

REGION DE BRUXELLES-CAPITALE — BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

[C – 2023/31449]

8 JUIN 2023. — Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale exécutant l'ordonnance du 17 mars 2023 relative à la gestion de la sécurité des infrastructures routières

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Vu l'ordonnance du 17 mars 2023 relative à la gestion des infrastructures routières, les articles 4, § 3, 6, § 1^{er}, 9, § 1^{er}, 10, § 2, 11, § 1^{er}, 12, § 2, 14, § 1^{er}, 15, § 1^{er}, et 16, §§ 1^{er} et 3 ;

Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles Capitale du 13 juin 2013 portant la mise en application de l'ordonnance du 19 mai 2011 relative à la gestion de la sécurité des infrastructures routières ;

Vu l'arrêté ministériel du 13 juin 2013 relatif aux lignes directrices pour l'application des procédures de gestion de la sécurité des infrastructures routières et des notes stratégiques d'orientation ;

Vu le test d'égalité des chances réalisé le 12 avril 2023 en application de l'article 2 de l'ordonnance du 4 octobre 2018 tendant à l'introduction du test d'égalité des chances ;

Vu l'avis de l'Inspection des Finances, donné le 28 septembre 2022 ;

Vu l'accord du Ministre du Budget, donné le 11 octobre 2022 ;

Vu l'avis 73.253/4 du Conseil d'Etat, donné le 3 avril 2023, en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2^o, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973 ;

Sur la proposition de la Ministre de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,

Après délibération,

Arrête :

CHAPITRE 1^{er} — Définitions

Article 1^{er}. Au sens du présent arrêté, on entend par :

1° « Bruxelles Mobilité » : administration du Service Public Régional de Bruxelles chargée des équipements, des infrastructures et des déplacements ;

2° « Cellule EMPC » : Cellule Etude de Mobilité et de Partenariat avec les Communes de la DMSR de Bruxelles Mobilité ;

3° « Cellule Sécurité routière » : Cellule de la DMSR de Bruxelles Mobilité en charge de la politique de la sécurité routière ;

4° « DEN » : Direction Entretien de Bruxelles Mobilité ;

5° « DGI » : Direction Gestion et Entretien du service Maintien de Bruxelles Mobilité ;

6° « DMSR » : Direction Mobilité et Sécurité Routière du Service planification de Bruxelles Mobilité ;

7° « DPV » : Direction Projets Voiries de Bruxelles Mobilité ;

8° « Inspection ciblée » : l'inspection de sécurité routière ciblée dont fait état le paragraphe 1^{er} de l'article 12 de l'Ordonnance ;

9° « Note stratégique d'orientation » : note établie par la cellule EMPC de la DMSR de Bruxelles Mobilité, dans la cadre de la définition des objectifs de projets, qui reprend l'évaluation des incidences, définit les orientations et les priorités de mobilité et de sécurité routière qui doivent être intégrées dans la conception, la réalisation et la gestion de tout projet d'aménagement d'infrastructure ; cette note validée par le comité de management de Bruxelles Mobilité est transmise à l'auteur de projet ;

10° « Ordonnance Tunnel » : Ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 16 mai 2019 relative à l'exploitation et à la sécurité des tunnels routiers ;

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

[C – 2023/31449]

8 JUNI 2023. — Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot uitvoering van de ordonnantie van 17 maart 2023 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Gelet op de ordonnantie van 17 maart 2023 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur, artikelen 4, § 3, 6, § 1, 9, § 1, 10, § 2, 11, § 1, 12, § 1, 14, § 1, 15, 1, en 16, §§ 1 en 3 ;

Gelet op het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 13 juni 2013 houdende uitvoering van de ordonnantie van 19 mei 2011 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur ;

Gelet op het ministeriële besluit van 13 juni 2013 betreffende de richtlijnen voor de toepassing van de procedures voor het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur en van de strategische oriëntatienota's.

Gelet op de gelijke kansentest die overeenkomstig artikel 2 van de ordonnantie van 4 oktober 2018 tot invoering van de gelijkkansentest werd uitgevoerd op 12 april 2023 ;

Gelet op het advies van de Inspectie van Financiën, gegeven op 28 september 2022 ;

Gelet op het akkoord van de Minister van Begroting, gegeven op 11 oktober 2022 ;

Gelet op het advies nr. 73.253/4 van de Raad van State, gegeven op 3 april 2023, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 2^o, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973 ;

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

Na beraadslaging,

Besluit :

HOOFDSTUK 1 — Definities

Artikel 1. In dit besluit wordt verstaan onder:

1° "Brussel Mobiliteit": het bestuur van de Gewestelijke Overheidsdienst Brussel dat verantwoordelijk is voor de uitrusting, de infrastructuur en de verplaatsingen ;

2° "Cel MSPG": Cel Mobiliteitsstudies en Partnerschap met de Gemeenten van de DMVV van Brussel Mobiliteit ;

3° "Cel Verkeersveiligheid": Cel van de DMVV van Brussel Mobiliteit die verantwoordelijk is voor het beleid inzake verkeersveiligheid ;

4° "DO": Directie Onderhoud van Brussel Mobiliteit ;

5° "DBO": Directie Beheer en Onderhoud van de dienst Maintien van Brussel Mobiliteit ;

6° "DMVV": Directie Mobiliteit en Verkeersveiligheid van de dienst Planning van Brussel Mobiliteit ;

7° "DPW": Directie Projecten Wegen van Brussel Mobiliteit ;

8° "Gerichte inspectie": gerichte verkeersveiligheidsinspectie als bedoeld in de eerste paragraaf van artikel 12 van de Ordonnantie ;

9° "Strategische oriëntatienota": nota opgesteld door de cel MSPG van de DMVV van Brussel Mobiliteit in het kader van de bepaling van projectdoelstellingen, die een effectenbeoordeling omvat en de richtsnoeren en prioriteiten op het vlak van mobiliteit en verkeersveiligheid bepaalt waarmee rekening gehouden moet worden in de uitvoering en het beheer van elk project voor aanleg van infrastructuur. Deze nota wordt gevalideerd door het managementcomité van BM en wordt overgemaakt aan de projectontwerper ;

10° "Tunnelordonnantie": Ordonnantie van 16 mei 2019 betreffende de uitbating en de veiligheid van de verkeerstunnels ;

11° « Ordonnance » : l'ordonnance du 17 mars 2023 relative à la gestion de la sécurité des infrastructures routières ;

12° « Spécialisation multimodale des voiries »: spécialisation des voiries par mode telle qu'établie par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale en exécution de l'ordonnance du 26 juillet 2013 instituant un cadre en matière de planification de la mobilité et modifiant diverses dispositions ayant un impact en matière de mobilité ;

13° « Zone Zaca » : Zone à concentration anormales d'accidents car concentrant plus de 10 accidents sur une période de 2 ans.

CHAPITRE 2. — *Champ d'application*

Art. 2. § 1^{er}. Le présent arrêté 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 (UE) 2019/1936 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2019.

§ 2. Les dispositions du présent arrêté s'appliquent, outre les infrastructures routières du réseau routier mentionnées à l'article 4, § 1^{er}, de l'Ordonnance, aux infrastructures routières reprises dans la Spécialisation multimodale des voiries sous les catégories Auto PLUS, Poids-Lourds PLUS, et TC PLUS de surface.

§ 3. Les dispositions du chapitre 5 du présent arrêté s'appliquent aux voiries régionales et communales de la Région de Bruxelles-Capitale.

CHAPITRE 3. — *Evaluation des incidences sur la sécurité routière*

Section 1ère. — Organisme compétent

Art. 3. La Cellule Sécurité routière est l'organisme compétent pour, en vertu de l'article 6, § 1^{er} de l'Ordonnance, réaliser l'évaluation des incidences sur la sécurité routière des projets d'infrastructure.

Section 2. — Lignes directrices

Art. 4. § 1^{er}. La Cellule Sécurité routière rédige un avis sur l'évaluation des incidences sur la sécurité routière;

§ 2. L'avis tient compte des critères énumérés à l'article 7 de l'Ordonnance pour établir 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.

L'avis émet des recommandations pour l'auteur de projet.

§ 3. L'avis est transmis à la cellule EMPC qui l'insère dans la note stratégique d'orientation du projet d'infrastructure.

CHAPITRE 4. — *Les audits de sécurité routière sur les projets d'infrastructure*

Section 1ère. — Organisme compétent

Art. 5. § 1^{er}. La Cellule Sécurité routière est l'organisme en charge des audits en vertu du chapitre 4 de l'Ordonnance.

§ 2. Les auditeurs de la cellule Sécurité Routière ne sont pas soumis, pour l'exercice de leur mission d'auditeur, à l'autorité hiérarchique du Directeur de la DMSR, du chef de Service A4 ou du Directeur Général de Bruxelles Mobilité. Ils relèvent directement de l'autorité hiérarchique du Ministre régional bruxellois en charge de la sécurité routière.

§ 3. En cas de mobilité interne, les auditeurs de la cellule Sécurité Routière ne peuvent auditer un projet sur lequel ils ont précédemment travaillé au sein d'une autre cellule ou d'une autre direction de Bruxelles Mobilité.

Section 2. — Lignes directrices

Art. 6. Un audit est effectué pour chaque phase suivante d'un projet d'infrastructure :

1° En ce qui concerne les projets d'infrastructures routières appartenant au réseau routier transeuropéen, autoroutes et routes principales soumis à permis d'urbanisme :

- Phase avant-projet d'aménagement dans la phase de conception ;
- Phase projet d'aménagement dans la phase de conception ;
- Phase projet définitif pour permis d'urbanisme ;

11° "Ordonnantie": de ordonnantie van 17 maart 2023 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur;

12° "Multimodale wegspecialisatie": specialisatie van de wegen volgens verplaatsingsmodus als bepaald door de Brusselse Hoofdstedelijke Regering in uitvoering van de ordonnantie van 26 juli 2013 tot vaststelling van een kader inzake mobiliteitsplanning en tot wijziging van sommige bepalingen die een impact hebben op het vlak van mobiliteit;

13° "Ongevalgevoelige zone": Zone waar zich een abnormaal hoog aantal ongevallen voordoet, namelijk meer dan tien ongevallen in een periode van twee jaar.

HOOFDSTUK 2. — *Toepassingsgebied*

Art. 2. § 1. Dit besluit 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.

§ 2. De bepalingen van dit besluit zijn van toepassing op de weginfrastructuur van het in artikel 4, § 1 van de Ordonnantie vermelde wegennet, alsook op de weginfrastructuur die in de multimodale wegspecialisatie ressorteert onder de categorieën Auto PLUS, Vrachtwagen PLUS en bovengronds OV PLUS.

§ 3. De bepalingen van hoofdstuk 5 van dit besluit zijn van toepassing op de gewestwegen en gemeentewegen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

HOOFDSTUK 3. — *Beoordeling van de effecten op de verkeersveiligheid*

Afdeling 1. — Bevoegd orgaan

Art. 3. De cel Verkeersveiligheid is het bevoegde orgaan voor het beoordelen van de effecten van de infrastructuurprojecten op verkeersveiligheid overeenkomstig artikel 6, § 1, van de ordonnantie.

Afdeling 2. — Richtsnoeren

Art. 4. § 1. De cel Verkeersveiligheid stelt een advies op met betrekking tot de beoordeling van de effecten op de verkeersveiligheid;

§ 2. Het advies houdt rekening met de in artikel 7 van de Ordonnantie opgesomde criteria voor het uitvoeren van een vergelijkende strategische analyse van de effecten van een nieuwe weg of een substantiële wijziging van het bestaande wegennet op het vlak van de verkeersveiligheid.

Het advies omvat aanbevelingen voor de projectontwerper.

§ 3. Het advies wordt overgemaakt aan de cel MSPG, die het opneemt in de strategische oriëntatienota over het infrastructuurproject.

HOOFDSTUK 4. — *Verkeersveiligheidsaudits van de infrastructuurprojecten*

Afdeling 1. — Bevoegd orgaan

Art. 5. § 1. De cel Verkeersveiligheid is het verantwoordelijke orgaan voor de audits als bedoeld in hoofdstuk 4 van de Ordonnantie.

§ 2. De auditoren van de cel Verkeersveiligheid staan voor de uitoefening van hun opdracht als auditor niet onder het hiërarchische gezag van de directeur van de DMVV, noch van het diensthoofd A4 of de directeur-generaal van Brussel Mobiliteit. Ze ressorteren rechtstreeks onder het hiërarchische gezag van de Brusselse gewestminister die bevoegd is voor verkeersveiligheid.

§ 3. In geval van interne mobiliteit kunnen de auditoren van de cel Verkeersveiligheid geen project auditeren waaraan ze vroeger hebben meegewerkt bij een andere cel of directie van Brussel Mobiliteit.

Afdeling 2. — Richtsnoeren

Art. 6. Er wordt een audit uitgevoerd voor elk van de volgende fasen van een infrastructuurproject:

1° Wat betreft de weginfrastructuurprojecten die deel uitmaken van het trans-Europese wegennet, de autosnelwegen en de hoofdwegen waarvoor een stedenbouwkundige vergunning vereist is:

- Fase van het voorontwerp van aanleg in de ontwerpfasen;
- Fase van het ontwerp van aanleg in de ontwerpfasen;
- Fase van het definitieve ontwerp voor de stedenbouwkundige vergunning;

Phase de pré-mise en service a lieu avant la réception provisoire des travaux. Il comprend la vérification de l'adéquation des travaux au permis délivré quant aux normes de sécurité à respecter telles qu'elles résultent du projet d'aménagement finalisé.

2° En ce qui concerne les projets d'infrastructures routières soumis à permis d'urbanisme reprises dans la Spécialisation multimodale des voiries sous les catégories Auto PLUS, Poids-Lourds PLUS, ou TC PLUS de surface :

Phase avant-projet d'aménagement dans la phase de conception ;

Phase projet d'aménagement dans la phase de conception ;

Phase projet définitif pour permis d'urbanisme.

3° En ce qui concerne les projets d'infrastructures routières, non soumis à permis d'urbanisme reprises dans la Spécialisation multimodale des voiries sous les catégories Auto PLUS, Poids-Lourds PLUS, ou TC PLUS :

un audit est effectué pour la phase du projet d'aménagement dans la phase de conception.

Art. 7. § 1^{er}. Pour chaque phase d'audit mentionnée à l'article 6, le chef de projet envoie les plans du projet, accompagnés de coupes ou de tout autre document jugé pertinent dans le cadre de l'audit, sous format électronique (.pdf) aux auditeurs de la cellule Sécurité Routière.

Le chef de projet transmet également tout autre document que l'auditeur estime utile sur demande de ce dernier.

Une réunion d'information peut être organisée à la demande de l'auditeur ou du chef de projet.

§ 2. Le rapport d'audit est transmis au chef de projet dans un délai de 30 jours ouvrables à dater de la réception de l'ensemble des documents.

Une réunion d'information peut être organisée entre l'auditeur et le chef de projet pour expliquer le rapport d'audit.

§ 3. Le chef de projet justifie la non prise en compte des recommandations émises par les auditeurs dans un délai de 30 jours de la remise du rapport par l'auditeur.

§ 4. Le rapport d'audit complété par le chef de projet peut être joint au dossier de demande de Permis d'urbanisme.

Art. 8. Dans la première année de l'exploitation d'une infrastructure routière, en cas d'accident ou de plaintes récurrentes, un audit est réalisé en tenant compte des critères définis à l'article 10, § 1^{er}, 4°, de l'Ordonnance et à l'article 9 du présent arrêté.

Section 3. — Critères applicables au début de l'exploitation pour les audits de sécurité routière

Art. 9. En sus du point 4° du paragraphe 1^{er} de l'article 10 de l'Ordonnance, l'audit de début d'exploitation prendra en considération les plaintes émanant des usagers lors de la première année d'exploitation d'une infrastructure routière.

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

Section 1ère. — Organisme compétent

Art. 10. La Cellule Sécurité routière est l'organisme compétent, en vertu de l'article 11, § 1^{er}, de l'Ordonnance, pour réaliser l'évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier en exploitation.

Section 2. — Lignes directrices

Art. 11. § 1^{er}. Tous les deux ans, la Cellule Sécurité routière évalue la sécurité de l'ensemble du réseau routier de la Région de Bruxelles Capitale.

Cette identification est réalisée sur base :

1° des inspections ciblées que la Cellule Sécurité routière aura effectuée d'initiative ou suite à une plainte;

2° de toute donnée collectée, notamment par la voie électronique ou numérique.

De fase vóór de ingebruikneming gaat de voorlopige oplevering van de werken vooraf. Deze fase omvat de verificatie van de overeenkomst van de werken met de uitgereikte vergunning wat betreft de in acht te nemen veiligheidsnormen zoals die voortvloeien uit het definitieve ontwerp van aanleg.

2° Wat betreft de weginfrastructuurprojecten die een stedenbouwkundige vergunning vereisen en die in de multimodale wegspecialisatie behoren tot de categorie Auto PLUS, Vrachtwagens PLUS of bovengronds OV PLUS:

Fase van het voorontwerp van aanleg in de ontwerpfase;

Fase van het ontwerp van aanleg in de ontwerpfase;

Fase van het definitieve ontwerp voor de stedenbouwkundige vergunning.

3° Wat betreft de weginfrastructuurprojecten die geen stedenbouwkundige vergunning vereisen en die in de multimodale wegspecialisatie behoren tot de categorie Auto PLUS, Vrachtwagens PLUS of OV PLUS:

er wordt een audit uitgevoerd voor de fase van het ontwerp van aanleg in de ontwerpfase.

Art. 7. § 1. Voor elke in artikel 6 vermelde auditfase zendt de projectleider de projectplannen samen met de doorsnedes of elk ander document dat relevant geacht wordt voor de audit in elektronische vorm (.pdf) naar de auditoren van de cel Verkeersveiligheid.

De projectleider bezorgt op vraag van de auditor ook elke ander document dat laatstgenoemde nuttig acht.

Op vraag van de auditor of de projectleider kan er een informatievergadering georganiseerd worden.

§ 2. Het auditverslag wordt aan de projectleider overgemaakt binnen 30 werkdagen, te rekenen vanaf de ontvangst van alle documenten.

Om het auditverslag toe te lichten kunnen de auditor en de projectleider een vergadering beleggen.

§ 3. Als de projectleider de aanbevelingen van de auditoren niet volgt, verantwoordt hij dit binnen 30 dagen na de overhandiging van het verslag door de auditor.

§ 4. Het door de projectleider aangevulde auditverslag kan bij het aanvraagdossier voor de stedenbouwkundige vergunning gevoegd worden.

Art. 8. In het eerste jaar van gebruik van een weginfrastructuur wordt in het geval van een ongeval of herhaalde klachten een audit uitgevoerd volgens de criteria die zijn bepaald in artikel 10, § 1, 4°, van de Ordonnantie en artikel 9 van dit besluit.

Afdeling 3. — Criteria voor de verkeersveiligheidsaudits bij het eerste gebruik

Art. 9. De audit in de fase van het eerste gebruik houdt naast punt 4° van paragraaf 1 van artikel 10 van de Ordonnantie ook rekening met de klachten van gebruikers tijdens het eerste jaar van gebruik van een weginfrastructuur.

HOOFDSTUK 5. — *Verkeersveiligheidsbeoordeling van het wegennet.*

Afdeling 1. — Bevoegd orgaan

Art. 10. De cel Verkeersveiligheid is het bevoegde orgaan voor het uitvoeren van de verkeersveiligheidsbeoordeling van het hele wegennet dat in gebruik is, overeenkomstig artikel 11, § 1, van de Ordonnantie.

Afdeling 2. — Richtsnoeren

Art. 11. § 1. Om de twee jaar beoordeelt de Cel Verkeersveiligheid de veiligheid van het hele wegennet in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Deze identificatie gebeurt op basis van:

1° de gerichte inspecties die de Cel Verkeersveiligheid heeft uitgevoerd uit eigen beweging of naar aanleiding van een klacht;

2° alle gegevens die werden ingezameld, meer bepaald langs elektronische of digitale weg.

§ 2. La Cellule Sécurité routière classe les zones, voiries identifiées en fonction de leur niveau de sécurité, dans les catégories suivantes :

1° Priorité 1 : Zones concentrant plus de 10 accidents sur les 2 années, et nécessitant une intervention dans l'année ;

2° Priorité 2 : Zones concentrant plus de 10 accidents sur les 2 années, et nécessitant une intervention dans les 2 ans ;

3° Priorité 3 : Zones concentrant plus de 10 accidents sur les 2 années, et nécessitant une intervention dans les 3 ans.

§ 3. Cette évaluation est reprise sur une cartographie qui reprend, d'une part, les Zones Zaca et, d'autre part, les infrastructures routières marquées d'un indicateur de gravité.

§ 4. La cartographie est rendue publique sur Mobigis. La Cellule Sécurité routière avertit les gestionnaires de voiries régionaux et communaux de l'actualisation de la cartographie.

§ 5. Sur base de l'analyse dont question au paragraphe 1^{er}, la Cellule Sécurité routière décide de l'opportunité de mener des inspections ciblées;

§ 6. Pour les voiries gérée par Bruxelles Mobilité, la Cellule Sécurité routière transmet son analyse, avec ses recommandations et les mesures correctives envisagées, à la DPV et à la DGI.

CHAPITRE 6. — Inspections de sécurité routière périodiques

Section 1^{ère}. — Organisme compétent

Art. 12. La DGI est l'organisme compétent pour effectuer les inspections périodiques des infrastructures routières régionales tombant dans le champ d'application de la présente ordonnance.

Section 2. — Périodicité des inspections périodiques

Art. 13. Les inspections périodiques ont lieu tous les 3 ans.

Section 3. — Lignes directrices

Art. 14. § 1^{er}. L'inspection de sécurité routière périodique, telle que définie à l'article 2, 7^o, de l'Ordonnance, ne s'applique pas aux chantiers, la sécurisation de ces derniers incombant à l'administrateur en charge de la police des chantiers au sens de l'ordonnance du 3 mai 2018 relative aux chantiers en voirie publique.

§ 2. L'inspection périodique tient compte des éléments suivants :

1° les besoins des usagers de la route vulnérables ;

2° la sécurisation des tronçons du réseau routier contigus aux tunnels du réseau routier transeuropéen et des tunnels tombant sous le champ d'application de l'Ordonnance Tunnels;

3° l'état du revêtement ;

4° la signalisation verticale et les marquages au sol ;

5° l'éclairage routier ;

6° les équipements de voiries tels que notamment le mobilier urbain.

§ 3. En ce qui concerne les tronçons du réseau routier contigus aux tunnels du réseau routier transeuropéen et aux tunnels tombant sous le champ d'application de l'Ordonnance Tunnels, la DGI organise des inspections périodiques conjointes avec des représentants des autorités compétentes aux tunnels du réseau routier transeuropéen et des tunnels tombant sous le champ d'application de l'Ordonnance Tunnels.

§ 4 L'inspection périodique donne lieu à un rapport d'inspection périodique établi par la DGI en ce qui concerne les infrastructures routières régionales. Ce rapport est transmis à la DEN et à la Cellule sécurité routière.

§ 2. De cel Verkeersveiligheid deelt de onderzochte zones en wegen in volgens hun veiligheidsniveau, op basis van volgende categorieën:

1° Prioriteit 1: Zones met meer dan tien ongevallen in twee jaar die binnen het jaar een ingreep vergen;

2° Prioriteit 2: Zones met meer dan tien ongevallen in twee jaar die een ingreep vergen binnen een tijdspanne van twee jaar;

3° Prioriteit 3: Zones met meer dan tien ongevallen in twee jaar die een ingreep vergen binnen een tijdspanne van drie jaar;

§ 3. Deze beoordeling wordt opgenomen op een kaart die enerzijds de ongevalgevoelige zones weergeeft en anderzijds de weginfrastructuren, met een markering die de ernst van de situatie aangeeft.

§ 4. Deze kaart wordt gepubliceerd op Mobigis. De cel Verkeersveiligheid licht de gewestelijke en gemeentelijke wegbeheerders in over de bijwerking van de kaart.

§ 5. Op basis van de in paragraaf 1 bedoelde analyse beslist de cel Verkeersveiligheid of er gerichte inspecties aangewezen zijn;

§ 6. Voor de door Brussel Mobiliteit beheerde wegen maakt de cel Verkeersveiligheid haar analyse met haar aanbevelingen en de beoogde remediërende maatregelen over aan de DPW en de DBO.

HOOFDSTUK 6. — Periodieke verkeersveiligheidsinspecties

Afdeling 1. — Bevoegd orgaan

Art. 12. De DBO is het bevoegde orgaan voor het uitvoeren van de periodieke inspecties van de gewestelijke weginfrastructuur die tot het toepassingsgebied van deze ordonnantie behoort.

Afdeling 2. — Frequentie van de periodieke inspecties

Art. 13. De periodieke inspecties vinden om de drie jaar plaats.

Afdeling 3. — Richtsnoeren

Art. 14. § 1. De periodieke verkeersveiligheidsinspectie, zoals omschreven in artikel 2, 7^o, van de Ordonnantie, is niet van toepassing op bouwplaatsen, waarvan de veiligheid behoort tot de bevoegdheid van de bestuurder die verantwoordelijk is voor de orde op de bouwplaatsen in de zin van de ordonnantie van 3 mei 2018 betreffende de bouwplaatsen op de openbare weg.

§ 2. De periodieke inspectie houdt rekening met volgende aspecten:

1° de behoeften van de kwetsbare weggebruikers;

2° de veiligheid van de gedeelten van het wegennet die grenzen aan wegtunnels van het trans-Europese wegennet en de tunnels die behoren tot het toepassingsgebied van de Tunnelordonnantie;

3° de staat van het wegdek;

4° de verticale signalisatie en de wegmarkeringen;

5° de wegverlichting;

6° de wegutrustingen, waaronder het stadsmeubilair.

§ 3. Wat betreft de gedeelten van het wegennet die grenzen aan wegtunnels van het trans-Europese wegennet en de tunnels die behoren tot het toepassingsgebied van de Tunnelordonnantie organiseert de DBO gezamenlijke periodieke inspecties met de vertegenwoordigers van de overheden die bevoegd zijn voor de tunnels van het trans-Europese wegennet en de tunnels die behoren tot het toepassingsgebied van de Tunnelordonnantie.

§ 4 De DBO maakt van de periodieke inspectie een verslag op met betrekking tot de gewestelijke weginfrastructuren. Dit verslag wordt bezorgd aan de DO en aan de cel Verkeersveiligheid.

CHAPITRE 7. — *Inspections ciblées**Section 1ère.* — Organisme compétent

Art. 15. La Cellule Sécurité routière est l'organisme compétent pour, en vertu de l'article 12 de l'Ordonnance, réaliser en tant qu'expert les inspections ciblées.

Section 2. — Lignes directrices

Art. 16. § 1^{er}. Une inspection ciblée d'une route existante ou d'un tronçon de route existant est effectuée lors d'une visite sur place par la Cellule Sécurité routière:

1° sur base de plaintes ,d'informations fournies par les usagers de la route, ou sur initiative de l'organisme compétent ;

2° conformément au paragraphe 1^{er} de l'article 11 en suite d'une évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier en exploitation.

§ 2. L'inspection ciblée donne lieu à une décision motivée établie par la Cellule Sécurité routière en ce qui concerne les infrastructures routières gérées par Bruxelles Mobilité.

§ 3. La décision motivée contient au moins :

1° le bilan de l'accidentologie des lieux;

2° l'identification des problèmes constatés ;

3° l'identification des risques associés ;

4° les éventuelles recommandations à apporter à l'infrastructure pour éviter de nouvelles collisions ou en limiter les conséquences.

§ 4. La décision motivée visant à déterminer si des mesures correctives sont nécessaires est transmise par la Cellule Sécurité routière à la DPV et à la DGI de Bruxelles Mobilité.

CHAPITRE 8. — *Etablissement de rapports d'accidents mortels**Section 1ère.* — Organisme compétent

Art. 17. La Cellule Sécurité routière est l'organisme compétent pour dresser en vertu de l'article 16, § 1^{er}, de l'Ordonnance, le rapport d'accident pour chaque accident mortel survenu sur une infrastructure routière du réseau de la Région de Bruxelles-Capitale.

Section 2. — Lignes directrices

Art. 18. Le rapport d'accident mortel, avec les éventuelles recommandations qu'il contient, est transmis par la Cellule de la DMSR :

1° à la DPV et à la DGI de Bruxelles Mobilité s'il s'agit d'une infrastructure régionale ;

2° au Bourgmestre de la commune sur le territoire duquel l'accident mortel a eu lieu s'il s'agit d'une infrastructure gérée par une commune.

Section 3. — Contenu du rapport d'accident mortel

Art. 19. En sus des éléments mentionnés à l'article 16, § 2, de l'Ordonnance, le rapport d'accident mortel :

1° détermine dans quelle mesure l'infrastructure a pu jouer un rôle direct dans la survenue de la collision ;

2° détermine si l'infrastructure a pu contribuer à aggraver les conséquences de la collision ;

3° contient l'analyse des différentes phases de l'accident ;

4° contient les scénarii probables de l'accident ;

5° contient les éventuelles recommandations à apporter à l'infrastructure pour éviter de nouvelles collisions ou limiter les conséquences de celles-ci ;

6° contient, le cas échéant, des recommandations en termes de contrôle-sanction ou encore de sensibilisation- éducation des usagers.

HOOFDSTUK 7. — *Gerichte inspecties**Afdeling 1.* — Bevoegd orgaan

Art. 15. De cel Verkeersveiligheid is het bevoegde orgaan om als deskundige de gerichte inspecties op grond van artikel 12 van de Ordonnantie uit te voeren.

Afdeling 2. — Richtsnoeren

Art. 16. § 1. Een gerichte inspectie van een bestaande weg of een bestaand weggedeelte wordt uitgevoerd in het kader van een bezoek ter plaatse door de cel Verkeersveiligheid:

1° naar aanleiding van klachten of door weggebruikers meegedeelde informatie of op initiatief van het bevoegde orgaan;

2° conform paragraaf 1 van artikel 11 na een veiligheidsbeoordeling van het hele wegennet dat in gebruik is.

§ 2. De gerichte inspectie geeft aanleiding tot een gemotiveerd besluit van de cel Verkeersveiligheid wat betreft de door Brussel Mobiliteit beheerde weginfrastructuren.

§ 3. Het gemotiveerde besluit omvat minstens:

1° de plaatselijke ongevalsgegevens;

2° een opgave van de vastgestelde problemen;

3° een opgave van de eraan verbonden risico's;

4° de eventuele aanbevelingen voor ingrepen aan de infrastructuur om ongevallen te voorkomen of de gevolgen ervan te beperken.

§ 4. De cel Verkeersveiligheid maakt het gemotiveerde besluit dat bepaalt of er remediërende maatregelen nodig zijn over aan de DPW en aan de DBO van Brussel Mobiliteit.

HOOFDSTUK 8. — *Opstellen van verslagen over dodelijke ongevallen**Afdeling 1.* — Bevoegd orgaan

Art. 17. De cel Verkeersveiligheid is het bevoegde orgaan voor het opmaken van het verslag naar aanleiding van elk dodelijk ongeval op een weginfrastructuur van het wegennet van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest overeenkomstig artikel 16, § 1, van de Ordonnantie.

Afdeling 2. — Richtsnoeren

Art. 18. De cel van de DMVV bezorgt het verslag over een dodelijk ongeval, met de eventuele aanbevelingen die erin vervat zijn, aan:

1° de DPW en de DBO van Brussel Mobiliteit als het gaat om een gewestelijke infrastructuur;

2° aan de burgemeester van de gemeente waar het dodelijk ongeval zich heeft voorgedaan als het gaat om een door een gemeente beheerde infrastructuur.

Afdeling 3. — Inhoud van het verslag over een dodelijk ongeval

Art. 19. Het verslag over een dodelijk ongeval bevat de in artikel 16, § 2, van de Ordonnantie vermelde informatie en aanvullend daarop:

1° bepaalt het in welke mate de infrastructuur een rechtstreekse oorzaak kon zijn van het ongeval;

2° bepaalt het of de infrastructuur de gevolgen van het ongeval kon verergeren;

3° bevat het een analyse van de ongevalsfasen;

4° bevat het de vermoedelijke scenario's van het ongeval;

5° bevat het eventuele aanbevelingen voor ingrepen aan de infrastructuur om nieuwe ongevallen te voorkomen of de gevolgen ervan te beperken;

6° bevat het indien van toepassing aanbevelingen op het vlak van controle en sancties of bewustmaking en educatie van de gebruikers.

CHAPITRE 9. — *Disposition abrogatoire*

Art. 20. Sont abrogés :

1° l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles Capitale du 13 juin 2013 portant la mise en application de l'ordonnance du 19 mai 2011 relative à la gestion de la sécurité des infrastructures routières ;

2° l'arrêté ministériel du 13 juin 2013 relatif aux lignes directrices pour l'application des procédures de gestion de la sécurité des infrastructures routières et des notes stratégiques d'orientation.

CHAPITRE 10. — *Disposition finale*

Art. 21. La Ministre de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière est chargée de l'exécution du présent arrêté.

Bruxelles, le 8 juin 2023.

Pour le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

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

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

HOOFDSTUK 9. — *Opheffingsbepaling*

Art. 20. Worden opgeheven:

1° het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 13 juni 2013 houdende uitvoering van de ordonnantie van 19 mei 2011 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur;

2° het ministeriële besluit van 13 juni 2013 betreffende de richtlijnen voor de toepassing van de procedures voor het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur en van de strategische oriëntatienota's.

HOOFDSTUK 10. — *Slotbepaling*

Art. 21. De minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid wordt belast met de uitvoering van dit besluit.

Brussel, 8 juni 2023.

Voor de Brusselse Hoofdstedelijke Regering:

De minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,
R. VERVOORT

De minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,
E. VAN DEN BRANDT

COMMISSION COMMUNAUTAIRE FRANÇAISE DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

[C – 2023/42731]

8 JUIN 2023. — Décret portant assentiment à la Convention du Conseil de l'Europe sur l'accès aux documents publics, faite à Tromsø le 18 juin 2009

L'assemblée a adopté et Nous, Collège sanctionnons ce qui suit :

Article 1^{er}. Le présent décret règle une matière visée à l'article 39 de la Constitution.

Art. 2. Assentiment est donné à la Convention du Conseil de l'Europe sur l'accès aux documents publics, faite à Tromsø le 18 juin 2009.

Bruxelles, le 8 juin 2023.

La Ministre-Présidente du Collège,
B. TRACHTE

VERTALING

FRANSE GEMEENSCHAPSCOMMISSIE VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

[C – 2023/42731]

8 JUNI 2023. — Decreet houdende instemming met het Verdrag van de Raad van Europa inzake de toegang tot officiële documenten, opgemaakt in Tromsø op 18 juni 2009

De Vergadering heeft aangenomen en Wij, het College, bekrachtigen hetgeen volgt :

Artikel 1. Dit decreet regelt een aangelegenheid bedoeld in artikel 39 van de Grondwet.

Art. 2. Instemming wordt betuigd met het Verdrag van de Raad van Europa inzake de toegang tot officiële documenten, opgemaakt in Tromsø op 18 juni 2009.

Brussel, 8 juni 2023.

De minister-voorzitster van het College,
B. TRACHTE