

Overwegende dat Oekraïense onderdanen en personen die ten gevolge van het gewapend conflict ontheemd zijn, krachtens artikel 2, lid 1, van Uitvoeringsbesluit (EU) 2022/382 van de Raad van 4 maart 2022 automatisch deze tijdelijke bescherming genieten, reeds daadwerkelijk in het Franse taalgebied verblijven en er hun kinderen ter wereld brengen, nog voordat zij een verblijfsvergunning krijgen;

Overwegende dat de administratieve situatie in verband met uitzonderlijke omstandigheden hen belet om op het ogenblik van de geboorte van hun kind te voldoen aan een voorwaarde voor de toekenning van kraamgeld waarin de artikelen 4, eerste lid, 2°, en 7, § 1, 1°, van het decreet van 8 februari 2018 betreffende het beheer en de betaling van de gezinsbijslagen voorzien, namelijk de voorwaarde dat het begunstigde kind op het ogenblik van zijn geboorte over een verblijfsvergunning beschikt;

Dat deze context het bijgevolg niet mogelijk maakt om in het Franse taalgebied overeenkomstig artikel 23 van de Grondwet de uitoefening van het recht op gezinsbijslagen van de betrokken kinderen, dat in het Franse taalgebied bij decreet moet worden gewaarborgd, en bijgevolg het recht om een menswaardig leven te leiden, waarvan dit het uitvloeisel is, te waarborgen;

Overwegende dat de Regering op grond van artikel 7, § 4 algemene afwijkingen kan toestaan van het vereiste van een verblijfsvergunning voor de betaling van kraamgeld aan de betrokkenen;

Overwegende dat de bepalingen van dit besluit terugwerkende kracht moeten krijgen tot 4 maart 2022, aangezien dit de datum van inwerkingtreding is van Uitvoeringsbesluit (EU) 2022/382 van de Raad van 4 maart 2022, zodat er geen verschil in behandeling ontstaat tussen de betrokken personen op grond van hun datum van aankomst in België;

Dat de terugwerkende kracht is gerechtvaardigd wanneer het erom gaat individuele rechten te beschermen en een voor de betrokkenen gunstiger maatregel toe te passen, mits deze terugwerkende kracht geen afbreuk doet aan individuele rechten of aan de rechtszekerheid doordat andere categorieën ontvangers van de geboortetoeelage niet worden benadeeld, maar het integendeel mogelijk maakt de rechten te harmoniseren en aldus de billijkheid tussen kinderen te waarborgen;

Op de voordracht van de Minister belast met gezinsbijslag;

Na beraadslaging,

Besluit :

**Artikel 1.** Dit besluit regelt overeenkomstig artikel 138 van de Grondwet een materie bedoeld in artikel 128, § 1, ervan.

**Art. 2.** In afwijking van artikel 7, § 1, 1°, van het decreet van 8 februari 2018 betreffende het beheer en de betaling van de gezinsbijslagen, wordt kraamgeld toegekend en betaald aan Oekraïense onderdanen of gelijkgestelden die tijdelijke bescherming genieten, wanneer het kind op het ogenblik van zijn geboorte niet in het bezit is van een verblijfsvergunning of een verblijfstitel in België, op voorwaarde dat het kind zijn wettelijke woonplaats of effectieve verblijfplaats in het Franse taalgebied heeft en een verblijfsvergunning verkrijgt binnen maximaal zes maanden na de geboortedatum.

De in lid 1 bedoelde Oekraïense onderdanen of daarmee gelijkgestelde personen zijn de in artikel 2, lid 1, van Uitvoeringsbesluit (EU) 2022/382 van de Raad van 4 maart 2022 bedoelde categorieën personen die op of na 24 februari 2022 uit Oekraïne ontheemd zijn geraakt als gevolg van de op die datum begonnen militaire invasie door de Russische strijdkrachten, en op wie de tijdelijke bescherming van toepassing is.

**Art. 3.** Dit besluit heeft uitwerking op 4 maart 2022.

**Art. 4.** De Minister belast met gezinsbijslag is belast met de uitvoering van dit besluit.

Namen, 23 februari 2023.

Voor de Regering:

De Minister-President,

E. DI RUPO

De Minister van Ambtenarenzaken, Informatica, Administratieve Vereenvoudiging,  
belast met Kinderbijslag, Toerisme, Erfgoed en Verkeersveiligheid,

V. DE BUE

## REGION DE BRUXELLES-CAPITALE — BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

### REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

[C – 2023/41249]

#### 17 MARS 2023. — Ordonnance relative à la gestion de la sécurité des infrastructures routières

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

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.

**Art. 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 ;

### BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

[C – 2023/41249]

#### 17 MAART 2023. — Ordonnantie betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur

Het Brusselse Hoofdstedelijke Parlement heeft aangenomen en Wij, Regering, bekrachtigen, het geen volgt :

HOOFDSTUK 1. — *Algemeen*

**Artikel 1.** Deze ordonnantie regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 39 van de Grondwet.

**Art. 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) 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 ;

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).

## CHAPITRE 2. — *Objet et champ d'application*

**Art. 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.

**Art. 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>.

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 infrastructureurproject, 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° « infrastructureurproject » : 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) en gebruikers van voortbewegingstoestellen.

## HOOFDSTUK 2. — *Onderwerp en toepassingsgebied*

**Art. 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.

**Art. 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 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.

**Art. 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*

**Art. 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.

**Art. 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 ;
  - 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*

**Art. 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.

**Art. 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.

**Art. 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*

**Art. 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.

**Art. 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) 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*

**Art. 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.

**Art. 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.

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

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

Les auditeurs sont désignés conformément aux exigences suivantes :

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

2° 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.

**Art. 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 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 ;

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

**Art. 10. § 1.** De auditor vermeldt in zijn auditverslag voor elke fase van het infrastructuurproject de verkeersveiligheidskritieke ontwerp-elementen. 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 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 afschermdende 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° 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.

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

**Art. 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 » ;

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) ;

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.

HOOFDSTUK 5. — *Verkeersveiligheidsbeoordeling van het wegennet*

**Art. 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 » ;

d) de waargenomen intensiteit fietsen aan beide zijden, met vermelding van « in de verkeersrichting » of « kruisend » ;

e) waargenomen intensiteit zware voertuigen ;

f) de geraamde voetgangersstromen, op basis van het gebruik van aangrenzende terreinen ;

g) de geraamde fietsersstromen, op basis van het gebruik van aangrenzende terreinen ;

3° Gegevens over ongevallen :

a) het aantal, plaats en oorzaak van dodelijke verkeersongevallen per groep van weggebruikers ;

b) het aantal en plaats van verkeersongevallen met zwaargewonden per groep van weggebruikers ;

4° Gebruikskenmerken :

a) de snelheidslimiet (algemeen, voor motorfietsen, voor vrachtwagens) ;

b) la vitesse d'exploitation (85e 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 ;

f) 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, etc.) ;

c) la distance des obstacles par rapport au bord de route ;

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 délinéation ;

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 et 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 ;

b) de reële snelheid (85ste percentiel) ;

c) het snelheidsbeheer en/of de verkeersremming ;

d) de aanwezigheid van ITS-voorzieningen : filewaarschuwingen, variabele informatieborden ;

e) de waarschuwingen in de omgevingen van scholen ;

f) de aanwezigheid van een toezichhouder bij oversteekplaatsen bij scholen op vooraf bepaalde tijdstippen ;

5° Geometrische kenmerken :

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 ;

b) de horizontale bogen ;

c) de hellingshoek en verticaal alignement ;

d) de zichtbaarheid en zichtafstanden ;

6° Obstaten, obstakelvrije zones en afschermdende constructies langs de weg :

a) omgeving van de wegwand en obstakelvrije zones ;

b) vaste obstakels langs de weg (bijvoorbeeld lichtmasten, bomen enz.) ;

c) de afstand tussen obstakels en de kant van de weg ;

d) de dichtheid van obstakels ;

e) de ribbelstroken ;

f) de afschermdende constructies langs de weg ;

7° Bruggen en tunnels :

a) de aanwezigheid van en het aantal bruggen, alsmede relevante informatie die daarop betrekking heeft ;

b) de aanwezigheid van en het aantal tunnels, alsmede relevante informatie die daarop betrekking heeft ;

c) de visuele elementen die risico's voor de veiligheid van de infrastructuur vormen ;

8° Kruispunten :

a) het type kruispunt en aantal takken (met vermelding van met name het type verkeerssturing en de aanwezigheid van afslagpijlen) ;

b) de aanwezigheid van verkeersgeleiders ;

c) de kwaliteit van het kruispunt ;

d) de verkeersintensiteiten op het kruispunt ;

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) ;

9° Onderhoud :

a) de defecten aan het wegdek ;

b) de slipweerstand van het wegdek ;

c) de conditie van de berm (met inbegrip van vegetatie) ;

d) de conditie van de verkeersborden, markeringen en afbakening ;

e) de conditie van de afschermdende constructies langs de weg ;

10° Voorzieningen voor kwetsbare weggebruikers :

a) de oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers (gelijkvloerse en ongelijkvloerse kruisingen) ;

b) de oversteekplaatsen voor fietsers (gelijkvloerse en ongelijkvloerse kruisingen) ;

c) de afscherming voor voetgangers ;

d) de aanwezigheid van stoepen of gescheiden voorzieningen ;

e) de voorzieningen voor fietsers en de soort voorzieningen (fietspaden, fietsstroken of andere) ;

f) de kwaliteit van de oversteekplaatsen voor voetgangers, wat de zichtbaarheid en signalering van elke voorziening betreft ;

g) de oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers op toegangswegen van aansluitende ondergeschikte wegen ;

h) de aanwezigheid van alternatieve routes voor voetgangers en fietsers indien er geen gescheiden voorzieningen zijn ;

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.

§ 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.

**Art. 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 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 ;

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) la visibilité à l'intersection ;

e) l'aménagement des voies supplémentaires aux intersections ;

f) le contrôle de la circulation aux intersections (par exemple l'arrêt contrôlé, les feux de circulation) ;

g) 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 ;

c) les dispositions pour les deux-roues motorisés ;

d) les transports publics et infrastructures publiques ;

e) 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 :

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) ;

11° « Pre-crash »- en « post-crash »-systemen ter vermindering van verkeersletsels en elementen ter beperking van de ernst van ongevallen :

a) de operationele netwerkcentra en andere surveillancevoorzieningen ;

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.

**Art. 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° 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) het wegwkantontwerp (bermen, lager gelegen stoepen, « cut and fill »-hellingen) ;

2° De kruispunten en knooppunten :

a) de geschiktheid van het type kruispunt/knooppunt ;

b) het geometrisch ontwerp van het kruispunt/knooppunt ;

c) de zichtbaarheid en leesbaarheid (waarneming) van kruispunten ;

d) de zichtbaarheid op het kruispunt ;

e) het ontwerp van extra rijstroken aan kruispunten ;

f) het verkeerbeheer aan kruispunten (bijvoorbeeld stoptekens, verkeerslichten) ;

g) de aanwezigheid van oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers ;

3° De voorzieningen voor kwetsbare weggebruikers :

a) de voorzieningen voor voetgangers ;

b) de voorzieningen voor fietsers ;

c) de voorzieningen voor gemotoriseerde tweewielers ;

d) het openbaar vervoer en openbare infrastructuur ;

e) 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 :

a) de coherente verkeersborden die het zicht niet belemmeren ;

b) de leesbaarheid van verkeersborden (plaats, grootte, kleur) ;

c) de wegwijzers ;

d) de coherente wegmarkeringen en afbakening ;

e) de leesbaarheid van wegmarkeringen (plaats, grootte en retroreflectiviteit in droge en natte omstandigheden) ;

- 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° Les feux de signalisation :  
 a) l'exploitation ;  
 b) la visibilité ;  
 6° Les objets, les zones de sécurité et les dispositifs de retenue routiers :  
 a) l'environnement de bord de route, dont la végétation ;  
 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 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.

**Art. 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.

- f) het passend contrast van wegmarkeringen ;  
 g) de verlichting van wegen en kruispunten ;  
 h) de passende wegwagapparatuur ;  
 5° De verkeerslichten :  
 a) de werking ;  
 b) de zichtbaarheid ;  
 6° De obstakels, obstakelvrije zones en afschermende constructies langs de weg :  
 a) de omgeving van de wegwag, met inbegrip van vegetatie ;  
 b) de gevaren in de wegwag en afstand tot de rand van de rijweg of het fietspad ;  
 c) de gebruikersvriendelijke aanpassing van de afschermende 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 afschermende 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 wegedeelten het nodig is de veiligheid van de weginfrastructuur te verbeteren, en stelt maatregelen vast die bij voorrang moeten worden uitgevoerd om die wegedeelten 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 wegedeelten met een laag veiligheidsniveau en wegedeelten 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.

**Art. 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 rijkhulpsystemen.



CHAPITRE 6. — *Inspections de sécurité routière périodiques*

**Art. 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.

§ 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*

**Art. 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*

**Art. 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.

**Art. 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.

HOOFDSTUK 6. — *Periodieke verkeersveiligheidsinspecties*

**Art. 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. 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*

**Art. 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*

**Art. 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° 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 manœuvre 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.

**Art. 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.

CHAPITRE 9. — *Dispositions abrogatoires et finales*

**Art. 18.** L'ordonnance du 19 mai 2011 relative à la gestion de la sécurité des infrastructures routières est abrogée.

**Art. 19.** La présente ordonnance entre en vigueur le lendemain de sa publication au *Moniteur belge*.

Promulguons la présente ordonnance, ordonnons qu'elle soit publiée au *Moniteur belge*.

Bruxelles, le 17 mars 2023.

Le Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé du Développement territorial et de la Rénovation urbaine, du Tourisme, de la Promotion de l'Image de Bruxelles et du Biculturel d'intérêt régional,

R. VERVOORT

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

E. VAN den BRANDT

Le Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la Transition climatique, de l'Environnement, de l'Énergie et de la Démocratie participative,

A. MARON

Le Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Finances, du Budget, de la Fonction publique, de la Promotion du Multilinguisme et de l'Image de Bruxelles,

S. GATZ

Le Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Emploi et de la Formation professionnelle, de la Transition numérique et des Pouvoirs locaux,

B. CLERFAYT

—————  
Note

Documents du Parlement:  
Session ordinaire 2022-2023  
A-635/1 Projet d'ordonnance  
A-635/2 Rapport  
Compte rendu intégral:  
Discussion et adoption: séance du vendredi 10 mars 2023

HOOFDSTUK 9. — *Opheffings- en slotbepalingen*

**Art. 18.** De ordonnantie van 19 mei 2011 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur wordt opgeheven.

**Art. 19.** Deze ordonnantie treedt in werking op de dag na de bekendmaking ervan in het *Belgisch Staatsblad*.

Kondigen deze ordonnantie af, bevelen dat ze in het *Belgisch Staatsblad* zal worden bekendgemaakt.

Brussel, 17 maart 2023.

De Minister-President van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Territoriale Ontwikkeling en Stadsvernieuwing, Toerisme, de promotie van het Imago van Brussel en Biculturele zaken van gewestelijk belang,

R. VERVOORT

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

E. VAN DEN BRANDT

De Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,

A. MARON

De Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt, de Promotie van Meertaligheid en van het Imago van Brussel,

S. GATZ

De Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Werk en Beroepsopleiding, Digitalisering en de Plaatselijke Besturen,

B. CLERFAYT

—————  
Nota

Documenten van het Parlement:  
Gewone zitting 2022-2023  
A-635/1 Ontwerp van ordonnantie  
A-635/2 Verslag  
Integraal verslag:  
Bespreking en aanneming: vergadering van vrijdag 10 maart 2023

## Annexe

## TABLEAU DE CONCORDANCE

**Région de Bruxelles-Capitale – Ordonnance du 17/03/2023 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> <ol style="list-style-type: none"> <li>principalement, un examen visuel, soit sur place soit par des moyens électroniques, des caractéristiques de conception de la route (sécurité inhérente) ; et</li> <li>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> </ol> <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 par 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 27/03/2023 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 ongevalstatistieken 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 wegnnet»: het wegnnet 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 wegcategoryering behoort tot de hoogste wegcategory onder de category «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 wegnnet hebben op het verkeersveiligheidsniveau van het wegnnet ;</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 wegnnet 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 wegnnet 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 «vergevingsgezinde 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 richtsnoeren worden in nauwe samenwerking met deskundigen van de lidstaten opgesteld.</p>	<p>Verkeersveiligheidsaudits betreffende de infrastructuur-projecten</p>	<p>Hoofdstuk 4/ Artikelen 8 tot 10</p>
<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>	<p>Verkeersveiligheidsbeoordeling van het wegennet</p>	<p>Hoofdstuk 5/ Artikelen 11 tot 13</p>
<p>Algemene uitvoeringsregels</p>	<p>Periodieke verkeersveiligheidsinspecties</p>	<p>Hoofdstuk 6/ Artikel 14</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. 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 vervolmaatregelen, 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. 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	/



Bepalingen van richtlijn 2008/96/EG zoals gewijzigd door richtlijn 2019/1936	Betreft	Bepalingen van de ordonnantie tot omzetting naar het BHG
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	/

COMMISSION COMMUNAUTAIRE COMMUNE  
DE BRUXELLES-CAPITALE

[C – 2023/41587]

30 MARS 2023. — Arrêté du Collège réuni de la Commission communautaire commune modifiant l'arrêté du Collège réuni de la Commission communautaire commune du 22 mai 2022 relatif à l'obligation de port du masque buccal dans les établissements de soins

Le Collège réuni de la Commission communautaire commune,

Vu l'ordonnance du 19 juillet 2007 relative à la politique de prévention en santé telle que modifiée par l'ordonnance du 7 avril 2022, art. 13/2 ;

Vu l'arrêté du Collège réuni de la Commission communautaire commune du 22 avril 2022 relatif à l'obligation de port du masque buccal dans les transports en commun et les établissements de soins ;

Vu l'arrêté du Collège réuni de la Commission communautaire commune du 22 mai 2022 relatif à l'obligation de port du masque buccal dans les établissements de soins et abrogeant l'arrêté du Collège réuni de la Commission communautaire commune du 22 avril 2022 relatif à l'obligation de port du masque buccal dans les transports en commun et les établissements de soins ;

Vu l'arrêté du Collège réuni de la Commission communautaire commune du 18 août 2022 modifiant l'arrêté du Collège réuni de la Commission communautaire commune du 22 mai 2022 relatif à l'obligation de port du masque buccal dans les établissements de soins ;

Vu l'arrêté du Collège réuni de la Commission communautaire commune du 17 novembre 2022 modifiant l'arrêté du Collège réuni de la Commission communautaire commune du 22 mai 2022 relatif à l'obligation de port du masque buccal dans les établissements de soins ;

Vu l'arrêté du Collège réuni de la Commission communautaire commune du 16 février 2023 modifiant l'arrêté du Collège réuni de la Commission communautaire commune du 22 mai 2022 relatif à l'obligation de port du masque buccal dans les établissements de soins ;

Considérant que le Comité de concertation du 20 mai 2022 avait décidé de désactiver le baromètre Corona mais de garder l'obligation de port du masque buccal dans les hôpitaux généraux, universitaires et de révalidation, les cabinets médicaux et les pharmacies ; ainsi que pendant les visites et soins à domicile lorsque la distance de 1,5 mètres ne peut pas être respectée ;

Que la Conférence Interministérielle Santé a décidé en date du 21 mars (22 mars) que la situation épidémiologique nécessitait une série de recommandations relatives au port de masques buccaux dans le secteur des soins de santé ;

Que cette décision a été prise sur base d'avis de plusieurs groupes d'experts, dont le Risk Assessment Group (RAG), le Comité scientifique stratégique (dirigé par le professeur E. Vlieghe), le Conseil Supérieur de la Santé, le Risk Management Group (RMG) et de nombreuses organisations professionnelles afin que le port du masque soit suffisamment réaliste et acceptable dans la pratique par les professionnels de la santé ;

Que l'obligation du port du masque ne s'impose plus ;

Vu l'urgence qui est motivée par le fait que la situation sanitaire n'exige plus que le port du masque reste obligatoire dans les établissements de soin et qu'il convient de mettre fin à cette obligation qui engendre des conséquences pénales au plus vite ;

GEMEENSCHAPPELIJKE GEMEENSCHAPS-COMMISSIE  
VAN BRUSSEL-HOOFDSTAD

[C – 2023/41587]

30 MAART 2023. — Besluit van het Verenigd College van de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie tot wijziging van het besluit van het Verenigd College van de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie van 22 mei 2022 betreffende de mondmaskerplicht in zorginstellingen

Het Verenigd College van de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie,

Gelet op de ordonnantie van 19 juli 2007 betreffende het preventieve gezondheidsbeleid, zoals gewijzigd bij de ordonnantie van 7 april 2022, art. 13/2;

Gelet op het besluit van het Verenigd College van de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie van 22 april 2022 betreffende de mondmaskerplicht in het openbaar vervoer en in zorginstellingen;

Gelet op het besluit van het Verenigd College van de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie van 22 mei 2022 betreffende de mondmaskerplicht in zorginstellingen en tot opheffing van het besluit van het Verenigd College van de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie van 22 april 2022 betreffende de mondmaskerplicht in het openbaar vervoer en in zorginstellingen;

Gelet op het besluit van het Verenigd College van de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie van 18 augustus 2022 tot wijziging van het besluit van het Verenigd College van de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie van 22 mei 2022 betreffende de mondmaskerplicht in zorginstellingen;

Gelet op het besluit van het Verenigd College van de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie van 17 november 2022 tot wijziging van het besluit van het Verenigd College van de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie van 22 mei 2022 betreffende de mondmaskerplicht in zorginstellingen;

Gelet op het besluit van het Verenigd College van de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie van 16 februari 2023 tot wijziging van het besluit van het Verenigd College van de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie van 22 mei 2022 betreffende de mondmaskerplicht in zorginstellingen;

Overwegende dat het Overlegcomité van 20 mei 2022 beslist had om de coronabarometer te desactiveren, maar om de mondmaskerplicht te behouden in algemene, universitaire en revalidatieziekenhuizen, medische kabinetten en apotheken; alsook tijdens huisbezoeken en voor thuisverpleging indien de afstand van 1,5 meter niet gerespecteerd kan worden;

Dat de Interministeriële Conferentie Volksgezondheid op 21 maart (22 maart) heeft beslist dat de epidemiologische situatie een reeks aanbevelingen vereiste in verband met de mondmaskerdracht in de gezondheidszorgsector;

Dat die beslissing is genomen op basis van het advies van verschillende expertengroepen, waaronder de Risk Assessment Group (RAG), het Strategic Scientific Committee (onder leiding van prof. E. Vlieghe), de Hoge Gezondheidsraad, de Risk Management Group (RMG) en vele professionele organisaties, zodat het dragen van een mondmasker in de praktijk voldoende haalbaar en aanvaardbaar is bij zorgprofessionals;

Dat de mondmaskerplicht niet langer geldt;

Gelet op de hoogdringendheid, ingegeven door het feit dat de gezondheidssituatie niet langer vereist dat het dragen van een mondmasker verplicht blijft in zorginstellingen en dat deze verplichting, waaraan strafrechtelijke gevolgen zijn gekoppeld, zo spoedig mogelijk moet worden opgeheven;