

## REGION WALLONNE — WALLONISCHE REGION — WAALS GEWEST

## SERVICE PUBLIC DE WALLONIE

F. 2011 — 248

[C — 2011/27010]

**22 DECEMBRE 2010. — Décret relatif à la sécurité routière et portant des dispositions diverses en matière routière et de voies hydrauliques (1)**

Le Parlement wallon a adopté et Nous, Gouvernement, sanctionnons ce qui suit :

CHAPITRE I<sup>er</sup>. — *Transposition de la Directive 2008/96/CE concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières*

**Article 1<sup>er</sup>.** Le présent décret transpose la Directive 2008/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières.

**Art. 2.** Le présent décret prescrit l'instauration et la mise en œuvre des procédures relatives aux évaluations des incidences sur la sécurité routière, aux audits de sécurité routière, à la gestion de la sécurité du réseau routier et aux inspections de sécurité.

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

Il ne s'applique pas aux tunnels qui tombent sous le couvert du décret du 19 décembre 2007 concernant les exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen.

Le Gouvernement peut également appliquer les dispositions du présent décret aux infrastructures de transport routier sur le territoire de la Région wallonne mais ne faisant pas partie dudit réseau routier transeuropéen.

**Art. 3.** Aux fins du présent décret, on entend par :

- réseau routier transeuropéen : réseau routier défini à la section 2 de l'annexe I<sup>re</sup> de la Décision n° 661/2010/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et illustré par des cartes géographiques ou décrit dans l'annexe II de ladite Décision;

- organe compétent : tout organisme public ou privé, établi au niveau régional ou local et participant, en raison de ses compétences, à la mise en œuvre du présent décret, y compris des organismes désignés comme étant des organes compétents qui existaient déjà avant l'entrée en vigueur du présent décret, s'ils répondent aux exigences du présent décret, à savoir le gestionnaire de la voirie ou son délégué;

- évaluation des incidences sur la sécurité routière : 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;

- audit de sécurité routière : contrôle indépendant, détaillé, 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;

- classification des tronçons à forte concentration d'accidents : méthode d'identification, d'analyse et de classification des tronçons du réseau routier ouverts à la circulation en fonction du nombre d'accidents;

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

- inspection de sécurité : vérification ordinaire périodique des caractéristiques et des défauts exigeant une intervention d'entretien pour des raisons de sécurité;

- lignes directrices : mesures qui indiquent les étapes à suivre et les éléments à prendre en considération lors de l'application des procédures de sécurité établies dans le présent décret;

- 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.

**Art. 4.** Une évaluation des incidences sur la sécurité routière est effectuée pour tous les projets d'infrastructure.

L'évaluation des incidences sur la sécurité routière est effectuée lors de la phase de planification initiale avant l'approbation du projet d'infrastructure compte tenu des critères établis à l'annexe 1<sup>re</sup>.

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.

Le Gouvernement peut préciser les modalités d'application du présent article.

**Art. 5.** Des audits de sécurité routière sont effectués pour tous les projets d'infrastructure compte tenu des critères fixés à l'annexe 2. Un auditeur est désigné conformément à l'article 9 pour effectuer l'audit des caractéristiques de conception d'un projet d'infrastructure. Les audits peuvent être confiés à des équipes d'auditeurs.

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.

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 2, l'organe compétent justifie ce choix dans une annexe au rapport.

Le rapport visé à l'alinéa 4 se traduit par des recommandations appropriées du point de vue de la sécurité.

Le Gouvernement peut préciser les modalités d'application du présent article.

**Art. 6.** La classification des tronçons à forte concentration d'accidents et la classification de la sécurité du réseau sont fondées sur des examens de l'exploitation du réseau routier réalisés au moins tous les trois ans compte tenu des critères visés à l'annexe 3 du présent décret.

Les tronçons routiers présentant une priorité essentielle conformément aux résultats de la classification des tronçons à forte concentration d'accidents et de la classification de la sécurité du réseau sont évalués par des équipes d'experts à l'aide de visites sur place sur la base des éléments visés à l'annexe 3, point 3. Un membre au moins de l'équipe d'experts répond aux exigences visées à l'article 9.

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

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

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

Le Gouvernement peut préciser les modalités d'application du présent article.

**Art. 7.** Les routes en exploitation font l'objet d'inspections de sécurité dans le but d'identifier les problèmes liés à la sécurité routière et de prévenir les accidents.

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

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

Le Gouvernement adopte un programme d'inspection adapté pour veiller à la bonne application des mesures de sécurité temporaires applicables aux travaux de voirie.

Le Gouvernement peut préciser les modalités d'application du présent article.

**Art. 8.** Le Gouvernement adopte des lignes directrices pour les audits de sécurité, les inspections du réseau routier et les inspections relatives aux mesures de sécurité temporaires applicables aux travaux de voirie pour le 19 décembre 2011 au plus tard.

**Art. 9.** Le Gouvernement adopte des programmes de formation pour les auditeurs de sécurité routière pour le 19 décembre 2011 au plus tard.

Les auditeurs de sécurité routière qui assument les fonctions requises par le présent décret 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 le 19 décembre 2008 sont reconnus.

Pour pouvoir être désignés pour remplir les missions prévues par le présent décret, les auditeurs répondent aux exigences suivantes :

a) posséder un certificat d'aptitude et une expérience ou une formation appropriée dans les domaines de la conception des routes, de l'ingénierie de la sécurité routière et de l'analyse des accidents;

b) satisfaire aux exigences visées aux alinéas 2 et 3 dans les deux ans de l'adoption des lignes directrices visées à l'article 8 et au plus tard à partir du 19 décembre 2013;

c) aux bonnes fins de l'audit du projet d'infrastructure, ne pas participer, au moment de l'audit, à la conception ou à l'exploitation du projet d'infrastructure concerné.

Le Gouvernement précise les modalités d'application du présent article.

#### CHAPITRE II. — *Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière*

**Art. 10.** Il est créé un Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière, ci-après dénommé le Conseil.

**Art. 11.** Le Conseil a pour missions :

- de mener à bien toute réflexion utile et de formuler des propositions afin de réduire le nombre et la gravité d'accidents de la circulation;
- d'inscrire l'action de la Région wallonne dans une approche concertée, multidisciplinaire et coordonnée avec les acteurs les plus représentatifs de la sécurité routière;
- de proposer un programme d'actions au sein d'un plan régional de sécurité routière et d'en assurer le suivi;
- de rendre un avis sur toutes questions et tous sujets qui lui sont soumis par un membre du Gouvernement.

Le Conseil peut rendre un avis d'initiative concernant toute question relative à la sécurité routière.

**Art. 12.** Le Conseil est composé de trente membres effectifs et de trente membres suppléants nommés par le Gouvernement, dont :

- un représentant de l'administration régionale en charge des routes;
- un représentant de l'administration régionale en charge de la mobilité;
- un représentant de la Sofico;
- un représentant de l'Institut belge pour la Sécurité routière;
- un représentant du Centre de Recherche routière;
- un représentant de la Commission permanente de la police locale;
- un représentant de la Police fédérale;
- un représentant du Collège des Procureurs généraux;
- un représentant de l'Union des Villes et Communes wallonnes;
- un représentant de l'enseignement obligatoire proposé par la Communauté française;
- un représentant de l'enseignement obligatoire proposé par la Communauté germanophone;

- un représentant de la Ligue des Familles;
- un représentant des associations de promotion d'une conduite automobile responsable, parmi les associations représentatives;
- trois représentants des associations de victimes de la route parmi les associations représentatives;
- un représentant de l'Union professionnelle des Entreprises d'Assurance;
- un représentant de la formation à la conduite, parmi les associations représentatives;
- deux représentants du transport de personnes par route, proposés par leur fédération;
- un représentant des automobilistes parmi les associations représentatives;
- un représentant des entreprises automobiles, proposé par le CESRW;
- un représentant des motocyclistes parmi les associations représentatives;
- un représentant des cyclistes, parmi les associations représentatives;
- deux représentants des piétons et des personnes à mobilité réduite parmi les associations représentatives;
- un représentant des taxis;
- un représentant du Groupement des Organismes agréés de Contrôle automobile;
- deux représentants du transport de marchandises par route proposés par le CESRW.

La nomination des représentants proposés par les associations représentatives se fait sur la base d'un appel à candidatures lancé à l'attention de ces associations sur le site Internet de la Région wallonne consacré aux routes.

Le Gouvernement désigne le Président et le Vice-président du Conseil parmi les membres de ce Conseil.

L'absence de proposition de représentants par d'autres entités de l'Etat fédéral que la Région wallonne ou le fait que ces derniers n'assistent pas aux réunions du Conseil ne compromet pas le fonctionnement dudit Conseil, ni n'influence la validité de ses actes.

**Art. 13.** Le siège du Conseil est établi dans les locaux du Service public de Wallonie, boulevard du Nord 8, à 5000 Namur.

Le secrétariat du Conseil est assuré par le Département de la Sécurité, du Trafic et de la Télématique routière de la Direction générale opérationnelle Routes et Bâtiments du Service public de Wallonie.

**Art. 14.** L'article 1<sup>er</sup>, 2°, du décret du 6 novembre 2008 portant rationalisation de la fonction consultative est complété par le tiret suivant :

« - le Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière. »

*CHAPITRE III. — Modifications du décret du 19 mars 2009  
relatif à la conservation du domaine public régional routier et des voies hydrauliques*

**Art. 15.** Dans le décret du 19 mars 2009 relatif à la conservation du domaine public régional routier et des voies hydrauliques, il est inséré un article *4bis*, rédigé comme suit :

« Art. *4bis*. Le Gouvernement est habilité à restreindre ou à interdire la circulation, sur le domaine public régional routier ou sur les voies hydrauliques, ou sur une partie de ceux-ci, pour un ou des motifs visés à l'article 1<sup>er</sup>.

Dans ce cas, le Gouvernement prévoit les itinéraires de déviation éventuellement nécessaires. »

**Art. 16.** A l'article 5, § 1<sup>er</sup>, du même décret, il est ajouté un point 4° rédigé comme suit :

« 4° ceux qui utilisent le domaine public régional en infraction à un arrêté pris en vertu de l'article *4bis*. »

Au même article du décret, il est ajouté un § 3 libellé comme suit :

« § 3. Sont punissables d'une amende ceux qui conduisent un véhicule dont la masse au sol en-dessous d'un des essieux excède de plus de 5 % le maximum autorisé. Cette amende est de :

- 1° 50 euros à 5.000 euros en cas de surcharge de moins de 500 kg;
- 2° 100 euros à 10.000 euros en cas de surcharge de 500 kg à moins de 1 000 kg;
- 3° 200 euros à 20.000 euros en cas de surcharge de 1 000 kg à moins de 1 500 kg;
- 4° 300 euros à 30.000 euros en cas de surcharge de 1 500 kg à moins de 2 000 kg;
- 5° 500 euros à 50.000 euros en cas de surcharge de 2 000 kg à moins de 3 000 kg;
- 6° 750 euros à 75.000 euros en cas de surcharge de 3 000 kg et plus. »

**Art. 17.** A l'article 6, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, du même décret, les mots «, statutaires ou contractuels » sont insérés entre les mots « régionaux » et « désignés ».

**Art. 18.** A l'article 8, alinéa 1<sup>er</sup>, du même décret, les mots « ou en cas de dégradation causée à la voirie publique régionale à l'occasion d'une infraction visée à l'article 5, § 1<sup>er</sup>, 4° ou § 3 » sont insérés entre les mots « l'article 5, § 1<sup>er</sup>, 1°, et § 2, 2° et 3°, » et «, l'autorité gestionnaire ».

**Art. 19.** Dans le même décret, entre les chapitres V et VI, il est inséré un chapitre *Vbis* et un article *8bis* comme suit :  
« CHAPITRE *Vbis*. — De la perception immédiate

Art. *8bis*. Une somme d'argent peut être immédiatement perçue, avec l'accord du contrevenant, par le policier domanial qui constate une infraction à l'article 5.

Le montant de la perception immédiate est de 150 euros pour les infractions visées à l'article 5, § 1<sup>er</sup>, et de 50 euros pour les infractions visées à l'article 5, § 2.

En cas d'infraction à l'article 5, § 3, le montant de la perception immédiate est de :

- 1° 50 euros en cas de surcharge de moins de 500 kg;
- 2° 100 euros en cas de surcharge de 500 kg à moins de 1 000 kg;
- 3° 200 euros en cas de surcharge de 1 000 kg à moins de 1 500 kg;

4° 300 euros en cas de surcharge de 1 500 kg à moins de 2 000 kg;

5° 500 euros en cas de surcharge de 2 000 kg à moins de 3 000 kg;

6° 750 euros en cas de surcharge de 3 000 kg et plus.

Le policier domanial communique sa décision au procureur du Roi.

Le Gouvernement détermine les modalités de perception et d'indexation de la somme.

Le paiement immédiat de la somme éteint la possibilité d'infliger au contrevenant une amende administrative pour le fait visé.

Le paiement immédiat de la somme prélevée n'empêche pas le procureur du Roi de faire application des articles 216bis ou 216ter du Code d'instruction criminelle, ni d'engager des poursuites pénales. En cas d'application des articles 216bis ou 216ter du Code d'instruction criminelle, la somme immédiatement perçue est imputée sur la somme fixée par le Ministère public et l'excédent éventuel est remboursé.

En cas de condamnation de l'intéressé, la somme immédiatement perçue est imputée sur les frais de justice dus à l'Etat et sur l'amende prononcée, et l'excédent éventuel est remboursé.

En cas d'acquiescement, la somme immédiatement perçue est restituée.

En cas de condamnation conditionnelle, la somme immédiatement perçue est restituée après déduction des frais de justice. ».

**Art. 20.** § 1<sup>er</sup>. A l'article 9, § 1<sup>er</sup>, du même décret, il est inséré un alinéa 3 libellé comme suit :

« Pour les infractions visées à l'article 5, § 3, le montant de l'amende administrative est de :

1° 50 euros à 5.000 euros en cas de surcharge de moins de 500 kg;

2° 100 euros à 10.000 euros en cas de surcharge de 500 kg à moins de 1 000 kg;

3° 200 euros à 20.000 euros en cas de surcharge de 1 000 kg à moins de 1 500 kg;

4° 300 euros à 30.000 euros en cas de surcharge de 1 500 kg à moins de 2 000 kg;

5° 500 euros à 50.000 euros en cas de surcharge de 2 000 kg à moins de 3 000 kg;

6° 750 euros à 75.000 euros en cas de surcharge de 3 000 kg et plus. »

§ 2. Dans le même article 9, § 2, alinéa 1<sup>er</sup>, le mot « nonante » est remplacé par le mot « soixante ».

§ 3. Le deuxième alinéa du § 3 et le troisième alinéa du § 8 du même article 9 sont abrogés.

**Art. 21.** A l'article 2 du décret du 17 décembre 1992 créant des fonds budgétaires en matière de travaux publics, l'alinéa 2 est complété par un point *d*) rédigé comme suit :

« *d*) des amendes administratives perçues en vertu de l'article 9 du décret du 19 mars 2009 relatif à la conservation du domaine public régional routier et des voies hydrauliques et les perceptions immédiates versées sur la base de l'article 8bis du même décret, lorsque l'infraction a été commise sur le domaine public régional routier. »

A l'article 3 du même décret, l'alinéa 2 est complété par un point *d*) rédigé comme suit :

« *d*) des amendes administratives perçues en vertu de l'article 9 du décret du 19 mars 2009 relatif à la conservation du domaine public régional routier et des voies hydrauliques et les perceptions immédiates versées sur la base de l'article 8bis du même décret, lorsque l'infraction a été commise sur le domaine public régional des voies hydrauliques. »

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

Namur, le 22 décembre 2010.

Le Ministre-Président,  
R. DEMOTTE

Le Ministre du Développement durable et de la Fonction publique,  
J.-M. NOLLET

Le Ministre du Budget, des Finances, de l'Emploi, de la Formation et des Sports,  
A. ANTOINE

Le Ministre de l'Economie, des P.M.E., du Commerce extérieur et des Technologies nouvelles,  
J.-C. MARCOURT

Le Ministre des Pouvoirs locaux et de la Ville,  
P. FURLAN

La Ministre de la Santé, de l'Action sociale et de l'Egalité des Chances,  
Mme E. TILLIEUX

Le Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité,  
Ph. HENRY

Le Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine,  
B. LUTGEN

—  
Note

(1) *Session 2010-2011.*

*Documents du Parlement wallon.* — 299 (2010-2011) - N<sup>os</sup> 1 à 12.

*Compte rendu intégral.* Séance plénière du 21 décembre 2010.

Discussion.

*Compte rendu intégral.* Séance plénière du 22 décembre 2010.

Vote.

## ÜBERSETZUNG

## ÖFFENTLICHER DIENST DER WALLONIE

D. 2011 — 248

[C — 2011/27010]

**22. DEZEMBER 2010 — Dekret über die Verkehrssicherheit und zur Festlegung der verschiedenen Bestimmungen in Sachen Straßen und Wasserstraßen (1)**

Das Wallonische Parlament hat Folgendes angenommen und Wir, Regierung, sanktionieren es:

KAPITEL I — *Umsetzung der Richtlinie 2008/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur*

**Artikel 1** - Durch das vorliegende Dekret wird die Richtlinie 2008/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. November 2008 über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur umgesetzt.

**Art. 2** - Mit diesem Dekret werden die Einführung und Durchführung von Verfahren für Folgenabschätzungen hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheit, Straßenverkehrssicherheitsaudits, das Sicherheitsmanagement des Straßennetzes und Sicherheitsüberprüfungen vorgeschrieben.

Dieses Dekret gilt für in Planung, im Bau oder in Betrieb befindliche Straßen, die Teil des transeuropäischen Straßennetzes sind.

Es gilt nicht für Straßentunnel, die von dem Dekret vom 19. Dezember 2007 über Mindestanforderungen an die Sicherheit von Tunneln im transeuropäischen Straßennetz erfasst werden.

Die Regierung kann die Bestimmungen des vorliegenden Dekrets ebenfalls auf die Straßenverkehrsinfrastrukturen auf dem Gebiet der Wallonischen Region, die jedoch nicht Teil des besagten transeuropäischen Straßennetz sind, anwenden.

**Art. 3** - Für die Zwecke des vorliegenden Dekrets gelten folgende Definitionen:

- «transeuropäisches Straßennetz»: das in Abschnitt 2 der Anlage I des Beschlusses 661/2010/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2010 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes bestimmte und auf Karten dargestellte oder in der Anlage II des besagten Beschlusses beschriebene Straßennetz;

- «zuständige Stelle»: öffentliche oder private Stelle, die auf regionaler oder lokaler Ebene angesiedelt ist und aufgrund ihrer Aufgaben an der Durchführung des vorliegenden Dekrets mitwirkt, einschließlich als zuständige Stellen benannte Einrichtungen, die bereits vor Inkrafttreten des vorliegenden Dekrets bestanden haben, sofern sie den Anforderungen des vorliegenden Dekrets entsprechen, das heißt der Verwalter des Straßen- und Wegenetzes oder sein Beauftragter;

- «Folgenabschätzung hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheit»: eine strategisch orientierte vergleichende Analyse der Auswirkungen einer neuen Straße oder wesentlicher Änderungen an bestehenden Straßen auf die Sicherheit im Straßennetz;

- «Straßenverkehrssicherheitsaudit»: eine unabhängige, eingehende, systematische und technische Prüfung der Entwurfsmerkmale eines Infrastrukturprojekts unter dem Sicherheitsaspekt in verschiedenen Phasen der Planung bis zur ersten Betriebsphase;

- «Einstufung von Straßenabschnitten mit hoher Unfallhäufigkeit»: eine Methode, nach der die Abschnitte des Straßennetzes, die in Betrieb sind, je nach der Anzahl Unfälle ermittelt, analysiert und klassifiziert werden;

- «Einstufung der Sicherheit des Straßennetzes»: eine Methode, mit der Teile des bestehenden Straßennetzes anhand ihres Potenzials zur Verbesserung der Sicherheit und Senkung der Unfallkosten ermittelt, analysiert und klassifiziert werden;

- «Sicherheitsüberprüfung»: die reguläre und regelmäßig durchgeführte Überprüfung der Eigenschaften und Mängel, die aus Sicherheitsgründen Wartungsarbeiten erfordern;

- «Leitlinien»: Regeln, die angeben, wie die in dieser Richtlinie vorgesehenen Sicherheitsverfahren durchzuführen und welche Aspekte dabei zu berücksichtigen sind;

- «Infrastrukturprojekt»: ein Projekt für einen Straßenneubau oder eine wesentliche Änderung des bestehenden Straßennetzes, das bzw. die den Verkehrsfluss beeinflusst.

**Art. 4** - Für alle Infrastrukturprojekte wird eine Folgenabschätzung hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheit vorgenommen.

Die Folgenabschätzung hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheit wird in der ersten Planungsphase und vor Erteilung der Baugenehmigung für das Infrastrukturprojekt gemäß den in der Anlage 1 erstellten Kriterien durchgeführt.

In der Folgenabschätzung hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheit ist anzugeben, welche Sicherheitsaspekte zur Wahl der vorgeschlagenen Lösung beitragen. Ferner sind alle für eine Kosten-Nutzen-Analyse der untersuchten Optionen notwendigen Angaben zu machen.

Die Regierung kann die Modalitäten für die Anwendung des vorliegenden Artikels bestimmen.

**Art. 5** - Für alle Infrastrukturprojekte wird ein Straßenverkehrssicherheitsaudit unter Berücksichtigung der in der Anlage 2 festgelegten Kriterien durchgeführt. Ein Gutachter wird gemäß Artikel 9 bezeichnet, um die Entwurfsmerkmale eines Infrastrukturprojekts unter dem Sicherheitsaspekt zu prüfen. Die Audits können einem Gutachterteam anvertraut werden.

Straßenverkehrssicherheitsaudits sind Bestandteil des Entwurfsprozesses eines Infrastrukturprojekts und sind in den Projektphasen Vorentwurf, Ausführungsentwurf, Fertigstellung und in der ersten Betriebsphase durchzuführen.

Der Gutachter verfasst für jede Phase des Infrastrukturprojekts einen Auditbericht, in dem er auf die sicherheitsrelevanten Entwurfsmerkmale hinweist.

Wurde ein Entwurfsmangel, auf den der Gutachter in seinem Bericht hingewiesen hat, nicht vor Abschluss der jeweiligen Projektphase nach der Anlage II behoben, so legt die zuständige Stelle in einer Anlage zum Bericht die Gründe dafür dar.

Aus dem in Absatz 4 erwähnten Bericht werden sicherheitsrelevante Empfehlungen abgeleitet.

Die Regierung kann die Modalitäten für die Anwendung des vorliegenden Artikels bestimmen.

**Art. 6** - Die Einstufung von Straßenabschnitten mit hoher Unfallhäufigkeit und die Einstufung der Sicherheit des Straßennetzes werden auf der Grundlage von zumindest alle drei Jahre durchzuführenden Sicherheitsüberprüfungen des Betriebs des Straßennetzes unter Berücksichtigung der in der Anlage 3 des vorliegenden Dekrets festgelegten Kriterien durchgeführt.

Straßenabschnitte, die den Ergebnissen der Einstufung von Straßenabschnitten mit hoher Unfallhäufigkeit sowie der Einstufung der Sicherheit des Straßennetzes zufolge eine höhere Priorität aufweisen, werden von Expertenteams durch Ortsbesichtigungen anhand der in der Anlage 3, Punkt 3 genannten Gesichtspunkte bewertet. Mindestens ein Mitglied eines Expertenteams muss die Anforderungen des Artikels 9 erfüllen.

Abhilfemaßnahmen werden gezielt auf die in Absatz 2 genannten Straßenabschnitte ausgerichtet. Dabei wird den in der vorerwähnten Anlage 3, Punkt 3<sup>e</sup>) genannten Maßnahmen Vorrang eingeräumt, wobei den Maßnahmen mit dem günstigsten Nutzen-Kosten-Verhältnis Beachtung zu schenken ist.

Die Verkehrsteilnehmer werden durch die Aufstellung bzw. Anbringung geeigneter Zeichen auf Instandsetzungsarbeiten in Straßenabschnitten aufmerksam gemacht, die die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer beeinträchtigen können. Zu diesen Zeichen, die den Vorschriften des Wiener Übereinkommens von 1968 über Straßenverkehrszeichen genügen, gehören unter anderem auch Zeichen, die sowohl am Tag als auch in der Nacht sichtbar sind und in einem sicheren Abstand anzubringen sind.

Die Verkehrsteilnehmer werden in geeigneter Weise über Straßenabschnitte mit hoher Unfallhäufigkeit informiert. Beschließt die Regierung, Warnschilder aufzustellen, so müssen sie dem Wiener Übereinkommen über Straßenverkehrszeichen von 1968 genügen.

Die Regierung kann die Modalitäten für die Anwendung des vorliegenden Artikels bestimmen.

**Art. 7** - Es werden Sicherheitsüberprüfungen der in Betrieb befindlichen Straßen durchgeführt, damit sicherheitsrelevante Merkmale erkannt und Unfälle verhütet werden.

Sicherheitsüberprüfungen umfassen regelmäßige Überprüfungen des Straßennetzes und Erhebungen über die möglichen Auswirkungen der Einrichtung von Straßenbaustellen auf die Sicherheit des Verkehrsflusses.

Die Überprüfungen werden in regelmäßigen Abständen von der zuständigen Stelle durchgeführt. Diese Überprüfungen sind so häufig durchzuführen, dass auf den jeweiligen Straßen ein ausreichendes Sicherheitsniveau sichergestellt ist.

Die Regierung verabschiedet ein Kontrollsystem, das geeignet ist, um die Anwendung der vorübergehenden Sicherheitsmaßnahmen an Straßenbaustellen sicherzustellen.

Die Regierung kann die Modalitäten für die Anwendung des vorliegenden Artikels bestimmen.

**Art. 8** - Die Regierung verabschiedet die Leitlinien für die Sicherheitsaudits, die Überprüfungen des Straßennetzes und die Überprüfungen bezüglich der vorübergehenden Sicherheitsmaßnahmen an Straßenbaustellen spätestens bis zum 19. Dezember 2011.

**Art. 9** - Die Regierung verabschiedet die Ausbildungskurse für Straßenverkehrssicherheitsgutachter spätestens bis zum 19. Dezember 2011.

Die Straßenverkehrssicherheitsgutachter, die in diesem Dekret vorgesehene Aufgaben erfüllen, absolvieren eine Erstausbildung, bei deren Abschluss sie einen Befähigungsnachweis erhalten, und nehmen danach regelmäßig an Fortbildungsmaßnahmen teil.

Die Straßenverkehrssicherheitsgutachter müssen im Besitz eines Befähigungsnachweises sein. Die vor dem 19. Dezember 2008 verliehenen Befähigungsnachweise werden anerkannt.

Um für die Ausführung der in dem vorliegenden Dekret vorgesehenen Aufgaben bezeichnet werden zu können, müssen die Gutachter folgende Anforderungen erfüllen:

- a) über einen Befähigungsnachweis verfügen und eine einschlägige Erfahrung oder Ausbildung auf den Gebieten des Straßenentwurfs, der Sicherheitstechnik im Straßenverkehr und der Unfallanalyse haben;
- b) zwei Jahre nach der Verabschiedung der in Artikel 8 erwähnten Leitlinien und spätestens bis zum 19. Dezember 2013 die in den Absätzen 2 und 3 erwähnten Anforderungen erfüllen;
- c) zur günstigen Abwicklung des Audits des Infrastrukturprojekts darf ein Gutachter zum Zeitpunkt des Audits nicht am Entwurf oder Betrieb des von ihm begutachteten Infrastrukturprojekts beteiligt sein.

Die Regierung bestimmt die Modalitäten für die Anwendung des vorliegenden Artikels.

## KAPITEL II — *Wallonischer hoher Rat für Verkehrssicherheit*

**Art. 10** - Es wird ein Wallonischer hoher Rat für Verkehrssicherheit, nachstehend «der Rat» genannt, eingerichtet.

**Art. 11** - Der Rat hat zur Aufgabe:

- jede nützliche Überlegung erfolgreich zu Ende zu führen und Vorschläge zu äußern, um die Anzahl und die Schwere der Verkehrsunfälle zu verringern;
- die Aktion der Wallonischen Region in ein konzertiertes, multidisziplinäres und koordiniertes Konzept mit den am meisten repräsentativen Akteuren der Verkehrssicherheit einzufügen;
- ein Aktionsprogramm innerhalb eines regionalen Verkehrssicherheitsplans vorzuschlagen und dessen Bearbeitung sicherzustellen;
- über alle Angelegenheiten und Themen, die ihm von einem Regierungsmitglied unterbreitet werden, ein Gutachten abzugeben.

Der Rat kann für jede, die Verkehrssicherheit betreffende Angelegenheit seine Stellungnahme abgeben.

**Art. 12** - Der Rat setzt sich aus dreißig effektiven Mitgliedern und dreißig stellvertretenden Mitgliedern zusammen, die von der Regierung ernannt werden, worunter:

- ein Vertreter der mit den Straßen beauftragten regionalen Verwaltung;
- ein Vertreter der mit der Mobilität beauftragten regionalen Verwaltung;
- ein Vertreter der «Sofico» («Société wallonne de Financement complémentaire des Infrastructures» (Wallonische Gesellschaft für die zusätzliche Finanzierung der Infrastrukturen));
- ein Vertreter des Belgischen Instituts für Verkehrssicherheit;
- ein Vertreter des Zentrums für Straßenforschung;
- ein Vertreter der Ständigen Kommission der lokalen Polizei;
- ein Vertreter der föderalen Polizei;
- ein Vertreter des Kollegiums der Generalprokuratoren;
- ein Vertreter der «Union des Villes et Communes de Wallonie» (Vereinigung der Städte und Gemeinden der Wallonie);
- ein Vertreter des von der französischen Gemeinschaft erteilten obligatorischen Unterrichts;
- ein Vertreter des von der deutschsprachigen Gemeinschaft erteilten obligatorischen Unterrichts;
- ein Vertreter des Familienbunds;
- ein Vertreter der Vereinigungen zur Förderung einer verantwortungsvollen Fahrweise unter den repräsentativen Vereinigungen;
- drei Vertreter der Vereinigungen der Straßenopfer unter den repräsentativen Vereinigungen;
- ein Vertreter des Berufsverbands der Versicherungsunternehmen;
- ein Vertreter der Fahrausbildung unter den repräsentativen Vereinigungen;
- zwei Vertreter des Personenkraftverkehrs, die von ihrem Verband vorgeschlagen werden;
- ein Vertreter der Autofahrer unter den repräsentativen Vereinigungen;
- ein vom «CESRW» («Conseil économique et social de la Région Wallonne» (Wirtschafts- und Sozialrat der wallonischen Region)) vorgeschlagener Vertreter der Automobilunternehmen;
- ein Vertreter der Motorradfahrer unter den repräsentativen Vereinigungen;
- ein Vertreter der Radfahrer unter den repräsentativen Vereinigungen;
- zwei Vertreter der Fußgänger und Personen mit eingeschränkter Mobilität unter den repräsentativen Vereinigungen;
- ein Vertreter der Taxis;
- ein Vertreter des Verbands der zugelassenen Unternehmen für die Technische Fahrzeugprüfung;
- zwei vom «CESRW» vorgeschlagene Vertreter des Güterkraftverkehrs.

Die Ernennung der von den repräsentativen Vereinigungen vorgeschlagenen Vertreter erfolgt auf der Grundlage eines Bewerberaufrufs, der für diese Vereinigungen auf der den Straßen gewidmeten Internet-Webseite der Wallonischen Region erlassen wird.

Die Regierung bezeichnet den Vorsitzenden und den stellvertretenden Vorsitzenden des Rates unter den Mitgliedern dieses Rates.

Durch das Fehlen von Vorschlägen seitens Vertretern anderer Körperschaften des föderalen Staats als der Wallonischen Region oder durch die Tatsache, dass diese nicht an den Versammlungen des Rates teilnehmen, werden weder die Funktion des besagten Rates beeinträchtigt, noch die Gültigkeit seiner Handlungen beeinflusst.

**Art. 13** - Der Sitz des Rates befindet sich in den Räumlichkeiten des Öffentlichen Dienstes der Wallonie, boulevard du Nord, 8 in 5000 Namur.

Das Sekretariat des Rates wird von der Abteilung Sicherheit, Verkehr und Straßentelematik der operativen Generaldirektion Straßen und Gebäude des Öffentlichen Dienstes der Wallonie übernommen.

**Art. 14** - Artikel 1, 2° des Dekrets vom 6. November 2008 zur Rationalisierung der Beratungsfunktion wird durch folgenden Gedankenstrich ergänzt:

« - «Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière» (Wallonischer hoher Rat für Verkehrssicherheit). ».

*KAPITEL III – Abänderungen des Dekrets vom 19. März 2009  
über die Erhaltung des regionalen öffentlichen Straßen- und Wasserstraßennetzes*

**Art. 15** - In das Dekret vom 19. März 2009 über die Erhaltung des regionalen öffentlichen Straßen- und Wasserstraßennetzes wird ein Artikel *4bis* mit folgendem Wortlaut eingefügt:

«Art. *4bis* - Die Regierung ist befugt, den Verkehr auf dem regionalen öffentlichen Straßennetz oder auf den Wasserstraßen aus einem oder mehreren der in Artikel 1 erwähnten Gründen einzuschränken oder zu verbieten.

In diesem Fall sieht die Regierung eventuell notwendige Umleitungsstrecken vor.»

**Art. 16** - In Artikel 5, § 1 desselben Dekrets wird ein Punkt 4° mit folgendem Wortlaut hinzugefügt:

«4° diejenigen, die bei der Benutzung des regionalen öffentlichen Netzes gegen einen aufgrund des Artikels *4bis* gefassten Erlass verstoßen.»

In demselben Artikel wird ein § 3 mit folgendem Wortlaut hinzugefügt:

«§ 3. Mit einer Geldstrafe werden diejenigen belegt, die ein Fahrzeug führen, dessen Masse am Boden unter einer der Achsen mehr als 5% des zugelassenen Maximums überschreiten. Diese Geldstrafe beträgt:

- 1° 50 Euro bis 5.000 Euro im Falle einer Überbelastung von weniger als 500 kg;
- 2° 100 Euro bis 10.000 Euro im Falle einer Überbelastung von 500 kg bis weniger als 1 000 kg;
- 3° 200 Euro bis 20.000 Euro im Falle einer Überbelastung von 1 000 kg bis weniger als 1 500 kg;
- 4° 300 Euro bis 30.000 Euro im Falle einer Überbelastung von 1 500 kg bis weniger als 2 000 kg;
- 5° 500 Euro bis 50.000 Euro im Falle einer Überbelastung von 2 000 kg bis weniger als 3 000 kg;
- 6° 750 Euro bis 75.000 Euro im Falle einer Überbelastung von 3 000 kg und mehr.»

**Art. 17** - In Artikel 6, § 1, Absatz 1 desselben Dekrets werden die Wörter «statutarischen oder vertraglich eingestellten» zwischen die Wörter «regionalen» und «Bediensteten» eingefügt.

**Art. 18** - In Artikel 8, Absatz 1 desselben Dekrets werden die Wörter «oder im Falle einer an den regionalen öffentlichen Verkehrswegen verursachten Beschädigung infolge eines in Artikel 5, § 1, 4° oder § 3 erwähnten Verstoßes» zwischen die Wörter «Verstößen» und «kann» eingefügt.

**Art. 19** - In dasselbe Dekret wird zwischen die Kapitels V und VI ein Kapitel *Vbis* und ein Artikel *8bis* mit folgendem Wortlaut eingefügt:

«KAPITEL *Vbis* — *Sofortige Erhebung*

**Art. 8bis** - Eine Geldsumme kann mit dem Einverständnis des Zuwiderhandelnden von dem Domänenpolizisten, der einen Verstoß gegen Artikel 5 feststellt, sofort erhoben werden.

Der Betrag der sofortigen Erhebung beläuft sich auf 150 Euro für die in Artikel 5, § 1 erwähnten Verstöße, und auf 50 Euro für die in Artikel 5, § 2 erwähnten Verstöße.

Im Falle eines Verstoßes gegen Artikel 5, § 3 beläuft sich der Betrag der sofortigen Erhebung auf:

- 1° 50 Euro im Falle einer Überbelastung von weniger als 500 kg;
- 2° 100 Euro im Falle einer Überbelastung von 500 kg bis weniger als 1 000 kg;
- 3° 200 Euro im Falle einer Überbelastung von 1 000 kg bis weniger als 1 500 kg;
- 4° 300 Euro im Falle einer Überbelastung von 1 500 kg bis weniger als 2 000 kg;
- 5° 500 Euro im Falle einer Überbelastung von 2 000 kg bis weniger als 3 000 kg;
- 6° 750 Euro im Falle einer Überbelastung von 3 000 kg und mehr.

Der Domänenpolizist übermittelt seinen Beschluss dem Prokurator des Königs.

Die Regierung bestimmt die Modalitäten für die Erhebung und Indexierung des Betrags.

Durch die sofortige Zahlung des Betrags erlischt die Möglichkeit, dem Zuwiderhandelnden eine administrative Geldbuße für den erwähnten Sachverhalt aufzuerlegen.

Die sofortige Zahlung des erhobenen Betrags hält den Prokurator des Königs weder davon ab, die Artikel 216*bis* oder 216*ter* des Strafprozessgesetzbuches anzuwenden, noch Strafverfolgungen einzuleiten. Im Falle der Anwendung der Artikel 216*bis* oder 216*ter* des Strafprozessgesetzbuches wird der sofort erhobene Betrag von dem von der Staatsanwaltschaft festgelegten Betrag abgerechnet und der eventuelle überschüssige Betrag zurückerstattet.

Im Falle einer Verurteilung der betroffenen Person wird der sofort erhobene Betrag von den an den Staat zu zahlenden Gerichtskosten und von der auferlegten Geldstrafe abgezogen und der eventuelle überschüssige Betrag zurückerstattet.

Im Falle eines Freispruchs wird der sofort erhobene Betrag zurückerstattet.

Im Falle einer bedingten Verurteilung wird der sofort erhobene Betrag nach Abzug der Gerichtskosten zurückerstattet.»

**Art. 20** - § 1. In Artikel 9, § 1 desselben Dekrets wird ein Absatz 3 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

«Für die in Artikel 5, § 3 erwähnten Verstöße beläuft sich der Betrag der administrativen Geldbuße auf:

- 1° 50 Euro bis 5.000 Euro im Falle einer Überbelastung von weniger als 500 kg;
- 2° 100 Euro bis 10.000 Euro im Falle einer Überbelastung von 500 kg bis weniger als 1 000 kg;
- 3° 200 Euro bis 20.000 Euro im Falle einer Überbelastung von 1 000 kg bis weniger als 1 500 kg;
- 4° 300 Euro bis 30.000 Euro im Falle einer Überbelastung von 1 500 kg bis weniger als 2 000 kg;
- 5° 500 Euro bis 50.000 Euro im Falle einer Überbelastung von 2 000 kg bis weniger als 3 000 kg;
- 6° 750 Euro bis 75.000 Euro im Falle einer Überbelastung von 3 000 kg und mehr.»

§ 2. In demselben Artikel 9, § 2, Absatz 1 wird die Ziffer «90» durch die Ziffer «60» ersetzt.

§ 3. Der zweite Absatz von § 3 und der dritte Absatz von § 8 desselben Artikels 9 werden außer Kraft gesetzt.

**Art. 21** - In Artikel 2 des Dekrets vom 17. Dezember 1992 zur Errichtung eines Haushaltsfonds in Sachen öffentliche Arbeiten wird der Absatz 2 durch einen Punkt *d)* mit folgendem Wortlaut ergänzt:

«*d)* aus administrativen Geldbußen, die aufgrund des Artikels 9 des Dekrets vom 19. März 2009 über die Erhaltung des regionalen öffentlichen Straßen- und Wasserstraßennetzes erhoben wurden, und eingezahlten sofortigen Erhebungen, die auf der Grundlage des Artikels *8bis* desselben Dekrets eingezahlt wurden, wenn der Verstoß auf dem regionalen öffentlichen Straßennetz begangen wurde.»



In Artikel 3 desselben Dekrets wird der Absatz 2 durch einen Punkt *d)* mit folgendem Wortlaut ergänzt:

«*d)* aus administrativen Geldbußen, die aufgrund des Artikels 9 des Dekrets vom 19. März 2009 über die Erhaltung des regionalen öffentlichen Straßen- und Wasserstraßennetzes erhoben wurden, und eingezahlten sofortigen Erhebungen, die auf der Grundlage des Artikels 8*bis* desselben Dekrets eingezahlt wurden, wenn der Verstoß auf dem regionalen öffentlichen Wasserstraßennetz begangen wurde.»

Wir verkünden das vorliegende Dekret und ordnen an, dass es im *Belgischen Staatsblatt* veröffentlicht wird.

Namur, den 22. Dezember 2010

Der Minister-Präsident

R. DEMOTTE

Der Minister für nachhaltige Entwicklung und den öffentlichen Dienst

J.-M. NOLLET

Der Minister für Haushalt, Finanzen, Beschäftigung, Ausbildung und Sportwesen

A. ANTOINE

Der Minister für Wirtschaft, K.M.B., Außenhandel und neue Technologien

J.-C. MARCOURT

Der Minister für lokale Behörden und Städte

P. FURLAN

Die Ministerin für Gesundheit, soziale Maßnahmen und Chancengleichheit

Frau E. TILLIEUX

Der Minister für Umwelt, Raumordnung und Mobilität

Ph. HENRY

Der Minister für öffentliche Arbeiten, Landwirtschaft, ländliche Angelegenheiten, Natur, Forstwesen und Erbe

B. LUTGEN

—  
Note

(1) *Sitzungsperiode 2010-2011.*

*Dokumente des Wallonischen Parlaments* — 299 (2010-2011) - Nrn. 1 bis 12.

*Ausführliches Sitzungsprotokoll.* Öffentliche Sitzung vom 21. Dezember 2010.

Diskussion.

*Ausführliches Sitzungsprotokoll.* Öffentliche Sitzung vom 22. Dezember 2010.

Abstimmung.

—  
VERTALING

#### WAALSE OVERHEIDSDIENST

N. 2011 — 248

[C – 2011/27010]

#### 22 DECEMBER 2010. — Decreet betreffende de verkeersveiligheid en houdende diverse bepalingen inzake wegen en waterwegen (1)

Het Waals Parlement heeft aangenomen en Wij, Regering, bekrachtigen hetgeen volgt :

HOOFDSTUK I. — *Omzetting van Richtlijn 2008/96/EG betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur*

**Artikel 1.** Richtlijn 2008/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 november 2008 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur wordt bij dit decreet omgezet.

**Art. 2.** Bij dit decreet worden procedures vastgesteld en uitgevoerd met betrekking tot veiligheidseffectbeoordelingen, verkeersveiligheidsaudits, het beheer van de verkeersveiligheid van het wegennet en verkeersveiligheidsinspecties.

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

Het is niet van toepassing op tunnels die vallen onder het decreet van 19 december 2007 houdende minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet.

De Regering mag de bepalingen van dit decreet tevens toepassen op de infrastructuur voor wegvervoer die op het grondgebied van het Waalse Gewest aangelegd is maar die geen deel uitmaakt van het trans-Europese wegennet.

**Art. 3.** Voor de toepassing van dit decreet wordt verstaan onder :

- trans-Europees wegennet : het wegennet beschreven in deel 2 van bijlage I bij Beschikking nr. 661/2010/EU van het Europees Parlement en de Raad van 7 juli 2010 betreffende uniale richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet en geïllustreerd aan de hand van geografische kaarten of omschreven in bijlage II bij genoemde beschikking;

- bevoegde instantie : alle publieke of private organisaties op regionaal of lokaal niveau die ingevolge hun bevoegdheden betrokken zijn bij de tenuitvoerlegging van dit decreet, met inbegrip van de als bevoegde instanties aangewezen instanties die reeds vóór de inwerkingtreding van dit decreet bestonden, mits zij voldoen aan de eisen van dit decreet, met name de wegenbeheerder of zijn afgevaardigde;

- 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;

- 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;

- classificeren van gedeelten met een hoog aantal verkeersongevallen : methode voor het identificeren, analyseren en classificeren van in gebruik zijnde gedeelten van het wegennet naar gelang van het aantal verkeersongevallen;

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

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

- richtsnoeren : maatregelen waarin is bepaald welke stappen moeten worden genomen en welke elementen in overweging moeten worden genomen bij de toepassing van de in dit decreet uiteengezette verkeersveiligheidsprocedures;

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

**Art. 4.** Voor alle infrastructuurprojecten wordt een verkeersveiligheidseffectbeoordeling uitgevoerd.

Deze beoordeling wordt uitgevoerd in de planningsfase voordat het infrastructuurproject is goedgekeurd, rekening houdend met de criteria die in bijlage I vastliggen.

In de beoordeling van een weg wordt een toelichting gegeven bij de verkeersveiligheidsafwegingen 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.

De modaliteiten voor de toepassing van dit artikel kunnen nader bepaald worden door de Regering.

**Art. 5.** Voor alle infrastructuurprojecten worden verkeersveiligheidsaudits uitgevoerd, rekening houdend met de criteria die in bijlage 2 vastliggen. Een auditor wordt aangewezen overeenkomstig artikel 9 om de audit te verrichten met de kenmerken van de opvatting van een infrastructuurproject.

De audits kunnen aan auditorenteams opgedragen worden.

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.

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 2, vermeldt de bevoegde instantie de redenen hiervoor in een bijlage bij het auditverslag.

Het in lid 4 bedoelde verslag mondt uit in toepasselijke aanbevelingen op het gebied van veiligheid.

De modaliteiten voor de toepassing van dit artikel kunnen nader bepaald worden door de Regering.

**Art. 6.** De classificatie van weggedeelten met een hoog aantal ongevallen en van de verkeersveiligheid van het wegennet wordt ten minste om de drie jaar beoordeeld in het kader van de beoordelingen van de exploitatie van het wegennet, rekening houdend met de criteria die in bijlage 3 bij dit decreet vastliggen.

Weggedeelten met een hogere prioriteit op grond van de resultaten van de classificatie van weggedeelten met een hoog aantal verkeersongevallen en van de verkeersveiligheid van het wegennet worden door deskundigenteams geïnspecteerd door middel van bezoeken ter plaatse uitgevoerd aan de hand van de in bijlage 3, punt 3, bedoelde elementen. Ten minste één lid van het deskundigenteam moet aan de in artikel 9 vastgestelde eisen voldoen.

De verbeteringsmaatregelen worden gericht op de in lid 2 bedoelde weggedeelten. Daarbij wordt prioriteit gegeven aan de in bijlage 3, punt 3, onder e), bedoelde maatregelen, en wordt aandacht geschonken aan de maatregelen met de beste kosten-batenverhouding.

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

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

De modaliteiten voor de toepassing van dit artikel kunnen nader bepaald worden door de Regering.

**Art. 7.** Verkeersveiligheidsinspecties van in gebruik zijnde wegen worden uitgevoerd teneinde de veiligheidskenmerken van de wegen te identificeren en ongevallen te voorkomen.

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

De periodieke inspecties worden door de bevoegde instantie uitgevoerd. Deze inspecties moeten voldoende regelmatig plaatsvinden zodat een toereikend verkeersveiligheidsniveau voor de desbetreffende weginfrastructuur verzekerd is.

De Regering neemt een passend inspectieschema aan om zeker te stellen dat de tijdelijke veiligheidsmaatregelen die op de wegwerkzaamheden toepasselijk zijn worden nageleefd.

De modaliteiten voor de toepassing van dit artikel kunnen nader bepaald worden door de Regering.

**Art. 8.** De Regering neemt uiterlijk 19 december 2011 richtsnoeren aan voor de veiligheidsaudits, de wegnetsinspecties en de inspecties betreffende de tijdelijke veiligheidsmaatregelen die toepasselijk zijn op de wegwerkzaamheden.

**Art. 9.** De Regering neemt uiterlijk 19 december 2011 opleidingscurricula voor verkeersveiligheidsdeskundigen aan.

Wanneer verkeersveiligheidsauditors taken uitvoeren die in dit decreet zijn vastgesteld, moeten zij een eerste opleiding volgen, waarna zij een bekwaamheidscertificaat ontvangen. Vervolgens moeten zij regelmatig verdere opleidingscursussen volgen.

Verkeersveiligheidsauditors zijn houder van een bekwaamheidscertificaat. Certificaten die vóór 19 december 2008 zijn afgegeven, worden erkend.

De auditors worden aangesteld om de bij dit decreet bepaalde opdrachten te vervullen indien ze voldoen aan de volgende vereisten :

a) ze beschikken over een bekwaamheidscertificaat en hebben relevante ervaring of opleiding op het gebied van wegenontwerp, wegenverkeersveiligheidstechnieken en ongevalsanalyse;

b) voldoen aan de eisen bedoeld in de leden 2 en 3 binnen twee jaar na de aanneming van de richtsnoeren bedoeld in artikel 8 en uiterlijk vanaf 19 december 2013;

c) gedurende de audit niet betrokken zijn bij het ontwerp of de exploitatie van het infrastructuurproject waarop de door hen uitgevoerde audit betrekking heeft.

De modaliteiten voor de toepassing van dit artikel kunnen nader bepaald worden door de Regering.

HOOFDSTUK II. — « *Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière* » (Waalse hoge raad voor Verkeersveiligheid)

**Art. 10.** Er wordt een « *Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière* » opgericht, hierna de Raad genoemd.

**Art. 11.** De Raad heeft de volgende opdrachten :

- iedere nuttige reflectie in goede banen leiden en voorstellen voorleggen om het aantal en de ernst van verkeersongevallen terug te dringen;

- het beleid van het Waalse Gewest inbedden in een overlegde, multidisciplinaire aanpak die gecoördineerd wordt met de meest representatieve actoren van de verkeersveiligheid;

- een actieprogramma voorstellen in het kader van een gewestelijk plan voor verkeersveiligheid en er de opvolging van garanderen;

- advies uitbrengen over alle vragen en onderwerpen voorgelegd door een regeringslid.

De Raad kan op eigen initiatief advies uitbrengen over elke vraag in verband met verkeersveiligheid.

**Art. 12.** De Raad bestaat uit dertig gewone en dertig plaatsvervangende leden, benoemd door de Regering, w.o. :

- één vertegenwoordiger van de gewestelijke administratie die de wegen beheert;

- één vertegenwoordiger van de gewestelijke administratie die mobiliteit beheert;

- een vertegenwoordiger van de « Sofico »;

- één vertegenwoordiger van het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid;

- één vertegenwoordiger van het « Centre de Recherche routière » (Centrum voor Onderzoek inzake Verkeersveiligheid);

- één vertegenwoordiger van de permanente commissie van de lokale politie;

- één vertegenwoordiger van de federale politie;

- één vertegenwoordiger van het College der Procureurs-generaal;

- één vertegenwoordiger van de « Union des Villes et des Communes de Wallonie » (Vereniging van de Waalse Steden en Gemeenten);

- één vertegenwoordiger van het verplicht onderwijs, voorgedragen door de Franse Gemeenschap;

- één vertegenwoordiger van het verplicht onderwijs, voorgedragen door de Duitstalige Gemeenschap;

- een vertegenwoordiger van de « Ligue des Familles »;

- één vertegenwoordiger van de verenigingen die een verantwoordelijk rijgedrag voorstaan, onder de representatieve verenigingen;

- drie vertegenwoordigers van de verenigingen van de slachtoffers van het wegverkeer onder de representatieve verenigingen;

- één vertegenwoordiger van de Beroepsvereniging van de Verzekeringsondernemingen;

- één vertegenwoordiger van de rijopleidingen, onder de representatieve verenigingen;

- twee vertegenwoordigers van het personenvervoer over de weg, voorgedragen door hun federatie;

- één vertegenwoordiger van de automobilisten, onder de representatieve verenigingen;

- één vertegenwoordiger van de autobedrijven, voorgedragen door de CESRW;

- één vertegenwoordiger van de motorrijders, onder de representatieve verenigingen;

- één vertegenwoordiger van de fietsers, onder de representatieve verenigingen;

- twee vertegenwoordigers van de voetgangers en van de personen met een verminderde beweeglijkheid, onder de representatieve verenigingen;

- één vertegenwoordiger van de taxi's;

- één vertegenwoordiger van de autokeuringsbedrijven;

- twee vertegenwoordigers van het vrachtvervoer over de weg, voorgedragen door de CESRW.

De benoeming van de vertegenwoordigers voorgedragen door de representatieve verenigingen wordt verricht op grond van een oproep tot de kandidaten gericht aan die verenigingen, via de wegenwebsite van het Waalse Gewest.

De Regering wijst de voorzitter en de ondervoorzitter van de Raad aan onder de leden van die raad.

Het uitblijven van voordrachten van vertegenwoordigers door andere entiteiten van de federale overheid dan het Waalse Gewest of het feit dat laatstgenoemden de vergaderingen van de Raad niet bijwonen tasten de werking van die Raad niet aan en beïnvloeden de geldigheid van diens daden niet.

**Art. 13.** De zetel van de Raad is gevestigd in de lokalen van de Waalse Overheidsdienst, boulevard du Nord 8, te 5000 Namen.

Het secretariaat van de Raad wordt waargenomen door het Departement Veiligheid, Verkeer, Telematica van het Operationeel Directoraat-generaal Wegen en Gebouwen van de Waalse Overheidsdienst.

**Art. 14.** Artikel 1, 2°, van het decreet van 6 november 2008 houdende rationalisatie van de adviesverlenende functie, wordt aangevuld met volgend streepje :

- de « Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière » (Waalse Hoge Raad voor Verkeersveiligheid).

**HOOFDSTUK III. — Wijzigingen in het decreet van 19 maart 2009 de instandhouding van het gewestelijke openbaar wegen- en waterwegendomein**

**Art. 15.** In het decreet van 19 maart 2009 betreffende de instandhouding van het gewestelijke openbaar wegen- en waterwegendomein wordt een artikel *4bis* ingevoegd, luidend als volgt :

« Art. *4bis*. De Regering is gemachtigd om het verkeer op het gewestelijk openbaar wegen- of waterwegendomein op een deel ervan om één of meerdere redenen bedoeld in artikel 1 te beperken of te verbieden.

In dat geval voorziet de Regering in de eventueel noodzakelijke wegomleidingen. »

**Art. 16.** In artikel 5, § 1, van hetzelfde decreet wordt een punt 4° toegevoegd, luidend als volgt :

« 4° diegenen die het gewestelijk openbaar domein gebruiken in overtreding van een besluit getroffen krachtens artikel *4bis*. »

In hetzelfde artikel van het decreet wordt een § 3 toegevoegd, luidend als volgt :

« § 3. Met een geldboete worden bestraft degenen die een voertuig besturen waarvan de massa op de grond onder één van de assen het toegelaten maximum met meer dan vijf procent overschrijdt. Die geldboete bedraagt :

- 1° 50 euro tot 5.000 euro bij een overlading met minder dan 500 kg;
- 2° 100 euro tot 10.000 euro bij een overlading met 500 kg tot minder dan 1 000 kg;
- 3° 200 euro tot 20.000 euro bij een overlading met 1 000 kg tot minder dan 1 500 kg;
- 4° 300 euro tot 30.000 euro bij een overlading met 1 500 kg tot minder dan 2 000 kg;
- 5° 500 euro tot 50.000 euro bij een overlading met 2 000 kg tot minder dan 3 000 kg;
- 6° 750 euro tot 75.000 euro bij een overlading met 3 000 kg en meer. »

**Art. 17.** In artikel 6, § 1, lid 1, van hetzelfde decreet worden de woorden « statutaire of contractuele » ingevoegd tussen de woorden « aan » en « gewestelijke ».

**Art. 18.** In artikel 8, lid 1, van hetzelfde decreet worden de woorden « of in geval van schade die het gewestelijk openbaar weggennet wordt toegebracht ten gevolge van een overtreding bedoeld in artikel 5, § 1, 4°, of § 3 » ingevoegd tussen de woorden « artikel 5, § 1, 1°, en § 2, 2° en 3°, » en « kan ».

**Art. 19.** In hetzelfde decreet worden, tussen de hoofdstukken V en VI, een hoofdstuk *Vbis* en een artikel *8bis* ingevoegd luidend als volgt :

« HOOFDSTUK *Vbis*. — *Onmiddellijke inning*

Art. *8bis*. De domaniaal politieagent die een inbreuk op artikel 5 vaststelt kan, met de instemming van de overtreder, overgaan tot de onmiddellijke inning van een geldsom.

Het onmiddellijke inningsbedrag is 150 euro voor de inbreuken bedoeld in artikel 5, § 1, en 50 euro voor de inbreuken bedoeld in artikel 5, § 2.

Bij een inbreuk op artikel 5, § 3, bedraagt de onmiddellijke inningsom :

- 1° 150 euro bij een overlading van minder dan 500 kg;
- 2° 100 euro bij een overlading van 500 kg tot minder dan 1000 kg;
- 3° 200 euro bij een overlading van 1 000 kg tot minder dan 1 500 kg;
- 4° 300 euro bij een overlading van 1 500 kg tot minder dan 2 000 kg;
- 5° 500 euro bij een overlading van 2 000 kg tot minder dan 3 000 kg;
- 6° 750 euro bij een overlading van 3 000 kg en meer.

De domaniaal politieagent deelt zijn beslissing aan de procureur des Konings mee.

De Regering bepaalt de nadere regels voor de inning en de indexerings van de som.

De onmiddellijke betaling van de som dooft de mogelijkheid uit om de overtreder een administratieve geldboete op te leggen voor het beoogde feit.

De onmiddellijke betaling van de geheven som belet de procureur des Konings niet om de artikelen 216*bis* of 216*ter* van het Wetboek van strafvordering toe te passen of strafrechtelijke vervolgingen in te stellen. Bij toepassing van de artikelen 216*bis* of 216*ter* van het Wetboek van strafvordering wordt de onmiddellijk geïnde som toegerekend op de som bepaald door het openbaar ministerie en het eventuele overschot wordt terugbetaald.

Bij een veroordeling van belanghebbende wordt de onmiddellijk geïnde som toegerekend op de aan de Staat verschuldigde gerechtskosten en de uitgesproken geldboete, en het eventuele overschot wordt terugbetaald.

Bij een vrijspraak wordt de onmiddellijk geïnde som teruggegeven.

Bij een voorwaardelijke veroordeling wordt de onmiddellijk geïnde som teruggegeven na aftrek van de gerechtskosten. »

**Art. 20.** § 1. In artikel 9, § 1, van hetzelfde decreet wordt een lid 3 toegevoegd, luidend als volgt :

« Voor de inbreuken bedoeld in artikel 5, § 3, bedraagt de administratieve geldboete :

- 1° 50 euro tot 5.000 euro bij een overlading van minder dan 500 kg;
- 2° 100 euro tot 10.000 euro bij een overlading van 500 kg tot minder dan 10.000 kg;
- 3° 200 euro tot 20.000 euro bij een overlading van 1 000 kg tot minder dan 1 500 kg;
- 4° 300 euro tot 30.000 euro bij een overlading van 1 500 kg tot minder dan 2 000 kg;
- 5° 500 euro tot 50.000 euro bij een overlading van 2 000 kg tot minder dan 3 000 kg;
- 6° 750 euro tot 75.000 euro bij een overlading van 3 000 kg en meer. »

§ 2. In hetzelfde artikel 9, § 2, lid 1, wordt het woord « negentig » vervangen door het woord « zestig ».

§ 3. Het tweede lid van § 3 en het derde lid van § 8 van hetzelfde artikel 9 worden opgeheven.

**Art. 21.** In artikel 2 van het decreet van 17 december 1992 tot oprichting van de begrotingsgronden inzake openbare werken wordt lid 2 aangevuld met een punt *d*) luidend als volgt :

« *d*) de administratieve geldboetes geïnd krachtens artikel 9 van het decreet van 19 maart 2009 betreffende de instandhouding van het gewestelijke openbaar wegen- en waterwegendomein en de onmiddellijke inningen gestort op grond van artikel 8*bis* van hetzelfde decreet indien de overtreding begaan werd op het gewestelijk openbaar wegennet. »

In artikel 3 van hetzelfde decreet wordt lid 2 aangevuld met een punt *d*), luidend als volgt :

« *d*) de administratieve geldboetes geïnd krachtens artikel 9 van het decreet van 19 maart 2009 betreffende de instandhouding van het gewestelijke openbaar wegen- en waterwegendomein en de onmiddellijke inningen gestort op grond van artikel 8*bis* van hetzelfde decreet indien de overtreding begaan werd op het gewestelijk openbaar wegennet. »

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

Namen, op 22 december 2010.

De Minister-President,  
R. DEMOTTE

De Minister van Binnenlandse Aangelegenheden en Ambtenarenzaken,  
J.-M. NOLLET

De Minister van Begroting, Financiën, Tewerkstelling, Vorming en Sport,  
A. ANTOINE

De Minister van Economie, Tewerkstelling, Buitenlandse Handel en Nieuwe Technologieën,  
J.-C. MARCOURT

De Minister van de Plaatselijke Besturen en de Stad,  
P. FURLAN

De Minister van Gezondheid, Sociale Actie en Gelijke Kansen,  
Mevr. E. TILLIEUX

De Minister van Leefmilieu, Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit,  
Ph. HENRY

De Minister van Openbare Werken, Landbouw, Landelijke Aangelegenheden, Natuur, Bossen en Erfgoed,  
B. LUTGEN

Nota

(1) *Zitting 2010-2011.*

*Stukken van het Waals Parlement 299 (2010-2011).* - Nrs. 1 en 12.

*Volledig verslag.* Openbare vergadering van 21 december 2010.

Bespreking.

*Volledig verslag.* Openbare vergadering van 22 december 2010.

Stemming.