des caractéristiques de conception de la route (sécurité inhérente) ; et
- 2° une analyse des tronçons du réseau routier qui sont exploités depuis plus de trois ans et sur lesquels sont survenus un grand nombre d'accidents graves.

§ 2. La première évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier sera effectuée au plus tard en 2024. Des évaluations ultérieures de la sécurité de l'ensemble du réseau routier seront effectuées au minimum tous les cinq ans.

§ 3. Lors de la réalisation de l'évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier, l'organisme désigné par le Gouvernement s'appuiera sur les orientations fournies par la Commission européenne sur la méthode utilisée pour la réalisation des évaluations systématiques de la sécurité de l'ensemble du réseau routier et des classements de sécurité et sur les critères indicatifs suivants :

- 1° Généralités :
  - a) les types de route au regard du type et de la taille des régions/villes qu'elle relie ;
  - b) la longueur du tronçon routier ;
  - c) les types de zone (urbaine, rurale) ;
  - d) les activités environnantes (écoles, commerces, industries et manufactures, zones résidentielles, d'élevages et agricoles, zones non développées) ;
  - e) la densité des ponts d'accès aux propriétés ;
  - f) la présence d'une voie de desserte (par exemple pour les magasins) ;
  - g) la présence de travaux routiers ;
  - h) la présence d'aires de stationnement ;
- 2° Volumes du trafic :
  - a) les volumes du trafic ;
  - b) les volumes de motocycles observés ;
  - c) les volumes de piétons observés des deux côtés, « le long » ou « traversant » ;

**HOOFDSTUK 5**  
**Verkeersveiligheidsbeoordeling**  
**van het wegennet**

*Artikel 11*

§ 1. Er wordt een verkeersveiligheidsbeoordeling van het wegennet uitgevoerd op het gehele in gebruik zijnde wegennet door het organisme aangeduid door de Regering.

Deze beoordeling analyseert het ongevalsrisico en de ernst en gevolgen van ongevallen op basis van :

- 1° in de eerste plaats een visueel onderzoek, hetzij ter plaatse hetzij op elektronische wijze, van de ontwerpkenmerken van de weg (ingebouwde veiligheid) ; en
- 2° een analyse van de gedeelten van het wegennet die meer dan drie jaar in gebruik zijn en waarop zich een groot aantal zware ongevallen heeft voorgedaan.

§ 2. De eerste verkeersveiligheidsbeoordeling van het wegennet moet uiterlijk in 2024 worden uitgevoerd. De volgende verkeersveiligheidsbeoordelingen van het wegennet moeten ten minste om de vijf jaar plaatsvinden.

§ 3. Bij de uitvoering van de verkeersveiligheidsbeoordeling van het wegennet moet het door de Regering aangeduid organisme zich baseren op de door de Europese Commissie verstrekte richtsnoeren inzake de methodologie voor systematische verkeersveiligheidsbeoordelingen van het wegennet en veiligheidsclassificaties en op de volgende indicatieve criteria :

- 1° Algemeen :
  - a) het wegtype in verhouding tot het type en de grootte van de regio's/steden die de weg verbindt ;
  - b) de lengte van het weggedeelte ;
  - c) het gebiedstype (landelijk, stedelijk) ;
  - d) het landgebruik (onderwijs, handel, industrie en productie, residentieel, veeteelt en landbouw, onontwikkelde gebieden) ;
  - e) de dichtheid van toegangspunten tot eigendommen ;
  - f) de aanwezigheid van dienstwegen (bijvoorbeeld voor winkels) ;
  - g) de aanwezigheid van wegwerkzaamheden ;
  - h) de aanwezigheid van parkeervoorzieningen ;
- 2° Verkeersvolumes :
  - a) de verkeersintensiteit ;
  - b) de waargenomen intensiteit motorfietsen ;
  - c) de waargenomen intensiteit voetgangers aan beide zijden, met vermelding van « in de verkeersrichting » of « kruisend » ;

- |   |   |
|---|---|
| <p>d) les volumes de bicyclettes observés des deux côtés, « le long » ou « traversant » ;</p> <p>e) les volumes de poids lourds observés ;</p> <p>f) l'estimation des flux de piétons à partir des caractéristiques relatives à l'usage des zones environnantes ;</p> <p>g) l'estimation des flux de bicyclettes à partir des caractéristiques relatives à l'usage des zones environnantes ;</p> <p>3° Les données relatives aux accidents :</p> <p>a) le nombre de tués sur la route, le lieu et la cause des accidents par groupe d'usagers de la route ;</p> <p>b) le nombre de blessés graves et le lieu des accidents par groupe d'usagers de la route ;</p> <p>4° Les caractéristiques d'exploitation :</p> <p>a) la limitation de vitesse (générale, pour les motocycles, pour les camions) ;</p> <p>b) la vitesse d'exploitation (85<sup>e</sup> centile) ;</p> <p>c) la régulation de la vitesse et/ou la modération du trafic ;</p> <p>d) la présence de dispositifs de STI : alertes de files, panneaux à messages variables ;</p> <p>e) l'avertissement de zone scolaire ;</p> <p>f) la présence d'un superviseur au niveau des passages pour piétons devant les écoles à des périodes indiquées ;</p> <p>5° Les caractéristiques géométriques :</p> <p>a) les caractéristiques du profil en travers (nombre, type et largeur des voies, aménagement et matériau des accotements médians centraux, pistes cyclables, voies piétonnes), y compris leur variabilité ;</p> <p>b) le tracé en plan ;</p> <p>c) le profil en long ;</p> <p>d) la visibilité et les distances de visibilité ;</p> <p>6° Les objets, les zones de sécurité et les dispositifs de retenue routiers :</p> <p>a) l'environnement de bord de route et les zones de sécurité ;</p> <p>b) les obstacles fixes en bord de route (par exemple des lampadaires, des arbres, etc.) ;</p> <p>c) la distance des obstacles par rapport au bord de route ;</p> <p>d) la densité des obstacles ;</p> <p>e) les bandes rugueuses ;</p> <p>f) les dispositifs de retenue routiers ;</p> <p>7° Les ponts et tunnels :</p> | <p>d) de waargenomen intensiteit fietsen aan beide zijden, met vermelding van « in de verkeersrichting » of « kruisend » ;</p> <p>e) waargenomen intensiteit zware voertuigen ;</p> <p>f) de geraamde voetgangersstromen, op basis van het gebruik van aangrenzende terreinen ;</p> <p>g) de geraamde fietsersstromen, op basis van het gebruik van aangrenzende terreinen ;</p> <p>3° Gegevens over ongevallen :</p> <p>a) het aantal, plaats en oorzaak van dodelijke verkeersongevallen per groep van weggebruikers ;</p> <p>b) het aantal en plaats van verkeersongevallen met zwaargewonden per groep van weggebruikers ;</p> <p>4° Gebruikskenmerken :</p> <p>a) de snelheidslimiet (algemeen, voor motorfietsen, voor vrachtwagens) ;</p> <p>b) de reële snelheid (85ste percentiel) ;</p> <p>c) het snelheidsbeheer en/of de verkeersremming ;</p> <p>d) de aanwezigheid van ITS-voorzieningen : filewaarschuwingen, variabele informatieborden ;</p> <p>e) de waarschuwingen in de omgevingen van scholen ;</p> <p>f) de aanwezigheid van een toezichthouder bij overstekplaatsen bij scholen op vooraf bepaalde tijdstippen ;</p> <p>5° Geometrische kenmerken :</p> <p>a) de kenmerken van de dwarsprofielen (aantal, type en breedte van rijstroken, ontwerp en materiaal van de middenberm, fietspaden, voetpaden enz.), met inbegrip van de aanpasbaarheid daarvan ;</p> <p>b) de horizontale bogen ;</p> <p>c) de hellingshoek en verticaal alignement ;</p> <p>d) de zichtbaarheid en zichtafstanden ;</p> <p>6° Obstakels, obstakelvrije zones en afschermdende constructies langs de weg :</p> <p>a) omgeving van de wegwijk en obstakelvrije zones ;</p> <p>b) vaste obstakels langs de weg (bijvoorbeeld lichtmasten, bomen enz.) ;</p> <p>c) de afstand tussen obstakels en de kant van de weg ;</p> <p>d) de dichtheid van obstakels ;</p> <p>e) de ribbelstroken ;</p> <p>f) de afschermdende constructies langs de weg ;</p> <p>7° Bruggen en tunnels :</p> |
|---|---|

- |   |   |
|---|---|
| <p>a) la présence et le nombre de ponts, y compris toute information pertinente les concernant ;</p> <p>b) la présence et le nombre de tunnels, y compris toute information pertinente les concernant ;</p> <p>c) les éléments visuels représentant des dangers pour la sécurité de l'infrastructure ;</p> <p>8° Les intersections :</p> <p>a) le type d'intersection et le nombre de branches (en précisant, en particulier, le type de contrôle et la présence de virages protégés) ;</p> <p>b) la canalisation du trafic ;</p> <p>c) la qualité des intersections ;</p> <p>d) le volume des intersections ;</p> <p>e) la présence de passages à niveau (en précisant, en particulier, leur type et s'ils sont gardés ou non gardés, à fonctionnement manuel ou automatique) ;</p> <p>9° L'entretien :</p> <p>a) les défauts de la chaussée ;</p> <p>b) l'adhérence de la chaussée ;</p> <p>c) l'état des accotements (y compris la végétation) ;</p> <p>d) l'état de la signalisation, du marquage et des dispositifs de délinéation ;</p> <p>e) l'état des dispositifs de retenue routiers ;</p> <p>10° les infrastructures pour les usagers de la route vulnérables :</p> <p>a) les passages pour piétons et cyclistes (surface des intersections et dénivellation) ;</p> <p>b) les passages pour cyclistes (surface des intersections et dénivellation) ;</p> <p>c) les clôtures piétonnières ;</p> <p>d) la présence d'un trottoir ou d'une infrastructure séparée ;</p> <p>e) les équipements cyclables et leur type (pistes cyclables, voies cyclables et autres) ;</p> <p>f) la qualité des passages pour piétons en termes de visibilité et de signalisation de chaque infrastructure ;</p> <p>g) la présence de passage pour piétons et cyclistes sur les branches d'accès aux routes du réseau secondaire ;</p> <p>h) l'existence d'autres itinéraires pour piétons et cyclistes en l'absence d'infrastructures séparées ;</p> <p>11° les systèmes pré/post collision pour les accidents de la route et facteurs d'atténuation de leur gravité :</p> | <p>a) de aanwezigheid van en het aantal bruggen, alsmede relevante informatie die daarop betrekking heeft ;</p> <p>b) de aanwezigheid van en het aantal tunnels, alsmede relevante informatie die daarop betrekking heeft ;</p> <p>c) de visuele elementen die risico's voor de veiligheid van de infrastructuur vormen ;</p> <p>8° Kruispunten :</p> <p>a) het type kruispunt en aantal takken (met vermelding van met name het type verkeerssturing en de aanwezigheid van afslagpijlen) ;</p> <p>b) de aanwezigheid van verkeersgeleiders ;</p> <p>c) de kwaliteit van het kruispunt ;</p> <p>d) de verkeersintensiteiten op het kruispunt ;</p> <p>e) de aanwezigheid van spoorwegovergangen (met vermelding van met name het type overgang en of deze bewaakt of onbewaakt zijn, en manueel bediend wordt of geautomatiseerd is) ;</p> <p>9° Onderhoud :</p> <p>a) de defecten aan het wegdek ;</p> <p>b) de slipweerstand van het wegdek ;</p> <p>c) de conditie van de berm (met inbegrip van vegetatie) ;</p> <p>d) de conditie van de verkeersborden, markeringen en afbakening ;</p> <p>e) de conditie van de afschermdende constructies langs de weg ;</p> <p>10° Voorzieningen voor kwetsbare weggebruikers :</p> <p>a) de oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers (gelijkvloerse en ongelijkvloerse kruisingen) ;</p> <p>b) de oversteekplaatsen voor fietsers (gelijkvloerse en ongelijkvloerse kruisingen) ;</p> <p>c) de afscherming voor voetgangers ;</p> <p>d) de aanwezigheid van stoepen of gescheiden voorzieningen ;</p> <p>e) de voorzieningen voor fietsers en de soort voorzieningen (fietspaden, fietsstroken of andere) ;</p> <p>f) de kwaliteit van de oversteekplaatsen voor voetgangers, wat de zichtbaarheid en signalering van elke voorziening betreft ;</p> <p>g) de oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers op toegangswegen van aansluitende ondergeschikte wegen ;</p> <p>h) de aanwezigheid van alternatieve routes voor voetgangers en fietsers indien er geen gescheiden voorzieningen zijn ;</p> <p>11° « Pre-crash »- en « post-crash »-systemen ter vermindering van verkeersletsels en elementen ter beperking van de ernst van ongevallen :</p> |
|---|---|

- a) les centres opérationnels de réseau et les autres dispositifs de patrouille ;
- b) les mécanismes d'information des usagers de la route sur les conditions de conduite afin de prévenir les accidents ou les incidents, les systèmes de détection automatique des incidents (DAI) : capteurs et caméras ;
- c) les systèmes de gestion des incidents ;
- d) les systèmes de communication avec les services d'urgence.

§ 4. Le Gouvernement peut modifier ou étendre les critères énumérés au paragraphe 3 au regard du cadre européen.

§ 5. Sur la base des résultats obtenus dans le cadre de l'évaluation visée au paragraphe 1<sup>er</sup>, et afin de classer par priorité les actions complémentaires à entreprendre, l'organisme en charge de l'évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier classe tous les tronçons du réseau routier dans pas moins de trois catégories en fonction de leur niveau de sécurité.

#### Article 12

§ 1<sup>er</sup>. Les résultats des évaluations de la sécurité de l'ensemble du réseau routier menées conformément à l'article 11 sont suivis, pour les routes en exploitation, soit d'inspections de sécurité routière ciblées, soit de mesures correctives directes.

§ 2. Les inspections de sécurité routière ciblées sont réalisées par des équipes d'experts désignés par le Gouvernement, étant entendu qu'un membre au moins de l'équipe d'experts possède 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.

§ 3. Ces experts peuvent prendre en compte les éléments indicatifs suivants pour la sécurité routière ciblée :

- 1<sup>o</sup> Le tracé de la route et le profil en travers :
- a) la visibilité et la distance de visibilité ;
  - b) la limitation de vitesse et les zones à vitesse réglementée ;
  - c) le tracé lisible (« lisibilité » du tracé pour les usagers de la route) ;
  - d) les accès aux propriétés et les aménagements adjacents ;
  - e) les accès des véhicules de service et d'urgence ;
  - f) le traitement au niveau des ponts et des dispositifs d'assainissement ;

- a) de operationele netwerkcentra en andere surveillancesvoorzieningen ;
- b) de mechanismen om weggebruikers in te lichten over rijomstandigheden ter voorkoming van ongevallen of incidenten, automatische systemen voor incidentdetectie : sensoren en camera's ;
- c) de systemen voor incidentbeheer ;
- d) de systemen voor communicatie met hulpdiensten.

§ 4. De Regering kan de in paragraaf 3 opgesomde criteria wijzigen of uitbreiden naargelang de evolutie van het Europese kader.

§ 5. Op basis van de resultaten van de in paragraaf 1 bedoelde beoordeling en met het oog op de prioritering van de behoeften aan verdere maatregelen deelt de instantie die verantwoordelijk is voor de beoordeling van het wegennet alle gedeelten van het wegennet in naar veiligheidsniveau in minstens drie categorieën.

#### Artikel 12

§ 1. De bevindingen van op grond van artikel 11 uitgevoerde verkeersveiligheidsbeoordelingen van het wegennet worden, voor in gebruik zijnde wegen, gevolgd door gerichte verkeersveiligheidsinspecties of directe remediërende maatregelen.

§ 2. Gerichte verkeersveiligheidsinspecties worden uitgevoerd door deskundigenteams aangeduid door de Regering. Ten minste één lid van het deskundigenteam moet ervaring hebben of een opleiding genoten hebben op het gebied van wegenontwerp, wegenverkeersveiligheidstechnieken en ongevallenanalyse.

§ 3. Voor de gerichte verkeersveiligheidsinspecties kunnen deze deskundigen rekening houden met de volgende indicatieve elementen :

- 1<sup>o</sup> Het tracé en dwarsprofiel :
- a) de zichtbaarheid en zichtafstanden ;
  - b) de snelheidsbeperking en indeling in snelheidszones ;
  - c) het duidelijk wegbeeld (dat wil zeggen de « leesbaarheid » van het wegbeeld voor de weggebruikers) ;
  - d) de toegang tot aangrenzende eigendommen en ontwikkelingsgebieden ;
  - e) de toegankelijkheid voor nood- en dienstvoertuigen ;
  - f) de passende veiligheidsvoorzieningen aan bruggen en duikers ;

- g) l'aménagement des bords de route (accotements, affaissement de la chaussée, déblais et remblais) ;
- 2° Les intersections et les échangeurs :
- la pertinence du type d'intersection/échangeur ;
  - la géométrie de l'aménagement de l'intersection/échangeur ;
  - la visibilité et la lisibilité (perception) des intersections ;
  - la visibilité à l'intersection ;
  - l'aménagement des voies supplémentaires aux intersections ;
  - le contrôle de la circulation aux intersections (par exemple l'arrêt contrôlé, les feux de circulation) ;
  - la présence de passages pour piétons et cyclistes ;
- 3° Les dispositions pour les usagers de la route vulnérables :
- les dispositions pour les piétons ;
  - les dispositions pour les cyclistes ;
  - les dispositions pour les deux-roues motorisés ;
  - les transports publics et infrastructures publiques ;
  - les passages à niveau (en précisant, en particulier, leur type et s'ils sont gardés ou non gardés, à fonctionnement manuel ou automatique).
- 4° L'éclairage, la signalisation et le marquage :
- la signalisation routière cohérente qui ne masque pas la visibilité ;
  - la lisibilité de la signalisation routière (position, taille, couleur) ;
  - les panneaux de signalisation ;
  - la cohérence du marquage routier et des dispositifs de délimitation ;
  - la lisibilité du marquage routier (emplacement, dimensions et rétroreflectivité par temps sec et humide) ;
  - le contraste approprié du marquage routier ;
  - l'éclairage des routes et des intersections éclairées ;
  - les équipements de bord de route appropriés ;
- 5° Les feux de signalisation :
- l'exploitation ;
  - la visibilité ;
- 6° Les objets, les zones de sécurité et les dispositifs de retenue routiers :
- l'environnement de bord de route, dont la végétation ;
- g) het weggantontwerp (bermen, lager gelegen stoepen, « cut and fill »-hellingen) ;
- 2° De kruispunten en knooppunten :
- de geschiktheid van het type kruispunt/knooppunt ;
  - het geometrisch ontwerp van het kruispunt/knooppunt ;
  - de zichtbaarheid en leesbaarheid (waarneming) van kruispunten ;
  - de zichtbaarheid op het kruispunt ;
  - het ontwerp van extra rijstroken aan kruispunten ;
  - het verkeerbeheer aan kruispunten (bijvoorbeeld stoptekens, verkeerslichten) ;
  - de aanwezigheid van oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers ;
- 3° De voorzieningen voor kwetsbare weggebruikers :
- de voorzieningen voor voetgangers ;
  - de voorzieningen voor fietsers ;
  - de voorzieningen voor gemotoriseerde tweewielers ;
  - het openbaar vervoer en openbare infrastructuur ;
  - de spoorwegovergangen (met vermelding van met name het type overgang en of deze bewaakt of onbewaakt zijn, en manueel bediend wordt of geautomatiseerd is).
- 4° De verlichting, borden en markeringen :
- de coherente verkeersborden die het zicht niet belemmeren ;
  - de leesbaarheid van verkeersborden (plaats, grootte, kleur) ;
  - de wegwijzers ;
  - de coherente wegmarkeringen en afbakening ;
  - de leesbaarheid van wegmarkeringen (plaats, grootte en retroreflectiviteit in droge en natte omstandigheden) ;
  - het passend contrast van wegmarkeringen ;
  - de verlichting van wegen en kruispunten ;
  - de passende weggantapparatuur ;
- 5° De verkeerslichten :
- de werking ;
  - de zichtbaarheid ;
- 6° De obstakels, obstakelvrije zones en afschermdende constructies langs de weg :
- de omgeving van de weggant, met inbegrip van vegetatie ;

- b) les dangers en bord de route et distance du bord de la chaussée ou de la piste cyclable ;
- c) les dispositifs de retenue routiers adaptés (terre-plein central et glissières afin de limiter les risques pour les usagers de la route vulnérables ;
- d) le traitement des extrémités de glissières ;
- e) les dispositifs de retenue routiers appropriés au niveau des ponts et des dispositifs d'assainissement ;
- f) les clôtures (sur les routes dont l'accès est restreint) ;

7° La chaussée :

- a) les défauts de la chaussée ;
- b) l'adhérence ;
- c) les matériaux/graviers/pierres meubles ;
- d) l'accumulation d'eau, les évacuations des eaux ;

8° Les ponts et tunnels :

- a) la présence et le nombre de ponts ;
- b) la présence et le nombre de tunnels ;
- c) les éléments visuels représentant des dangers pour la sécurité de l'infrastructure ;

9° Les autres éléments :

- a) la mise à disposition d'aires de stationnement et de repos sécurisées ;
- b) les dispositions pour les poids lourds ;
- c) les éblouissements causés par les phares ;
- d) les travaux routiers : activités dangereuses en bord de route ;
- e) les informations appropriées dans les équipements STI (par exemple les panneaux à message variables) ;
- f) la faune sauvage et les animaux ;
- g) les avertissements de zone scolaire (le cas échéant).

§ 4. Le Gouvernement peut modifier ou étendre les critères énumérés au paragraphe 3 au regard de l'évolution de cadre européen.

§ 5. Les résultats des inspections de sécurité routière ciblées sont suivis de décisions motivées visant à déterminer si des mesures correctives sont nécessaires.

En particulier, l'organisme désigné par le Gouvernement identifie les tronçons routiers où des améliorations de la sécurité des infrastructures routières s'avèrent nécessaires

- b) de gevaren in de weggkant en afstand tot de rand van de rijweg of het fietspad ;
- c) de gebruikersvriendelijke aanpassing van de afschermdende constructies langs de weg (middenbermen en geleiderails om risico's voor kwetsbare weggebruikers te voorkomen) ;
- d) de veiligheidsvoorzieningen aan de uiteinden van vangrails ;
- e) de passende afschermdende constructies aan bruggen en duikers ;
- f) de omheiningen (aan wegen met toegangsbeperkingen) ;

7° Het wegdek :

- a) de defecten aan het wegdek ;
- b) de slipweerstand ;
- c) het los materiaal/grind/stenen ;
- d) de plasvorming, waterafvoer ;

8° De bruggen en tunnels :

- a) de aanwezigheid van en aantal bruggen ;
- b) de aanwezigheid van en aantal tunnels ;
- c) de visuele elementen die risico's voor de veiligheid van de infrastructuur vormen ;

9° Andere aandachtspunten :

- a) de veilige parkeerterreinen en rustplaatsen ;
- b) de voorzieningen voor zware voertuigen ;
- c) de verblinding door koplampen ;
- d) de wegenwerken : onveilige activiteiten langs de kant van de weg ;
- e) de passende informatie in ITS-apparatuur (bijvoorbeeld variabele informatieborden) ;
- f) dieren ;
- g) de waarschuwingen aan scholen (indien van toepassing).

§ 4. De Regering kan de in paragraaf 3 opgesomde criteria wijzigen of uitbreiden naargelang de evolutie van het Europese kader.

§ 5. De bevindingen van gerichte verkeersveiligheidsinspecties worden gevolgd door gemotiveerde besluiten waarin bepaald wordt of remediërende maatregelen nodig zijn.

Het door de Regering aangeduid organisme onderzoekt met name op welke weggedeelten het nodig is de veiligheid van de weginfrastructuur te verbeteren, en stelt maatregelen

et définit les actions à privilégier pour renforcer la sécurité de ces tronçons routiers, en prenant également en compte les besoins des usagers de la route vulnérables.

§ 6. Les mesures correctives sont ciblées en priorité sur les tronçons routiers qui présentent de faibles niveaux de sécurité et qui offrent la possibilité de mettre en œuvre des mesures présentant un fort potentiel d'amélioration de la sécurité et d'économie des coûts liés aux accidents.

§ 7. L'organisme désigné par le Gouvernement met régulièrement à jour un plan d'action prioritaire fondé sur les risques afin de suivre la mise en œuvre des actions correctives identifiées.

#### *Article 13*

En ce qui concerne les normes en matière de marquage routier et de signalisation routière, le Gouvernement adopte les procédures actuelles et futures en prenant en considération les éventuels actes d'exécutions adoptés par la Commission européenne pour dégager des spécifications communes aux États membres pour assurer une attention particulière à la lisibilité et à la détectabilité du marquage routier et de la signalisation routière pour les conducteurs et les systèmes d'aide à la conduite.

### CHAPITRE 6

#### **Inspections de sécurité routière périodiques**

#### *Article 14*

§ 1<sup>er</sup>. Le réseau routier fait l'objet d'inspections de sécurité routière périodiques. Le Gouvernement détermine la fréquence de ces inspections dans le but de maintenir des niveaux de sécurité adéquats pour l'infrastructure routière en question.

Ces inspections prennent en compte les besoins des usagers de la route vulnérables.

§ 2. L'organisme désigné par le Gouvernement veille à la sécurité des tronçons du réseau routier contigus aux tunnels routiers couverts par la directive 2004/54/CE au moyen d'inspections de sécurité routière conjointes impliquant les organismes intervenant dans la mise en œuvre de la présente ordonnance et de la directive 2004/54/CE.

Les inspections de sécurité routière conjointes sont réalisées par les autorités en charge des routes et des tunnels avec une fréquence suffisante pour maintenir des niveaux de sécurité adéquats, mais en tout état de cause, elles sont effectuées au moins tous les six ans.

vast die bij voorrang moeten worden uitgevoerd om die weggedeelten veiliger te maken. Daarbij wordt ook rekening gehouden met de behoeften van kwetsbare weggebruikers.

§ 6. De remediërende maatregelen worden in de eerste plaats gericht op weggedeelten met een laag veiligheidsniveau en weggedeelten waar maatregelen met een groot potentieel voor de ontwikkeling van de verkeersveiligheid kunnen worden uitgevoerd en veel kosten door ongevallen kunnen worden bespaard.

§ 7. Het door de Regering aangeduid organisme zorgt voor de regelmatige actualisering van een actieplan met op basis van risico's bepaalde prioriteiten om de tenuitvoerlegging van de vastgestelde remediërende maatregelen te volgen.

#### *Artikel 13*

Wat de normen voor wegmarkeringen en verkeersborden betreft, neemt de Regering de bestaande en toekomstige procedures aan en houdt daarbij rekening met de eventuele door de Europese Commissie aangenomen uitvoeringshandelingen om gemeenschappelijke specificaties van de lidstaten vast te stellen ter bevordering van de leesbaarheid en detecteerbaarheid van wegmarkeringen en verkeersborden voor menselijke bestuurders en geautomatiseerde rijhulpsystemen.

### HOOFDSTUK 6

#### **Periodieke verkeersveiligheidsinspecties**

#### *Artikel 14*

§ 1. Er worden periodieke verkeersveiligheidsinspecties uitgevoerd op het wegennet. De Regering bepaalt de frequentie van deze inspecties met als doel een toereikend verkeersveiligheidsniveau voor de desbetreffende weginfrastructuur te handhaven.

Deze inspecties houden rekening met de behoeften van de kwetsbare weggebruikers.

§ 2. Het door de Regering aangeduid organisme ziet toe op de veiligheid van gedeelten van het wegennet die grenzen aan onder richtlijn 2004/54/EG vallende wegtunnels via gezamenlijke verkeersveiligheidsinspecties door de voor de tenuitvoerlegging van de onderhavige ordonnantie en richtlijn 2004/54/EG bevoegde instellingen.

De gezamenlijke verkeersveiligheidsinspecties vinden voldoende regelmatig plaats om een toereikend veiligheidsniveau te waarborgen, en hoe dan ook ten minste om de zes jaar. Ze worden uitgevoerd door de autoriteiten die bevoegd zijn voor de wegen en tunnels.



§ 3. Sans préjudice des lignes directrices adoptées en vertu de l'article 15, 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.

## CHAPITRE 7

### Adoption et communication de lignes directrices

#### Article 15

§ 1<sup>er</sup>. Le Gouvernement adopte des lignes directrices afin d'aider les organismes qu'il a désignés à appliquer la présente ordonnance.

§ 2. Le Gouvernement communique ces lignes directrices à la Commission européenne dans les trois mois suivant leur adoption ou modification.

## CHAPITRE 8

### Gestion des données par établissement de rapports

#### Article 16

§ 1<sup>er</sup>. L'organisme désigné par le Gouvernement dresse un rapport d'accident pour chaque accident mortel survenu sur une infrastructure routière tombant sous le champ d'application de la présente ordonnance. Ce rapport contient un calcul du coût social moyen d'un accident mortel et du coût social moyen d'un accident grave se produisant sur le territoire. Le Gouvernement peut opter pour une ventilation plus poussée des taux des coûts, qui sont actualisés au moins tous les cinq ans.

§ 2. Les éléments d'information suivants doivent être repris dans ces rapports d'accident :

- 1° la localisation de l'accident (aussi précise que possible), y compris les coordonnées GNSS ;
- 2° les images et/ou les diagrammes du lieu de l'accident ;
- 3° la date et l'heure de l'accident ;
- 4° les informations concernant la route, telles que la nature de la zone, le type de route, le type de jonction, mais aussi la signalisation, le nombre de voies, le marquage, le revêtement, l'éclairage et les conditions météorologiques, la limitation de vitesse, les obstacles en bord de route ;
- 5° la gravité de l'accident ;
- 6° les caractéristiques des personnes concernées telles que l'âge, le sexe, la nationalité, le taux d'alcoolémie, l'usage ou non d'équipements de sécurité ;

§ 3. Onverminderd de overeenkomstig artikel 15 vastgestelde richtsnoeren stelt de Regering richtsnoeren vast voor tijdelijke verkeersveiligheidsmaatregelen die van toepassing zijn op wegwerkzaamheden. Ze voert ook een passend inspectieschema uit om zeker te stellen dat die richtsnoeren worden nageleefd.

## HOOFDSTUK 7

### Vaststelling en kennisgeving van richtsnoeren

#### Artikel 15

§ 1. De Regering stelt richtsnoeren vast om de instellingen bij te staan die ze aangeduid heeft voor de toepassing van deze ordonnantie.

§ 2. De Regering stelt de Europese Commissie in kennis van deze richtsnoeren binnen drie maanden na de vaststelling of wijziging ervan.

## HOOFDSTUK 8

### Gegevensbeheer via het opstellen van verslagen

#### Artikel 16

§ 1. Het door de Regering aangeduid organisme stelt een ongevalsverslag op voor elk dodelijk ongeval op een weginfrastructuur die onder het toepassingsgebied van deze ordonnantie valt. Dit verslag bevat een berekening van de gemiddelde maatschappelijke kosten van een dodelijk en van een zwaar ongeval op het grondgebied. De Regering kan opteren voor een verdere opsplitsing van deze kosten, die minstens om de vijf jaar geactualiseerd worden.

§ 2. Deze ongevalsverslagen moeten de volgende informatie bevatten :

- 1° de plaats van het ongeval (zo nauwkeurig mogelijk), met inbegrip van GNSS-coördinaten ;
- 2° foto's en/of schema's van de plaats van het ongeval ;
- 3° de datum en het tijdstip van het ongeval ;
- 4° informatie over de weg, zoals het type gebied, type weg, type kruispunt, inclusief signalering, aantal baanvakken, markeringen, wegdek, licht- en weersomstandigheden, snelheidsbeperkingen, obstakels langs de weg ;
- 5° de ernst van het ongeval ;
- 6° gegevens over de betrokken personen, zoals leeftijd, geslacht, nationaliteit, alcoholpercentage, al dan niet gebruik van veiligheidsuitrusting ;

- 7° les données relatives aux véhicules concernés (type, âge, pays, équipements de sécurité le cas échéant, date du dernier contrôle technique périodique conformément à la législation applicable) ;
- 8° les données relatives à l'accident telles que le type d'accident, le type de collision, les manœuvres du véhicule et du conducteur ;
- 9° chaque fois que cela est possible, les informations sur la période de temps écoulée entre le moment de l'accident et son enregistrement ou l'arrivée des services de secours.

§ 3. Le Gouvernement peut modifier ou étendre les critères énumérés au paragraphe 2 au regard de l'évolution du cadre européen.

#### *Article 17*

§ 1<sup>er</sup>. Le Gouvernement soumet un rapport à la Commission européenne au plus tard le 31 octobre 2025 sur le classement de sécurité de l'ensemble du réseau évalué conformément au chapitre 5.

Le cas échéant, ce rapport présente également la liste des dispositions des orientations régionales actualisées, et notamment les améliorations relatives aux avancées technologiques et à la protection des usagers de la route vulnérables.

§ 3. À partir du 31 octobre 2025, ce rapport est soumis tous les cinq ans à la Commission européenne par le Gouvernement.

### CHAPITRE 9 Dispositions abrogatoires et finales

#### *Article 18*

L'ordonnance du 19 mai 2011 relative à la gestion de la sécurité des infrastructures routières est abrogée.

#### *Article 19*

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

- 7° gegevens over de betrokken voertuigen (type, ouderdom, land, eventuele veiligheidsvoorzieningen, datum van de laatste periodieke technische controle overeenkomstig de toepasselijke wetgeving) ;
- 8° gegevens over het ongeval zoals type ongeval, type aanrijding, voertuigbeweging en manoeuvre van de bestuurder ;
- 9° indien mogelijk, gegevens over de tijd die is verstreken tussen het tijdstip van het ongeval en de registratie van het ongeval of de aankomst van de hulpdiensten.

§ 3. De Regering kan de in paragraaf 2 opgesomde criteria wijzigen of uitbreiden naargelang de evolutie van het Europese kader.

#### *Artikel 17*

§ 1. De Regering dient uiterlijk op 31 oktober 2025 een verslag in bij de Europese Commissie over de veiligheidsclassificatie van het volledige overeenkomstig hoofdstuk 5 beoordeelde wegennet.

Indien van toepassing bevat het verslag ook de lijst van bepalingen van geactualiseerde gewestelijke richtsnoeren, waaronder met name de verbeteringen inzake technologische vooruitgang en bescherming van kwetsbare weggebruikers.

§ 3. Vanaf 31 oktober 2025 dient de Regering deze verslag om de vijf jaar in bij de Europese Commissie.

### HOOFDSTUK 9 Opheffings- en slotbepalingen

#### *Artikel 18*

De ordonnantie van 19 mei 2011 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur wordt opgeheven.

#### *Artikel 19*

Deze ordonnantie treedt in werking op de dag na de bekendmaking ervan in het *Belgisch Staatsblad*.

Bruxelles, le 20 octobre 2022.

Le Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Rudi VERVOORT

La Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale en charge de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,

Elke VAN den BRANDT

Brussel, 20 oktober 2022.

De Minister-President van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Rudi VERVOORT

De Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

Elke VAN den BRANDT

## Annexe

## TABLEAU DE CONCORDANCE

**Région de Bruxelles-Capitale – Ordonnance du xx/xx/xxxx relative à la gestion de la sécurité des infrastructures routières : transposition de la directive (UE) 2019/1936 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2019 modifiant la directive 2008/96/CE concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières**

Dispositions de la directive 2008/96/CE telle que modifiée par la directive 2019/1936	Objet	Dispositions de l'ordonnance assurant la transposition en RBC
<p>Art 1.</p> <p>1. La présente directive prescrit l'instauration et la mise en œuvre des procédures relatives aux évaluations des incidences sur la sécurité routière, aux audits de sécurité routière, aux inspections de sécurité routière et aux évaluations de la sécurité de l'ensemble du réseau routier par les États membres.</p> <p>2. La présente directive s'applique aux routes qui appartiennent au réseau routier trans-européen, aux autoroutes et aux autres routes principales, qu'elles en soient au stade de la conception, de la construction ou de l'exploitation.</p> <p>3. La présente directive s'applique également aux routes et aux projets d'infrastructure routière non couverts par le paragraphe 2 qui sont situés en dehors des zones urbaines, qui ne desservent pas les propriétés riveraines et qui sont menés à bien grâce à un financement de l'Union, à l'exception des routes qui ne sont pas ouvertes à la circulation générale des véhicules à moteur, comme les pistes cyclables, ou des routes qui ne sont pas conçues pour la circulation générale, comme les routes d'accès à des sites industriels, agricoles ou forestiers.</p> <p>4. Les États membres peuvent exempter du champ d'application de la présente directive les routes principales présentant un faible risque pour la sécurité, sur la base de motifs dûment justifiés liés aux volumes de trafic et aux statistiques d'accidents.</p> <p>Les États membres peuvent inclure dans le champ d'application de la présente directive des routes qui ne sont pas visées aux paragraphes 2 et 3.</p> <p>Chaque État membre notifie à la Commission, au plus tard le 17 décembre 2021, la liste des autoroutes et des routes principales situées sur son territoire et, par la suite, toute modification ultérieure de celle-ci. En outre, chaque État membre notifie à la Commission la liste des routes qui ont fait l'objet d'une exemption conformément au présent paragraphe ou qui entrent dans le champ d'application de la présente directive et, par la suite, toute modification ultérieure de ces routes.</p> <p>La Commission publie la liste des routes notifiées conformément au présent article.</p> <p>5. La présente directive ne s'applique pas aux tunnels routiers couverts par la directive 2004/54/CE.</p>	<p>Objet et champ d'application</p>	<p>Art 5 Chapitre 3, 4, 5 et 6 Art 4</p>

Dispositions de la directive 2008/96/CE telle que modifiée par la directive 2019/1936	Objet	Dispositions de l'ordonnance assurant la transposition en RBC
<p>ART 2. Aux fins de la présente directive, on entend par :</p> <p>1. « Réseau routier transeuropéen », les réseaux routiers répertoriés par le règlement (UE) no 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil (*);</p> <p>1 bis) « autoroute », une route spécialement conçue et construite pour la circulation automobile, qui ne dessert pas les propriétés riveraines et qui :</p> <p>a) sauf en certains endroits ou à titre temporaire, comporte, pour les deux sens de la circulation, des chaussées distinctes séparées par un terre-plein central non destiné à la circulation ou, exceptionnellement, par d'autres moyens ;</p> <p>b) ne croise à niveau ni route, ni voie de chemin de fer, ni voie de tramway, ni piste cyclable, ni chemin piétonnier ;</p> <p>c) est spécifiquement désignée comme étant une autoroute ;</p> <p>1 ter. « route principale », une route située en dehors des zones urbaines qui relie les principales villes ou régions, ou les deux, et qui appartient à la catégorie de route la plus élevée en dessous de la catégorie « autoroute » dans la classification nationale des routes en vigueur au 26 novembre 2019 ;</p> <p>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 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 directive, s'ils répondent aux exigences de la présente directive ;</p> <p>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 ;</p> <p>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 ;</p> <p>5. (supprimé)</p> <p>6. « classement de sécurité », le classement des tronçons du réseau routier existant en catégories selon leur sécurité inhérente mesurée objectivement ;</p> <p>7. « inspection de sécurité routière ciblée », une enquête ciblée afin d'identifier les conditions dangereuses, les défauts et les problèmes qui augmentent le risque d'accidents et de blessures, sur la base d'une visite sur place d'une route existante ou d'un tronçon de route existant ;</p> <p>7 bis. « inspection de sécurité routière périodique », une vérification périodique classique des caractéristiques et des défauts qui nécessitent des travaux d'entretien pour des raisons de sécurité ;</p> <p>8. « lignes directrices », les mesures adoptées par les États membres, 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 directive ;</p> <p>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 ;</p> <p>10. usagers de la route vulnérables », les usagers de la route non motorisés, dont en particulier les cyclistes et les piétons, ainsi que les usagers de deux-roues motorisés.</p>	Définitions	Art 2
<p>Art 3</p> <p>1. Les États membres veillent à ce qu'une évaluation des incidences sur la sécurité routière soit effectuée pour tous les projets d'infrastructure.</p> <p>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, les États membres s'efforcent de respecter les critères fixés à l'annexe I.</p> <p>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.</p>	Évaluation des incidences sur la sécurité routière des projets d'infrastructure	Chapitre 3 / Art 6 et 7

Dispositions de la directive 2008/96/CE telle que modifiée par la directive 2019/1936	Objet	Dispositions de l'ordonnance assurant la transposition en RBC
<p>Art 4</p> <p>Les États membres veillent à ce que des audits de sécurité routière soient effectués pour tous les projets d'infrastructure.</p> <p>2. Lors de la réalisation d'audits de sécurité routière, les États membres s'efforcent de respecter les critères fixés à l'annexe II.</p> <p>Les États membres veillent à ce qu'un auditeur soit désigné pour effectuer l'audit des caractéristiques de conception d'un projet d'infrastructure.</p> <p>L'auditeur est désigné conformément à l'article 9, paragraphe 4, et possède les compétences et la formation nécessaires prévues à l'article 9. 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 9, paragraphe 3.</p> <p>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.</p> <p>4. Les États membres veillent 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.</p> <p>5. Les États membres veillent à ce que le rapport visé au paragraphe 4 se traduise par des recommandations appropriées du point de vue de la sécurité.</p> <p>6. La Commission fournit des orientations sur la conception de « bords de route qui pardonnent » et de « routes lisibles et explicites », au cours de l'audit initial de la phase de conception, ainsi que des orientations sur les exigences de qualité à l'égard des usagers de la route vulnérables. Ces orientations sont élaborées en étroite coopération avec les experts délégués par les États membres.</p>	Audits de sécurité routière pour les projets d'infrastructure	Chapitre 4/ Articles 8 à 10
<p>Art 5.</p> <p>1. Les États membres veillent à ce qu'une évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier soit menée sur l'ensemble du réseau routier en exploitation couvert par la présente directive.</p> <p>2. Les évaluations de la sécurité de l'ensemble du réseau routier analysent le risque d'accident et de gravité, en s'appuyant sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) principalement, un examen visuel, soit sur place soit par des moyens électroniques, des caractéristiques de conception de la route (sécurité inhérente) ; et</li> <li>b) une analyse des tronçons du réseau routier qui sont exploités depuis plus de trois ans et sur lesquels sont survenus un grand nombre d'accidents graves par rapport au flux de trafic.</li> </ul> <p>3. Les États membres veillent à ce que la première évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier soit effectuée au plus tard en 2024. Des évaluations ultérieures de la sécurité de l'ensemble du réseau routier sont suffisamment fréquentes afin d'assurer des niveaux de sécurité adéquats, mais en tout état de cause, elles sont effectuées au moins tous les cinq ans.</p> <p>4. Lors de la réalisation de l'évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier, les États membres peuvent prendre en compte les éléments indicatifs énoncés à l'annexe III.</p> <p>5. La Commission fournit des orientations sur la méthode utilisée pour la réalisation des évaluations systématiques de la sécurité de l'ensemble du réseau routier et des classements de sécurité.</p> <p>6. Sur la base des résultats obtenus dans le cadre de l'évaluation visée au paragraphe 1<sup>er</sup>, et afin de classer par priorité les actions complémentaires à entreprendre, les États membres classent tous les tronçons du réseau routier dans pas moins de trois catégories en fonction de leur niveau de sécurité.</p>	Évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier	Chapitre 5/ Articles 11 à 13
Mesure générales d'exécution	Inspections de sécurité routière périodiques	Chapitre 6/ Article 14

Dispositions de la directive 2008/96/CE telle que modifiée par la directive 2019/1936	Objet	Dispositions de l'ordonnance assurant la transposition en RBC
<p>Art 6 bis</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Les États membres veillent à ce que les résultats des évaluations de la sécurité de l'ensemble du réseau routier menées conformément à l'article 5 soient suivis soit d'inspections de sécurité routière ciblées, soit de mesures correctives directes.</li> <li>2. Lors de la réalisation des inspections de sécurité routière ciblées, les États membres peuvent prendre en compte les éléments indicatifs énoncés à l'annexe II bis.</li> <li>3. Les inspections de sécurité routière ciblées sont réalisées par des équipes d'experts. Un membre au moins de l'équipe d'experts répond aux exigences visées à l'article 9, paragraphe 4, point a).</li> <li>4. Les États membres veillent à ce que les résultats des inspections de sécurité routière ciblées soient suivis de décisions motivées visant à déterminer si des mesures correctives sont nécessaires. En particulier, les États membres identifient les tronçons routiers où des améliorations de la sécurité des infrastructures routières s'avèrent nécessaires et définissent les actions à privilégier pour renforcer la sécurité de ces tronçons routiers.</li> <li>5. Les États membres veillent à ce que les mesures correctives soient ciblées en priorité sur les tronçons routiers qui présentent de faibles niveaux de sécurité et qui offrent la possibilité de mettre en œuvre des mesures présentant un fort potentiel d'amélioration de la sécurité et d'économie des coûts liés aux accidents.</li> <li>6. Les États membres établissent et mettent régulièrement à jour un plan d'action prioritaire fondé sur les risques afin de suivre la mise en œuvre des actions correctives identifiées.</li> </ol>	Suivi des procédures pour les routes en exploitation	Article 12
<p>Art 6 ter</p> <p>Les États membres veillent à ce que les besoins des usagers de la route vulnérables soient pris en compte dans la mise en œuvre des procédures énoncées aux articles 3 à 6 bis.</p>	Protection des usagers de la route vulnérables	Art 7, § 1 <sup>er</sup> , 2 <sup>o</sup> Art 10, § 1 <sup>er</sup> , 1 <sup>o</sup> , n) Art 10, § 1 <sup>er</sup> , 2 <sup>o</sup> , h) Art 11, § 3, 10 <sup>o</sup> Art 12, § 3, 6 <sup>o</sup> Art 12, § 5 Art 14 § 1 <sup>er</sup>
<p>Art 6 quater</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Les États membres accordent, dans leurs procédures actuelles et futures relatives au marquage routier et à la signalisation routière, une attention particulière à la lisibilité et à la détectabilité pour les conducteurs et les systèmes d'aide à la conduite. Ces procédures tiennent compte des spécifications communes lorsque lesdites spécifications ont été établies conformément au paragraphe 3.</li> <li>2. Le groupe d'experts mis en place par la Commission, au plus tard en juin 2021, évalue la possibilité de définir des spécifications communes, y compris divers éléments visant à assurer l'utilisation opérationnelle du marquage routier et de la signalisation routière dans le but de favoriser une lisibilité et une détectabilité efficaces du marquage routier et de la signalisation routière pour les conducteurs et les systèmes d'aide à la conduite. Ce groupe est composé d'experts désignés par les États membres. L'évaluation comprend une consultation de la Commission économique des Nations unies pour l'Europe. L'évaluation tient notamment compte des facteurs suivants :               <ol style="list-style-type: none"> <li>a) l'interaction entre les différentes technologies d'aide à la conduite et les infrastructures ;</li> <li>b) l'effet des phénomènes météorologiques et atmosphériques ainsi que du trafic sur le marquage routier et la signalisation routière présents sur le territoire de l'Union ;</li> <li>c) le type et la fréquence des travaux de maintenance nécessaires pour les différentes technologies, y compris une estimation des coûts.</li> </ol> </li> <li>3. La Commission peut, en tenant compte de l'évaluation visée au paragraphe 2, adopter des actes d'exécution en vue de définir des spécifications communes relatives aux procédures des États membres visées au paragraphe 1<sup>er</sup> visant à assurer l'utilisation opérationnelle de leur marquage routier et de leur signalisation routière, quant à la lisibilité et à la détectabilité efficaces du marquage routier et de la signalisation routière pour les conducteurs et les systèmes d'aide à la conduite. Les actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 13, paragraphe 2.</li> </ol> <p>Les actes d'exécution visés au premier alinéa sont sans préjudice de la compétence du Comité européen de normalisation en ce qui concerne les normes en matière de marquage routier et de signalisation routière.</p>	Marquage routier et signalisation routière	Article 13

Dispositions de la directive 2008/96/CE telle que modifiée par la directive 2019/1936	Objet	Dispositions de l'ordonnance assurant la transposition en RBC
<p>Art 6 <i>quinquies</i></p> <p>La Commission publie une carte européenne du réseau routier relevant du champ d'application de la présente directive, accessible en ligne et mettant en évidence les différentes catégories visées à l'article 5, paragraphe 6.</p>	Information et transparence	/
<p>Art. 6 <i>sexies</i></p> <p>Les États membres s'efforcent de mettre en place un système national pour les déclarations volontaires, qui soit accessible en ligne à tous les usagers de la route, afin de faciliter la collecte des renseignements transmis par les usagers de la route et les véhicules concernant des événements, ainsi que de toute autre information relative à la sécurité perçue par le déclarant comme représentant un danger réel ou potentiel pour la sécurité des infrastructures routières.</p>	La Région bruxelloise dispose déjà d'un outil facilitant les déclarations volontaires des citoyens. L'outil est bien accessible en ligne et a pour but de collecter les informations transmises par les usagers. Les informations transmissibles sont principalement orientées sur la mise en évidence de défauts à l'infrastructure, ayant un impact sur la sécurité routière de l'ensemble des usagers, y compris les usagers vulnérables. Cet outil mis à disposition par la Région est utilisable sur toutes les voiries, tous gestionnaires confondus.	/
<p>Art. 7</p> <p>1. Les États membres veillent à ce que l'organe compétent dresse un rapport d'accident pour chaque accident mortel survenu sur une route visée à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 2. Les États membres s'efforcent de reprendre dans ce rapport tous les éléments d'information énumérés à l'annexe IV.</p> <p>1 <i>bis</i>. La Commission peut adopter des actes d'exécution afin de fournir des orientations selon lesquelles la gravité de l'accident, y compris le nombre de personnes décédées et blessées, doit figurer dans le rapport. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 13, paragraphe 2.</p> <p>2. Les États membres calculent le coût social moyen d'un accident mortel et le coût social moyen d'un accident grave se produisant sur leur territoire. Les États membres peuvent opter pour une ventilation plus poussée des taux des coûts, qui sont actualisés au moins tous les cinq ans.</p>	Gestion des données	Art 16
<p>Art. 8</p> <p>1. Tant qu'il n'existe pas encore de lignes directrices, les États membres veillent à ce que des lignes directrices soient adoptées au plus tard le 19 décembre 2011, afin d'aider les organes compétents dans l'application de la présente directive.</p> <p>2. Les États membres communiquent ces lignes directrices à la Commission dans les trois mois suivant leur adoption ou modification.</p> <p>3. La Commission les met à disposition sur un site internet public.</p>	Adoption et communication de lignes directrices	Art 15



Dispositions de la directive 2008/96/CE telle que modifiée par la directive 2019/1936	Objet	Dispositions de l'ordonnance assurant la transposition en RBC
<p>Art. 9</p> <p>1. Les États membres veillent 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.</p> <p>1 bis. En ce qui concerne les auditeurs de sécurité routière qui suivent leur formation à partir du 17 décembre 2024, les États membres veillent à ce que les programmes de formation qui leur sont destinés traitent également d'aspects relatifs aux usagers de la route vulnérables et aux infrastructures qui leur sont destinées.</p> <p>2. Les États membres veillent à ce que les auditeurs de sécurité routière qui assument les fonctions requises par la présente directive suivent une formation initiale sanctionnée par un certificat d'aptitude et participent à des cours de perfectionnement organisés régulièrement.</p> <p>3. Les États membres veillent 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 directive sont reconnus.</p> <p>4. Les États membres veillent à ce que les auditeurs soient désignés conformément aux exigences suivantes :</p> <p>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 ;</p> <p>b) deux ans après l'adoption des lignes directrices par les États membres en application de l'article 8, les audits de sécurité routière sont exclusivement menés pas des auditeurs ou par des équipes comprenant des auditeurs, satisfaisant aux exigences visées aux paragraphes 2 et 3 ;</p> <p>c) aux bonnes fins de l'audit du projet d'infrastructure, l'auditeur ne participe pas, au moment de l'audit, à la conception ou à l'exploitation du projet d'infrastructure concerné.</p>	Désignation et formation des auditeurs	Art 9§ 2
<p>Art. 10</p> <p>Afin d'améliorer la sécurité des routes de l'Union, la Commission établit un système d'échange d'informations et de meilleures pratiques entre les États membres, couvrant notamment les programmes de formation en matière de sécurité routière, les projets existants en matière de sécurité des infrastructures routières et les technologies éprouvées en matière de sécurité routière.</p>	Echange des meilleures pratiques	/
<p>Art 11</p> <p>1. La Commission facilite et structure les échanges de connaissances et de meilleures pratiques entre les États membres, mettant à profit l'expérience acquise dans les forums internationaux organisés dans ce domaine, afin de permettre une amélioration continue des pratiques de gestion de la sécurité des infrastructures routières au sein de l'Union.</p> <p>3. Le cas échéant, des organisations non gouvernementales compétentes, actives dans le domaine de la sécurité et de la gestion d'infrastructures routières, peuvent être consultées sur des questions portant sur des aspects techniques de la sécurité.</p>	Amélioration continue des pratiques de gestion de la sécurité	/
<p>Art 11 bis</p> <p>1. Les États membres soumettent un rapport à la Commission au plus tard le 31 octobre 2025 sur le classement de sécurité de l'ensemble du réseau évalué conformément à l'article 5. Le rapport repose, dans la mesure du possible, sur une méthodologie commune. Le cas échéant, il présente également la liste des dispositions des orientations nationales actualisées, et notamment les améliorations relatives aux avancées technologiques et à la protection des usagers de la route vulnérables. À partir du 31 octobre 2025, ces rapports sont soumis tous les cinq ans.</p> <p>Sur la base d'une analyse des rapports nationaux visés au paragraphe 1<sup>er</sup>, la première fois au plus tard le 31 octobre 2027, puis tous les cinq ans, la Commission élabore et soumet un rapport au Parlement européen et au Conseil sur la mise en œuvre de la présente directive, en particulier en ce qui concerne les éléments visés au paragraphe 1<sup>er</sup>, et sur les éventuelles mesures supplémentaires, y compris une révision de la présente directive et d'éventuelles adaptations aux avancées techniques.</p>	Etablissement de rapports	Article 17
<p>Art. 12</p> <p>La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 12 bis afin de modifier les annexes en vue de les adapter aux avancées techniques.</p>	Modification des annexes	/

Dispositions de la directive 2008/96/CE telle que modifiée par la directive 2019/1936	Objet	Dispositions de l'ordonnance assurant la transposition en RBC
<p>Art 12 <i>bis</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.</li> <li>2. Le pouvoir d'adopter les actes délégués visé à l'article 12 est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du 16 décembre 2019. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.</li> <li>3. La délégation de pouvoir visée à l'article 12 peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au Journal officiel de l'Union européenne ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.</li> <li>4. Avant l'adoption d'un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 « Mieux légiférer » (*).</li> <li>5. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.</li> <li>6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 12 n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.</li> </ol>	Exercice de la délégation	/
<p>Art 13</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. La Commission est assistée par un comité. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil (*).</li> <li>2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) no 182/2011 s'applique.</li> </ol>	Comité	/
<p>Art 14</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 17 décembre 2021.</li> </ol> <p>Ils en informent immédiatement la Commission. Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres. 26.11.2019 FR Journal officiel de l'Union européenne L 305/9 2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.</p>	Transposition	/
<p>Art 15</p> <p>La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au Journal officiel de l'Union européenne.</p>	Entrée en vigueur	/

## Bijlage

## CONCORDANTIETABEL

**Brussels Hoofdstedelijk Gewest - Ordonnantie van xx/xx/xxxx betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur : omzetting van richtlijn (EU) 2019/1936 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2019 tot wijziging van richtlijn 2008/96/EG betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur**

Bepalingen van richtlijn 2008/96/EG zoals gewijzigd door richtlijn 2019/1936	Betreft	Bepalingen van de ordonnantie tot omzetting naar het BHG
<p>Art. 1.</p> <p>1. Krachtens deze richtlijn worden procedures vastgesteld en uitgevoerd met betrekking tot verkeersveiligheidseffectbeoordelingen, verkeersveiligheidsaudits, verkeersveiligheidsinspecties en veiligheidsbeoordelingen van het wegennet door de lidstaten.</p> <p>2. Deze richtlijn is van toepassing op wegen die deel uitmaken van het trans-Europese wegennet, op autosnelwegen en op andere hoofdwegen, en heeft betrekking op zowel wegen in de ontwerp- of aanlegfase als op wegen die reeds in gebruik zijn.</p> <p>3. Deze richtlijn is ook van toepassing op niet onder lid 2 vallende wegen en weginfrastructuurprojecten die zich buiten stedelijke gebieden bevinden, geen toegangen naar aanliggende percelen omvatten en met financiering van de Unie worden gerealiseerd, met uitzondering van wegen die niet toegankelijk zijn voor algemeen verkeer met motorvoertuigen, zoals fietspaden, of wegen die niet voor algemeen verkeer zijn ontworpen, zoals toegangswegen naar industriële, landbouw- of bosbouwlocaties.</p> <p>4. Op basis van naar behoren gemotiveerde redenen die verband houden met verkeersvolumes en ongevallenstatistieken kunnen de lidstaten hoofdwegen met een laag veiligheidsrisico uitsluiten van het toepassingsgebied van deze richtlijn. De lidstaten kunnen in het toepassingsgebied van deze richtlijn ook wegen opnemen die niet in de leden 2 en 3 worden bedoeld.</p> <p>Elke lidstaat geeft de Commissie uiterlijk op 17 december 2021 kennis van de lijst van autosnelwegen en hoofdwegen op zijn grondgebied en, nadien, van de eventuele latere wijzigingen daarvan. Elke lidstaat geeft de Commissie bovendien kennis van de lijst van wegen die overeenkomstig dit lid zijn uitgesloten van of zijn opgenomen in het toepassingsgebied van deze richtlijn en, nadien, van de eventuele latere wijzigingen daarvan.</p> <p>De Commissie maakt de lijst van wegen bekend waarvan overeenkomstig dit artikel kennis is gegeven.</p> <p>5. Deze richtlijn is niet van toepassing op wegen in tunnels die onder Richtlijn 2004/54/EG vallen.</p>	<p>Voorwerp en toepassingsgebied</p>	<p>Art. 5 Hoofdstuk 3, 4, 5 en 6 Art. 4</p>

Bepalingen van richtlijn 2008/96/EG zoals gewijzigd door richtlijn 2019/1936	Betreft	Bepalingen van de ordonnantie tot omzetting naar het BHG
<p>Art. 2. Voor de toepassing van deze richtlijn wordt verstaan onder :</p> <p>1. «trans-Europees wegennet»: het wegennet dat wordt beschreven in Verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad (*)</p> <p>1bis. «autosnelweg»: een weg die speciaal is ontworpen en aangelegd voor verkeer met motorvoertuigen, zonder toegangen naar aanliggende percelen, en die :</p> <p>a) behalve op bepaalde plaatsen of bepaalde tijden, voorzien is van gescheiden rijbanen voor beide verkeersrichtingen, die van elkaar gescheiden zijn hetzij door een strook die niet voor het verkeer bestemd is, hetzij, bij uitzondering, op andere wijze ;</p> <p>b) een andere wegen, trein- of tramsporen, fietspaden of voetpaden gelijkvloers kruist, en</p> <p>c) door specifieke verkeerstekens als autosnelweg is aangeduid ;</p> <p>1ter. «hoofdweg»: een weg buiten stedelijke gebieden die grote steden of regio's, of beide, verbindt en die in de op 26 november 2019 geldende nationale wegclassificering behoort tot de hoogste wegcategorie onder de categorie « autosnelweg » ;</p> <p>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 richtlijn bestonden, mits zij voldoen aan de eisen van deze richtlijn ;</p> <p>3. «verkeersveiligheidseffectbeoordeling van een weg»: een strategische vergelijkende beoordeling van het effect dat een nieuwe weg of een grondige wijziging van het bestaande wegennet hebben op het verkeersveiligheidsniveau van het wegennet ;</p> <p>4. «verkeersveiligheidsaudit»: een onafhankelijke, gedetailleerde, systematische en technische verkeersveiligheidscontrole van de ontwerpkenmerken van een infrastructuurproject, in alle fasen van het project, van planning tot eerste gebruik ;</p> <p>5. (geschrapt)</p> <p>6. «veiligheidsclassificatie»: de indeling van delen van het bestaande wegennet in categorieën op basis van hun objectief gemeten ingebouwde veiligheid ;</p> <p>7. «gerichte verkeersveiligheidsinspectie»: een gericht onderzoek ter opsporing van gevaarlijke omstandigheden, gebreken en problemen die het risico op ongevallen en verwondingen verhogen, aan de hand van een bezoek ter plaatse aan een bestaande weg of een weggedeelte ;</p> <p>7bis). «periodieke verkeersveiligheidsinspectie»: een gewone periodieke beoordeling van de kenmerken en gebreken waarvoor onderhoudswerkzaamheden nodig zijn met het oog op de verkeersveiligheid ;</p> <p>8). «richtsnoeren»: maatregelen, goedgekeurd door de lidstaten, waarin is bepaald welke stappen moeten worden genomen en welke elementen in overweging moeten worden genomen bij de toepassing van de in deze richtlijn uiteengezette verkeersveiligheidsprocedures ;</p> <p>9). «infrastructuurproject»: een project voor de bouw van nieuwe weginfrastructuur of voor de grondige wijziging van het bestaande wegennet met gevolgen voor de verkeersstroom ;</p> <p>10). «kwetsbare weggebruiker»: niet-gemotoriseerde weggebruikers, waaronder met name fietsers en voetgangers, alsook gebruikers van gemotoriseerde tweewielers.</p>	Definities	Art. 2
<p>Art. 3</p> <p>1. De lidstaten zien erop toe dat voor alle infrastructuurprojecten een verkeersveiligheidseffectbeoordeling van een weg wordt uitgevoerd.</p> <p>2. Deze beoordeling wordt uitgevoerd in de planningsfase voordat het infrastructuurproject is goedgekeurd. Daarbij trachten de lidstaten aan de criteria in bijlage I te voldoen.</p> <p>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.</p>	Verkeersveiligheidseffectbeoordeling van een weg voor infrastructuurprojecten	Hoofdstuk 3 / Art. 6 en 7

Bepalingen van richtlijn 2008/96/EG zoals gewijzigd door richtlijn 2019/1936	Betreft	Bepalingen van de ordonnantie tot omzetting naar het BHG
<p>Art. 4</p> <p>De lidstaten zien er op toe dat een verkeersveiligheidsaudit van een weg wordt uitgevoerd voor alle infrastructuurprojecten.</p> <p>2. Bij het uitvoeren van verkeersveiligheidsaudits van een weg streven de lidstaten ernaar aan de criteria van bijlage II te voldoen.</p> <p>De lidstaten zien erop toe dat een auditor wordt aangesteld om een audit van de ontwerpkenmerken van een infrastructuurproject uit te voeren.</p> <p>De auditor wordt aangesteld overeenkomstig artikel 9, lid 4, en beschikt over de krachtens artikel 9 vereiste bekwaamheid en opleiding. Wanneer audits door teams worden uitgevoerd, bezit ten minste één lid van het team het in artikel 9, lid 3 bedoelde bekwaamheidscertificaat.</p> <p>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.</p> <p>4. De lidstaten zien er op toe dat de auditor in zijn auditverslag voor elke fase van het infrastructuurproject de verkeersveiligheidskritieke ontwerpelementen vermeldt. 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.</p> <p>5. De lidstaten zien erop toe dat het in lid 4 bedoelde verslag uitmondt in toepasselijke aanbevelingen op het gebied van veiligheid</p> <p>6. De Commissie verstrekt richtsnoeren voor het ontwerp van «vergeevingsgezinde wegkanten» en van «wegen die een duidelijk wegbeeld hebben en een aangepaste snelheid afdwingen» in het kader van de eerste audit van de ontwerpfase, alsmede richtsnoeren inzake de kwaliteitseisen voor kwetsbare weggebruikers. Dergelijke richt snoeren worden in nauwe samenwerking met deskundigen van de lidstaten opgesteld.</p>	Verkeersveiligheidsaudits betreffende de infrastructuur-projecten	Hoofdstuk 4/ Artikelen 8 tot 10
<p>Art. 5.</p> <p>1. De lidstaten zorgen ervoor dat een verkeersveiligheidsbeoordeling van het wegennet wordt uitgevoerd op het gehele in gebruik zijnde wegennet dat onder deze richtlijn valt.</p> <p>2. Aan de hand van verkeersveiligheidsbeoordelingen van het wegennet worden het ongevalsrisico en de ernst en gevolgen van ongevallen geëvalueerd op basis van :</p> <p>a) in de eerste plaats een visueel onderzoek, hetzij ter plaatse hetzij op elektronische wijze, van de ontwerpkenmerken van de weg (ingebouwde veiligheid), en</p> <p>b) een analyse van de gedeelten van het wegennet die meer dan drie jaar in gebruik zijn en waarop zich in verhouding tot de verkeersstroom een groot aantal zware ongevallen heeft voorgedaan.</p> <p>3. De lidstaten zien erop toe dat de eerste verkeersveiligheidsbeoordeling van het wegennet uiterlijk in 2024 wordt uitgevoerd. De volgende verkeersveiligheidsbeoordelingen van het wegennet vinden voldoende frequent plaats om toereikende verkeersveiligheidsniveaus te waarborgen, en hoe dan ook ten minste om de vijf jaar.</p> <p>4. Bij de uitvoering van de verkeersveiligheidsbeoordeling van het wegennet kunnen de lidstaten rekening houden met de in bijlage III vastgestelde indicatieve elementen.</p> <p>5. De Commissie verstrekt richtsnoeren inzake de methodologie voor systematische verkeersveiligheidsbeoordelingen van het wegennet en veiligheidsclassificaties.</p> <p>6. Op basis van de resultaten van de in lid 1 bedoelde beoordeling en met het oog op de prioritering van de behoeften aan verdere maatregelen delen de lidstaten alle gedeelten van het wegennet in naar veiligheidsniveau in minstens drie categorieën.</p>	Verkeersveiligheidsbeoordeling van het wegennet	Hoofdstuk 5/ Artikelen 11 tot 13
Algemene uitvoeringsregels	Periodieke verkeersveiligheidsinspecties	Hoofdstuk 6/ Artikel 14

Bepalingen van richtlijn 2008/96/EG zoals gewijzigd door richtlijn 2019/1936	Betreft	Bepalingen van de ordonnantie tot omzetting naar het BHG
<p>Art. 6bis</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. De lidstaten zien erop toe dat de bevindingen van op grond van artikel 5 uitgevoerde verkeersveiligheidsbeoordelingen van het wegennet worden gevolgd door gerichte verkeersveiligheidsinspecties of directe remediërende maatregelen.</li> <li>2. Bij de uitvoering van gerichte verkeersveiligheidsinspecties kunnen de lidstaten rekening houden met de in bijlage II bis vastgestelde indicatieve elementen.</li> <li>3. Gerichte verkeersveiligheidsinspecties worden uitgevoerd door deskundigenteams. Ten minste één lid van het deskundigenteam voldoet aan de in artikel 9, lid 4, onder a), vastgestelde eisen.</li> <li>4. De lidstaten zien erop toe dat de bevindingen van gerichte verkeersveiligheidsinspecties worden gevolgd door gemotiveerde besluiten waarin bepaald wordt of remediërende maatregelen nodig zijn. De lidstaten onderzoeken met name op welke weggedeelten het nodig is de veiligheid van de weginfrastructuur te verbeteren, en stellen maatregelen vast die bij voorrang moeten worden uitgevoerd om die weggedeelten veiliger te maken.</li> <li>5. De lidstaten zien erop toe dat de remediërende maatregelen in de eerste plaats worden gericht op weggedeelten met een laag veiligheidsniveau en weggedeelten waar maatregelen met een groot potentieel voor de ontwikkeling van de verkeersveiligheid kunnen worden uitgevoerd en veel kosten van ongevallen kunnen worden bespaard.</li> <li>6. De lidstaten zorgen voor de opstelling en regelmatige actualisering van een actieplan met op basis van risico's bepaalde prioriteiten om de tenuitvoerlegging van de vastgestelde remediërende maatregelen te volgen.</li> </ol>	<p>Follow-up van procedures voor in gebruik zijnde wegen</p>	<p>Artikel 12</p>
<p>Art. 6 ter</p> <p>De lidstaten zien erop toe dat bij de toepassing van de procedures van de artikelen 3 tot en met 6 bis rekening wordt gehouden met de behoeften van kwetsbare weggebruikers.</p>	<p>Bescherming van kwetsbare weggebruikers.</p>	<p>Art. 7, § 1, 2°  Art. 10, § 1, 1°, n)  Art. 10, § 1, 2°, n)  Art. 11, § 3, 10°  Art. 12, § 3, 6°  Art. 12, § 5  Art. 14, § 1</p>

Bepalingen van richtlijn 2008/96/EG zoals gewijzigd door richtlijn 2019/1936	Betreft	Bepalingen van de ordonnantie tot omzetting naar het BHG
<p>Art. 6 <i>quater</i></p> <p>1. De lidstaten besteden in hun bestaande en toekomstige procedures voor wegmarkeringen en verkeersborden bijzondere aandacht aan de leesbaarheid en detecteerbaarheid daarvan voor menselijke bestuurders en geautomatiseerde rijhulpsystemen. Wanneer gemeenschappelijke specificaties zijn vastgesteld overeenkomstig lid 3, wordt in dergelijke procedures rekening gehouden met gemeenschappelijke specificaties.</p> <p>2. Een door de Commissie opgerichte groep van deskundigen beoordeelt uiterlijk in juni 2021 of het mogelijk is gemeenschappelijke specificaties vast te stellen die verschillende elementen omvatten om het operationele gebruik van de wegmarkeringen en verkeersborden van de lidstaten te waarborgen ter bevordering van de effectieve leesbaarheid en detecteerbaarheid van wegmarkeringen en verkeersborden voor menselijke bestuurders en geautomatiseerde rijhulpsystemen. Die groep bestaat uit door de lidstaten aangewezen deskundigen. De beoordeling omvat een raadpleging van de Economische Commissie van de Verenigde Naties voor Europa.</p> <p>Bij de beoordeling wordt met name rekening gehouden met de volgende elementen :</p> <p>a) de wisselwerking tussen verschillende rijhulptechnologieën en infrastructuur ;</p> <p>b) het effect van het weer en gebeurtenissen in de atmosfeer en van het verkeer op wegmarkeringen en verkeersborden op het grondgebied van de Unie ;</p> <p>c) het soort en de frequentie van de onderhoudsinspanningen die de verschillende technologieën vergen, vergezeld van een kostenraming.</p> <p>3. Rekening houdend met de in lid 2 bedoelde beoordeling kan de Commissie uitvoeringshandelingen aannemen om gemeenschappelijke specificaties vast te stellen met betrekking tot de in lid 1 bedoelde procedures van de lidstaten die erop gericht zijn het operationele gebruik van hun wegmarkeringen en verkeersborden te waarborgen en met betrekking tot de effectieve leesbaarheid en detecteerbaarheid van wegmarkeringen en verkeersborden voor menselijke bestuurders en geautomatiseerde rijhulpsystemen. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 13, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.</p> <p>De in de eerste alinea bedoelde uitvoeringshandelingen laten de bevoegdheid inzake normen voor wegmarkeringen en verkeersborden van het Europees Comité voor Normalisatie onverlet.</p>	Wegmarkeringen en verkeersborden	Artikel 13
<p>Art. 6 <i>quinquies</i></p> <p>De Commissie publiceert een Europese kaart van het wegennet dat valt onder het toepassingsgebied van deze richtlijn, die online toegankelijk is en de verschillende in artikel 5, lid 6, bedoelde categorieën zichtbaar maakt.</p>	Informatie en transparantie	/
<p>Art. 6 <i>sexies</i></p> <p>De lidstaten streven naar de invoering van een nationaal systeem van vrijwillige melding dat voor alle weggebruikers online toegankelijk is, teneinde het gemakkelijker te maken om details te verzamelen van voorvallen die door weggebruikers en voertuigen worden doorgegeven, en van andere veiligheidsgerelateerde informatie die door de melder als een feitelijk of potentieel gevaar voor de veiligheid van de weginfrastructuur wordt beschouwd.</p>	Het Brussels Gewest beschikt al over een tool die vrijwillige meldingen door burgers mogelijk maakt. De tool is online beschikbaar en heeft tot doel door gebruikers doorgegeven informatie in te zamelen. De doorgeefbare informatie is hoofdzakelijk gericht op het melden van defecten aan de infrastructuur die een impact hebben op de verkeersveiligheid van alle weggebruikers, met inbegrip van de zwakke weggebruikers. Deze door het gewest ter beschikking gestelde tool kan worden gebruikt voor alle wegen, ongeacht de wegbeheerder.	/

Bepalingen van richtlijn 2008/96/EG zoals gewijzigd door richtlijn 2019/1936	Betreft	Bepalingen van de ordonnantie tot omzetting naar het BHG
<p>Art. 7</p> <p>1. De lidstaten zien er op toe dat door de bevoegde instantie voor elk dodelijk ongeval op een in artikel 1, lid 2, vermelde weg een ongevalsverslag wordt opgesteld. De lidstaten streven er naar in dat verslag alle in bijlage IV vermelde elementen op te nemen.</p> <p>1 bis. De Commissie kan uitvoeringshandelingen vaststellen om richtsnoeren te verstrekken aan de hand waarvan verslag moet worden uitgebracht over de ernst van het ongeval, met inbegrip van het aantal dodelijke slachtoffers en gewonden. Deze uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 13, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.</p> <p>2. De lidstaten berekenen de gemiddelde maatschappelijke kosten van een dodelijk en van een zwaar ongeval op hun grondgebied. De lidstaten mogen deze kosten verder opsplitsen. Deze ongevalskosten worden ten minste om de vijf jaar geactualiseerd.</p>	Gegevensbeheer	Art. 16
<p>Art. 8</p> <p>1. Voor zover er nog geen richtsnoeren bestaan, zien de lidstaten er op toe dat deze uiterlijk 19 december 2011 worden vastgesteld, teneinde de bevoegde instantie bij te staan bij de uitvoering van deze richtlijn.</p> <p>2. De lidstaten stellen de Commissie binnen drie maanden na de vaststelling of wijziging van de richtsnoeren in kennis van deze richtsnoeren.</p> <p>3. De Commissie stelt de richtsnoeren ter beschikking op een openbare website.</p>	Vaststelling en kennisgeving van richtsnoeren	Art. 15
<p>Art. 9</p> <p>1. De lidstaten zien erop toe dat uiterlijk 19 december 2011 opleidingscurricula voor verkeersveiligheidsdeskundigen worden vastgesteld, voor zover zij nog niet bestaan.</p> <p>1 bis. Voor verkeersveiligheidsauditoren die hun opleiding volgen met ingang van 17 december 2024 zorgen de lidstaten ervoor dat de opleidingscurricula voor verkeersveiligheidsauditoren aspecten omvatten die betrekking hebben op kwetsbare weggebruikers en de infrastructuur voor deze gebruikers.</p> <p>2. Wanneer verkeersveiligheidsauditoren taken uitvoeren die in deze richtlijn zijn vastgesteld, moeten zij een eerste opleiding volgen, waarna zij een bekwaamheidscertificaat ontvangen. Vervolgens moeten zij regelmatig verdere opleidingscursussen volgen.</p> <p>3. De lidstaten zien erop toe dat verkeersveiligheidsauditoren houder zijn van een bekwaamheidscertificaat. Certificaten die vóór de inwerkingtreding van deze richtlijn zijn afgegeven, worden erkend.</p> <p>4. De lidstaten zien erop toe dat de auditoren worden aangesteld overeenkomstig de volgende vereisten :</p> <p>a) ze hebben relevante ervaring of opleiding op het gebied van wegenontwerp, wegenverkeersveiligheidstechnieken en ongevalsanalyse ;</p> <p>b) twee jaar nadat de lidstaten overeenkomstig artikel 8 richtsnoeren hebben vastgesteld, mogen verkeersveiligheidsaudits alleen nog worden uitgevoerd door auditoren, of teams waar auditoren deel van uitmaken, die aan de in de leden 2 en 3 bedoelde eisen voldoen ;</p> <p>c) de auditoren mogen gedurende de audit niet betrokken zijn bij het ontwerp of de exploitatie van het infrastructuurproject waarop de door hen uitgevoerde audit betrekking heeft.</p>	Aanstelling en opleiding van auditoren	Art. 9 § 2
<p>Art. 10</p> <p>Om de veiligheid van de wegen in de Unie te verbeteren, zet de Commissie een systeem op voor de uitwisseling van informatie en beste praktijken tussen de lidstaten, waarin onder andere de opleidingscurricula voor verkeersveiligheid en bestaande projecten op het gebied van de verkeersveiligheid van de weginfrastructuur worden opgenomen alsmede verkeersveiligheidstechnologie die haar nut heeft bewezen.</p>	Uitwisseling van beste praktijken	/
<p>Art. 11</p> <p>1. De Commissie, gebruikmakend van de in de relevante internationale fora opgedane ervaring, faciliteert en structureert de uitwisseling van kennis en beste praktijken tussen de lidstaten, ten einde te komen tot een voortdurende verbetering van de praktijken van het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur in de Europese Unie.</p> <p>3. Indien nodig kunnen relevante niet-gouvernementele organisaties die werkzaam zijn op het gebied van de veiligheid en het beheer van weginfrastructuur, worden geraadpleegd over zaken die verband houden met technische veiligheidsaspecten.</p>	Voortdurende verbetering van de praktijken van het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur	/



Bepalingen van richtlijn 2008/96/EG zoals gewijzigd door richtlijn 2019/1936	Betreft	Bepalingen van de ordonnantie tot omzetting naar het BHG
<p>Art. 11 <i>bis</i></p> <p>1. De lidstaten dienen uiterlijk op 31 oktober 2025 een verslag in bij de Commissie over de veiligheidsclassificatie van het volledige overeenkomstig artikel 5 beoordeelde wegennet. Indien mogelijk wordt het verslag gebaseerd op een gemeenschappelijke methodologie. Indien van toepassing bevat het verslag ook de lijst van bepalingen van geactualiseerde nationale richtsnoeren, waaronder met name de verbeteringen inzake technologische vooruitgang en bescherming van kwetsbare weggebruikers. Met ingang van 31 oktober 2025 worden deze verslagen om de vijf jaar ingediend.</p> <p>Op basis van een analyse van de in lid 1 bedoelde nationale verslagen stelt de Commissie een eerste maal uiterlijk op 31 oktober 2027 en vervolgens om de vijf jaar een verslag op ten behoeve van het Europees Parlement en de Raad over de tenuitvoerlegging van deze richtlijn, met name wat betreft de in lid 1 bedoelde elementen, en over eventuele vervolgmaatregelen, waaronder een herziening van deze richtlijn en eventuele aanpassingen ervan aan de technische vooruitgang."</p>	Verslaglegging	Artikel 17
<p>Art. 12</p> <p>De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 12 <i>bis</i> gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van de bijlagen teneinde deze aan de technische vooruitgang aan te passen."</p>	Wijziging van de bijlagen	/
<p>Art. 12 <i>bis</i></p> <p>1. De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend onder de in dit artikel neergelegde voorwaarden.</p> <p>2. De in artikel 12 bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend voor een termijn van vijf jaar met ingang van 16 december 2019. De Commissie stelt uiterlijk negen maanden voor het einde van de termijn van vijf jaar een verslag op over de bevoegdheidsdelegatie. De bevoegdheidsdelegatie wordt stilzwijgend met termijnen van dezelfde duur verlengd, tenzij het Europees Parlement of de Raad zich uiterlijk drie maanden voor het einde van elke termijn tegen deze verlenging verzet.</p> <p>3. Het Europees Parlement of de Raad kan de in artikel 12 bedoelde bevoegdheidsdelegatie te allen tijde intrekken. Het besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het wordt van kracht op de dag na die van de bekendmaking ervan in het Publicatieblad van de Europese Unie of op een daarin genoemde latere datum. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.</p> <p>4. Vóór de vaststelling van een gedelegeerde handeling raadpleegt de Commissie de door elke lidstaat aangewezen deskundigen overeenkomstig de beginselen die zijn neergelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven (*).</p> <p>5. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling heeft vastgesteld, doet zij daarvan gelijktijdig kennisgeving aan het Europees Parlement en de Raad.</p> <p>6. Een overeenkomstig artikel 12 vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking indien het Europees Parlement noch de Raad daartegen binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van de handeling aan het Europees Parlement en de Raad bezwaar heeft gemaakt, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad voor het verstrijken van die termijn de Commissie hebben medegedeeld dat zij daartegen geen bezwaar zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met twee maanden verlengd.</p>	Uitoefening van de bevoegdheidsdelegatie	/
<p>Art. 13</p> <p>1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité. Dat comité is een comité in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad (*).</p> <p>2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 5 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.</p>	Comitéprocedure	/
<p>Art. 14</p> <p>1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op 17 december 2021 aan deze richtlijn te voldoen.</p> <p>Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis. Wanneer de lidstaten die bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen zelf of bij de officiële bekendmaking ervan naar deze richtlijn verwezen. De regels voor de verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten. 26.11.2019 NL Publicatieblad van de Europese Unie L 305/9 2. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de belangrijkste bepalingen van intern recht mede die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.</p>	Omzetting	/

<b>Bepalingen van richtlijn 2008/96/EG zoals gewijzigd door richtlijn 2019/1936</b>	<b>Betreft</b>	<b>Bepalingen van de ordonnantie tot omzetting naar het BHG</b>
Art. 15 Deze richtlijn treedt in werking op de twintigste dag volgend op die van haar bekendmaking in het Publicatieblad van de Europese Unie.	Inwerkingtreding	/