

31/03/2022 - Avant – projet d’ordonnance relative à la gestion de la sécurité des infrastructures routières	31/03/22 - Voorontwerp van ordonnantie betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur
TABLE DES MATIÈRES	INHOUDSTAFEL
CHAPITRE 1er – Généralités	HOOFDSTUK 1 – Algemeen
CHAPITRE 2 – Objet et champ d’application	HOOFDSTUK 2 – Onderwerp en toepassingsgebied
CHAPITRE 3 - Évaluation des incidences sur la sécurité routière des projets d’infrastructure	HOOFDSTUK 3 - Beoordeling van de effecten op de verkeersveiligheid van de infrastructuurprojecten
CHAPITRE 4 - Audits de sécurité routière pour les projets d’infrastructure	HOOFDSTUK 4 - Verkeersveiligheidsaudits betreffende de infrastructuurprojecten
CHAPITRE 5- Évaluation de la sécurité de l’ensemble du réseau routier	HOOFDSTUK 5 - Verkeersveiligheidsbeoordeling van het wegennet
CHAPITRE 6 - Inspections de sécurité routière périodiques	HOOFDSTUK 6 - Periodieke verkeersveiligheidsinspecties
CHAPITRE 7- Adoption et communication de lignes directrices	HOOFDSTUK 7 - Vaststelling en kennisgeving van richtsnoeren
CHAPITRE 8- Gestion des données par établissement de rapports	HOOFDSTUK 8 - Gegevensbeheer via het opstellen van verslagen
CHAPITRE 9- Dispositions abrogatoires et finales.	HOOFDSTUK 9 - Opheffings- en slotbepalingen
Avant – projet d’ordonnance relative à la gestion de la sécurité des infrastructures routières	Voorontwerp van ordonnantie betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur
EXPOSE DES MOTIFS	MEMORIE VAN TOELICHTING
<p>L’ordonnance du 3 mai 2011 relative à la gestion de la sécurité des infrastructures routières avait pour vocation de transposer partiellement la Directive 2008/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières.</p> <p>Cette transposition fut complétée par une arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 13 juin 2013 ainsi que par un arrêté ministériel du 13 juin 2013 relatif aux lignes directrices pour l’application des procédures de gestion de la sécurité des infrastructures routières et des notes stratégiques d’orientation</p>	<p>De ordonnantie van 3 mei 2011 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur was bedoeld om Richtlijn 2008/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 november 2008 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur gedeeltelijk om te zetten. Deze omzetting werd vervolledigd door een besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 13 juni 2013, alsook door een ministerieel besluit van 13 juni 2013 betreffende de richtsnoeren voor de toepassing van de procedures voor het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur en van de strategische oriëntatienota's.</p>

<p>Dans la mesure où la directive 2019/1936 du 23 octobre 2019 modifiant la directive 2008/96/CE concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières doit être transposée et qu'elle modifie considérablement la matière, il est plus facile de repartir d'une page blanche et d'abroger l'ordonnance du 3 mai 2011.</p> <p>Il est à noter que les arrêtés d'exécution de la précédente ordonnance, ont été plus exigeants tant en termes de champ d'application de audits de sécurité routière qu'en termes d'inspection de sécurité routière.</p> <p>En effet, vu la part très réduite du réseau visé par la Directive sur l'ensemble des voiries de la Région, le gouvernement avait décidé en 2011 et 2013, d'étendre le champs d'application de l'ordonnance à toute les voiries du réseau primaire de la Région et de déjà prévoir deux type d'inspection de sécurité routière, l'une dans le cadre de l'entretien et l'autre dans une optique d'amélioration pro active de l'infrastructure.</p> <p>L'arrêté d'exécution découlant de ce nouveau projet d'ordonnance ne pourra pas réduire l'ambition d'alors.</p>	<p>In de mate waarin Richtlijn 2019/1936 van 23 oktober 2019 tot wijziging van Richtlijn 2008/96/EG betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur moet worden omgezet en ze de materie aanzienlijk wijzigt, is het gemakkelijker om met een wit blad te herbeginnen en de ordonnantie van 3 mei 2011 in te trekken.</p> <p>Er zij op gewezen dat de uitvoeringsbesluiten van de voorgaande ordonnantie veeleisender waren, zowel in termen van toepassingsgebied van verkeersveiligheidsaudits als in termen van verkeersveiligheidsinspectie.</p> <p>Aangezien de Richtlijn slechts betrekking had op een heel klein deel van het wegennet van het Gewest, had de regering in 2011 en 2013 immers beslist om het toepassingsgebied van de ordonnantie uit te breiden tot alle wegen van het primaire net van het Gewest en reeds te voorzien in twee soorten verkeersveiligheidsinspectie: een in het kader van het onderhoud en een met het oog op een proactieve verbetering van de infrastructuur.</p> <p>Het uitvoeringsbesluit dat uit dit nieuwe ontwerp van ordonnantie voortvloeit, zal de ambitie van toen niet kunnen verminderen.</p>
Avant – projet d'ordonnance relative à la gestion de la sécurité des infrastructures routières	Voorontwerp van ordonnantie betreffende beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur
COMMENTAIRE DES ARTICLES	COMMENTAAR BIJ DE ARTIKELN
CHAPITRE 1er – Généralités	HOOFDSTUK 1 – Algemeen
<i>Article 2</i>	<i>Artikel 2</i>
<p>Cet article propose une série de définitions pour les besoins de l'ordonnance relative à la gestion de la sécurité des infrastructures routière. Les innovations par rapport à l'ordonnance de 2011 sont les suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Changement de définition du « réseau routier transeuropéen » : il s'agit dorénavant du réseaux routiers répertoriés par le règlement (UE) no 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil; - Définition d'une « autoroute » ; - Définition d'une « route principale » ; 	<p>In dit artikel wordt een reeks definities voorgesteld in het kader van de toepassing van de ordonnantie betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur. De vernieuwingen ten opzichte van de ordonnantie van 2011 zijn de volgende:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wijziging van definitie van het "trans-Europees wegennet": het betreft voortaan de wegennetten vermeld in Verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad; - Definitie van een "autosnelweg";

<ul style="list-style-type: none"> - Abandon des notions de « classification des tronçons à forte concentration d'accidents » et « classification de la sécurité du réseau » ; - Abandon de la notion de « inspection de sécurité » remplacée par les notions de « inspection de sécurité routière ciblée » et d' »inspection de sécurité routière périodique » ; - La définition d' « usagers de la route vulnérable ». 	<ul style="list-style-type: none"> - Definitie van een "hoofdweg"; - Afschaffing van de begrippen "classificeren van gedeelten met een hoog aantal verkeersongevallen" en "classificatie van de verkeersveiligheid van het wegennet"; - Afschaffing van het begrip "verkeersveiligheidsinspectie", vervangen door de begrippen "gerichte verkeersveiligheidsinspectie" en "periodieke verkeersveiligheidsinspectie"; - Definitie van "kwetsbare weggebruikers".
CHAPITRE 2 – Objet et champ d'application,	HOOFDSTUK 2 – Onderwerp en toepassingsgebied
<i>Article 3</i>	<i>Artikel 3</i>
Cet article n'appelle pas de commentaires.	Dit artikel vereist geen commentaar.
<i>Article 4</i>	<i>Artikel 4</i>
<p>Cet article définit le champ d'application de l'ordonnance.</p> <p>La directive 2008/96/CE couvre exclusivement les infrastructures routières. La présente ordonnance n'a donc pas d'incidence sur la législation en matière de circulation routière, ni sur la compétence des États membres à prendre des décisions de leur propre autorité dans ce domaine législatif.</p> <p>L'avant -projet d'ordonnance englobe dorénavant dans son champ d'application les points nouveaux suivants tels qu'édictees par la Directive 2019/1936 du 23 octobre 2019:</p> <ul style="list-style-type: none"> - les tronçons routiers qui franchissent des ponts et ceux qui franchissent des tunnels faisant partie du réseau sont désormais couverts par la présente ordonnance à l'exception des tunnels couverts par la directive 2004/54/CE du Parlement européen et du Conseil qui tombent, eux, sous le champ d'application de l'ordonnance du 16 mai 2009 relative à l'exploitation et à la sécurité des tunnels routiers ; - les entrées et sorties des aires de stationnement situées le long du réseau 	<p>In dit artikel wordt het toepassingsgebied van de ordonnantie gedefinieerd.</p> <p>Richtlijn 2008/96/EG heeft alleen betrekking op weginfrastructuur. Deze ordonnantie heeft dus geen effect op de wegverkeerswetgeving, noch op de bevoegdheid van de lidstaten om op eigen gezag besluiten te nemen met betrekking tot dit wetgevingsdomein.</p> <p>Het voorontwerp van ordonnantie omvat voortaan in het toepassingsgebied de volgende nieuwe punten zoals uitgevaardigd bij Richtlijn 2019/1936 van 23 oktober 2019:</p> <ul style="list-style-type: none"> - de weggedeelten over bruggen en door tunnels die deel uitmaken van het netwerk, worden voortaan gedekt door deze ordonnantie, met uitzondering van de tunnels gedekt door Richtlijn 2004/54/EG van het Europees Parlement en de Raad, die onder het toepassingsgebied van de ordonnantie van 16 mei 2009 betreffende de uitbating en de veiligheid van de verkeerstunnels vallen;

<p>relèvent du champ d'application de la présente ordonnance, en particulier les autoroutes et les routes principales ;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Une proportion élevée d'accidents de la route se produisent sur une faible proportion des routes dont les volumes de trafic et les vitesses sont élevés et où il existe une grande diversité de niveaux de trafic à des vitesses différentes. Par conséquent, l'extension limitée du champ d'application de la directive 2008/96/CE aux autoroutes et aux autres routes principales situées en dehors du réseau RTE-T devrait contribuer sensiblement à l'amélioration de la sécurité des infrastructures routières au sein de l'Union ; <p>Pour que cette extension du champ d'application produise l'effet escompté, il est logique que les routes principales autres que les autoroutes incluent toutes les routes qui appartiennent à la catégorie de route la plus élevée en dessous de la catégorie «autoroute» dans la classification nationale des routes.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - de opritten naar en de afritten van de parkeerterreinen langs het net, in het bijzonder langs de autosnelwegen en hoofdwegen, vallen onder het toepassingsgebied van deze ordonnantie; - Een groot gedeelte van de verkeersongevallen doet zich voor op een klein gedeelte van het wegennet, namelijk op wegen met grote verkeersvolumes, hoge snelheden, een grote diversiteit aan verkeersniveaus alsook verschillende rijnsnelheden. De beperkte uitbreiding van het toepassingsgebied van Richtlijn 2008/96/EG tot de autosnelwegen en andere hoofdwegen die geen deel uitmaken van het TEN-T-netwerk, zou dan ook een aanzienlijke bijdrage moeten leveren tot de verbetering van de verkeersveiligheid van de weginfrastructuur in de hele Unie; Om ervoor te zorgen dat een dergelijke uitbreiding van het toepassingsgebied het beoogde effect heeft, is het logisch dat hoofdwegen die geen autosnelwegen zijn, alle wegen omvatten die in de nationale wegcategorisering behoren tot de hoogste wegcategorie die zich bevindt onder de categorie "autosnelweg".
<p><i>Article 5</i></p> <p>Cet article introduit les chapitres suivants en mettant l'accent sur les quatre grands pôles pour lesquels l'avant-projet d'ordonnance prescrit l'instauration et la mise en œuvre de procédures :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) <u>Une évaluation des incidences sur la sécurité routière des projets d'infrastructure</u> (chapitre 3 de l'ordonnance)) à savoir une analyse comparative stratégique des incidences qu'une nouvelle route ou une modification substantielle du réseau existant auront sur le niveau de sécurité du réseau routier; 	<p><i>Artikel 5</i></p> <p>In dit artikel worden de volgende hoofdstukken ingeleid waarbij de nadruk wordt gelegd op de vier grote polen waarvoor het voorontwerp van ordonnantie de invoering en de implementatie van procedures voorschrijft:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) <u>Een evaluatie van de effecten van infrastructuurprojecten op de verkeersveiligheid</u> (hoofdstuk 3 van de ordonnantie), namelijk een strategische vergelijkende analyse van de gevolgen die een nieuwe weg of substantiële wijziging van het bestaande net zal hebben op het veiligheidsniveau van het wegennet;

<p>2) <u>Des audits de sécurité routière des projets d'infrastructure</u> (chapitre 4 de l'ordonnance) à savoir une vérification indépendante, détaillée, systématique et technique de la sécurité portant sur les caractéristiques de conception d'un projet d'infrastructure routière et couvrant toutes les étapes depuis la planification jusqu'au début de l'exploitation ;</p> <p>3) <u>Des évaluations de la sécurité de l'ensemble du réseau routier</u> (chapitre 5 de l'ordonnance)</p> <p>La Directive 2019/1936 du 23 octobre 2019 remplace l'ancienne procédure de « Classification et gestion de la sécurité sur le réseau routier en exploitation » par celle d'« évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier ». Ce troisième levier permettant une gestion efficace de la gestion des infrastructures routières fait donc l'objet d'une réglementation nouvelle faisant l'objet du Chapitre 5 de l'avant-projet d'ordonnance. Le préambule de la Directive nous indique ainsi que « <i>l'évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier, fondée sur les risques, s'est révélée être un outil efficace et efficient pour identifier les parties du réseau qui devraient faire l'objet d'inspections de sécurité routière plus détaillées et pour donner la priorité aux investissements qui ont le potentiel d'améliorer la sécurité de l'ensemble du réseau.</i> L'ensemble du réseau routier couvert par la présente directive devrait, dès lors, être systématiquement évalué, y compris au moyen de données collectées par voie électronique ou numérique, pour améliorer la sécurité routière dans l'ensemble de l'Union. L'intégration des éléments les plus performants de l'ancienne procédure de «classification et gestion de la sécurité sur le réseau routier en exploitation» dans la nouvelle procédure d'évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier devrait permettre un meilleur recensement des tronçons routiers où les possibilités</p>	<p>2) <u>Audits van de verkeersveiligheid van infrastructuurprojecten</u> (hoofdstuk 4 van de ordonnantie), namelijk een onafhankelijke, gedetailleerde, systematische en technische verificatie die betrekking heeft op de ontwerpkenmerken van een weginfrastructuurproject en die alle fasen vanaf de planning tot het begin van de exploitatie omvat;</p> <p>3) <u>Veiligheidsevaluaties van het gehele wegennet</u> (hoofdstuk 5 van de ordonnantie)</p> <p>Richtlijn 2019/1936 van 23 oktober 2019 vervangt de vroegere procedure ter "classificatie en beheer van de verkeersveiligheid van het in gebruik zijnde wegennet" door die ter "verkeersveiligheidsbeoordeling van het wegennet". Deze derde hefboom voor een doeltreffend beheer van de weginfrastructuur vormt dus het voorwerp van een nieuwe reglementering die in Hoofdstuk 5 van het voorontwerp van ordonnantie wordt behandeld. In de preambule van de Richtlijn staat: "Risicogebaseerde verkeersveiligheidsbeoordelingen van het wegennet zijn een efficiënt en effectief instrument gebleken om te bepalen welke gedeelten van het wegennet aan een meer gerichte en gedetailleerde verkeersveiligheidsinspectie moeten worden onderworpen en welke investeringen prioriteit moeten krijgen omdat ze kunnen leiden tot een verbetering van de veiligheid op het volledige wegennet. Het volledige wegennet dat onder deze richtlijn valt, moet dan ook systematisch worden beoordeeld, onder meer aan de hand van elektronisch en digitaal verzamelde gegevens, om de verkeersveiligheid in de hele Unie te verbeteren. Door de best presterende onderdelen van de oude procedure voor de "classificatie en het beheer van de verkeersveiligheid van het in gebruik zijnde wegennet" te integreren in de nieuwe procedure voor de</p>
---	---

<p><i>d'amélioration de la sécurité sont les plus grandes et où les interventions ciblées devraient apporter les améliorations les plus importantes. Afin d'améliorer la qualité, l'objectivité et l'efficacité des procédures GSIR, il est utile de permettre aux États membres de tirer parti, lorsque cela s'avère pertinent, de l'évolution constante des technologies pour inspecter les tronçons routiers, documenter les conditions de sécurité routière et collecter d'autres données liées à la sécurité du réseau routier. Le suivi systématique des résultats des procédures GSIR est une étape essentielle pour parvenir aux améliorations de la sécurité des infrastructures routières nécessaires pour atteindre les objectifs de l'Union en matière de sécurité routière. À cette fin, les plans d'action prioritaires devraient veiller à ce que les interventions nécessaires soient mises en œuvre dès que possible. Plus particulièrement, les résultats de l'évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier devraient être suivis d'inspections de sécurité routière ciblées ou, si possible et si elles présentent un bon rapport coût-efficacité, de mesures correctives directes visant à éliminer ou réduire les risques pesant sur la sécurité routière sans imposer de charge administrative inutile ».</i></p> <p><u>4) Des inspections de sécurité routière périodiques (chapitre 6 de l'ordonnance)</u></p> <p>L'article 6 de la Directive a été lui aussi modifié en profondeur.</p> <p>La Directive 2008/96/CE prévoyait que des inspections de sécurité devaient être réalisées. En les définissant comme des « vérifications ordinaires périodiques des caractéristiques et des défauts exigeant une intervention d'entretien pour des raisons de sécurité », elle limitait cependant ces dites inspections à la nécessité d'une intervention d'entretien.</p> <p>La Directive 2019/1936 du 23 octobre 2019 s'appesantit davantage sur les inspections de</p>	<p>verkeersveiligheidsbeoordeling van het wegennet kan beter worden bepaald welke weggedeelten het grootste potentieel bieden om de veiligheid te verbeteren en waar gericht ingrijpen tot de grootste verbeteringen leidt. Om de kwaliteit, objectiviteit en efficiëntie van de procedures voor het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur te verbeteren, is het nuttig lidstaten in staat te stellen om, in voorkomend geval, te profiteren van de zich steeds verder ontwikkelende technologieën voor inspectie van weggedeelten, documentering van de verkeersveiligheid en verzameling van andere gegevens over de veiligheid van het wegennet. Systematische follow-up van de bevindingen van de procedures voor het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur is van cruciaal belang om de verbeteringen van de veiligheid van de weginfrastructuur tot stand te brengen die nodig zijn om de verkeersveiligheidsdoelstellingen van de Unie te bereiken. Geprioriteerde actieplannen moeten ervoor zorgen dat de nodige ingrepen zo snel mogelijk worden uitgevoerd. Met name de bevindingen van de veiligheidsbeoordeling van het wegennet moeten leiden tot gerichte verkeersveiligheidsinspecties of, indien mogelijk en kostenefficiënt, tot directe remediërende maatregelen ter verwijdering of vermindering van de risico's voor de verkeersveiligheid, zonder onnodige administratieve lasten op te leggen."</p> <p><u>4) Periodieke verkeersveiligheidscontroles (hoofdstuk 6 van de ordonnantie)</u></p> <p>Artikel 6 van de Richtlijn is eveneens ingrijpend gewijzigd.</p> <p>Richtlijn 2008/96/EG schreef voor dat er veiligheidsinspecties moesten worden uitgevoerd. Door ze te omschrijven als "een gewone periodieke beoordeling van de kenmerken en gebreken waarvoor onderhoudswerkzaamheden nodig zijn met</p>
---	--

<p>sécurité, garantes d'une sécurité routière optimale. Elle supprime la notion d' « inspection de sécurité » et la remplace, d'une part, par des « inspection de sécurité routière ciblée » et, d'autre part, par des « inspection de sécurité routière périodique »(à savoir une).</p> <p>L'inspection de sécurité routière ciblée est une enquête ciblée afin d'identifier les conditions dangereuses, les défauts et les problèmes qui augmentent le risque d'accidents et de blessures, sur la base d'une visite sur place d'une route existante ou d'un tronçon de route existant. Il est à noter que , plus particulièrement, les résultats de l'évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier doivent être suivis d'inspections de sécurité routière ciblées (article 12 de l'ordonnance).</p> <p>Les inspections de sécurité routière sont donc désormais remplacées par :</p> <ul style="list-style-type: none"> - des « inspections de sécurité routière ciblée », à savoir une enquête ciblée afin d'identifier les conditions dangereuses, les défauts et les problèmes qui augmentent le risque d'accidents et de blessures, sur la base d'une visite sur place d'une route existante ou d'un tronçon de route existant (objet de l'article 12 de l'ordonnance qui prévoit que les résultats des évaluations de la sécurité de l'ensemble du réseau routier menées conformément à l'article 11 sont suivis, pour les routes en exploitation, soit d'inspections de sécurité routière ciblées, soit de mesures correctives directes) - et par une inspection de sécurité routière périodique (objet du chapitre 6 de l'ordonnance). 	<p>het oog op de verkeersveiligheid", beperkte zij deze zogenaamde inspecties niettemin tot de noodzaak van een onderhoudsinterventie.</p> <p>Richtlijn 2019/1936 van 23 oktober 2019 is sterker gericht op veiligheidsinspecties als waarborg voor een optimale verkeersveiligheid. Het begrip "veiligheidsinspectie" wordt afgeschaft en vervangen door, enerzijds, "gerichte verkeersveiligheidsinspectie" en, anderzijds, "periodieke verkeersveiligheidsinspectie" (namelijk één).</p> <p>Een gerichte verkeersveiligheidsinspectie is een gericht onderzoek ter identificatie van gevaarlijke omstandigheden, defecten en problemen die het risico op ongevallen en letsels vergroten, op basis van een bezoek ter plaatse aan een bestaande weg of een bestaand weggedeelte. Er zij in het bijzonder op gewezen dat de resultaten van de veiligheidsbeoordeling van het gehele wegennet moeten worden gevolgd door gerichte verkeersveiligheidsinspecties (artikel 12 van de ordonnantie).</p> <p>De verkeersveiligheidsinspecties worden dus voortaan vervangen door:</p> <ul style="list-style-type: none"> - "gerichte verkeersveiligheidsinspecties", d.w.z. een gericht onderzoek ter identificatie van gevaarlijke omstandigheden, gebreken en problemen die het risico op ongevallen en letsels vergroten, op basis van een bezoek ter plaatse aan een bestaande weg of bestaand weggedeelte (voorwerp van artikel 12 van de ordonnantie, waarin wordt bepaald dat de resultaten van de overeenkomstig artikel 11 uitgevoerde veiligheidsbeoordelingen van het gehele wegennet, voor in gebruik zijnde wegen, worden gevolgd door
---	--

	<p>hetzij gerichte verkeersveiligheidsinspecties, hetzij rechtstreekse corrigerende maatregelen),</p> <p>- en door een periodieke verkeersveiligheidsinspectie (hoofdstuk 6 van de ordonnantie).</p>
CHAPITRE 3 - Évaluation des incidences sur la sécurité routière des projets d'infrastructure	HOOFDSTUK 3 - Beoordeling van de effecten op de verkeersveiligheid van de infrastructuurprojecten
<i>Article 6</i>	<i>Artikel 6</i>
<p>L' évaluation des incidences sur la sécurité routière concerne chaque projet d'infrastructure. Cette évaluation doit être effectuée lors de la phase de planification initiale et en tout cas avant l'approbation du projet d'infrastructure. Notons que la Directive prévoit également qu'un audit de sécurité routière soit réalisé avant l'approbation du projet d'infrastructure, l'audit faisant partie intégrante du processus de conception du projet (article 4 point 3 de la Directive : « <i>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</i> »).</p>	<p>De verkeersveiligheidseffectbeoordeling moet voor alle infrastructuurprojecten worden uitgevoerd. Deze beoordeling moet worden uitgevoerd in de oorspronkelijke planningsfase en in enkel geval voordat het infrastructuurproject is goedgekeurd. Er weze opgemerkt dat de Richtlijn ook bepaalt dat een verkeersveiligheidsaudit moet worden gerealiseerd voordat het infrastructuurproject wordt goedgekeurd, waarbij de audit integraal deel uitmaakt van het ontwerpproces betreffende het project (artikel 4 punt 3 van de Richtlijn: "<i>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</i>").</p>
<i>Article 7</i>	<i>Artikel 7</i>
<p>L'organe compétent désigné par un Etat membre afin d'assurer l'évaluation des incidences sur la sécurité routière, pour chaque projet d'infrastructure, doit réaliser cette évaluation sur base de critères indicatifs repris dans une annexe 1 à la Directive 2019/1936 du 23 octobre 2019 modifiant la directive 2008/96/CE concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières.</p> <p>L'ordonnance a fait le choix de reprendre dans le corps même du texte (au §1er de l'article 7), pour</p>	<p>De bevoegde instantie die door een lidstaat is aangeduid om voor elk infrastructuurproject de effecten op de verkeersveiligheid te beoordelen, moet deze beoordeling uitvoeren op basis van indicatieve criteria die zijn opgenomen in bijlage 1 bij Richtlijn 2019/1936 van 23 oktober 2019 tot wijziging van Richtlijn 2008/96/EG betreffende het beheer van de veiligheid van de weginfrastructuur.</p>

<p>une meilleure lisibilité, l'énumération de ces critères.</p> <p>Notons que le gouvernement peut modifier ou étendre les critères indicatifs énumérés au paragraphe 1er au regard de l'évolution du cadre européen. Si les critères changent à l'avenir dans l'annexe 1 de la Directive, la transposition en droit interne ne devra pas nécessiter la modification de l'ordonnance mais pourra être concrétisée par un arrêté de gouvernement.</p> <p>Notons deux points d'attention quant à ces critères :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La Directive mentionne qu'il y a lieu d'améliorer le niveau de sécurité des routes existantes en ciblant les investissements sur les tronçons routiers qui présentent la plus forte concentration d'accidents et le potentiel de réduction des accidents le plus élevé ; - L'accent dorénavant mis sur les usagers vulnérables de la route. Les usagers de la route vulnérables représentaient 47 % des tués sur les routes de l'Union en 2017. Le fait de veiller à ce que les besoins des usagers de la route vulnérables soient pris en compte dans toutes les procédures GSIR ainsi que dans l'élaboration des exigences de qualité concernant les infrastructures destinées à ces usagers devrait donc permettre d'améliorer leur sécurité sur la route. 	<p>In de ordonnantie is ervoor gekozen de lijst van deze criteria in het corpus van de tekst op te nemen (in artikel 7, §1), voor een betere leesbaarheid.</p> <p>Er zij op gewezen dat de regering de in paragraaf 1 opgesomde indicatieve criteria kan wijzigen of uitbreiden in het licht van de evolutie van het Europese kader. Indien de criteria in bijlage 1 van de Richtlijn in de toekomst worden gewijzigd, zal voor de omzetting in nationaal recht geen wijziging van de ordonnantie nodig zijn, maar kan deze worden geconcretiseerd door een regeringsbesluit.</p> <p>Er zijn twee aandachtspunten wat betreft deze criteria:</p> <ul style="list-style-type: none"> - In de Richtlijn staat dat het veiligheidsniveau van de bestaande wegen moet worden verbeterd door de investeringen te richten op de weggedeelten met het hoogste aantal ongevallen en het grootste potentieel om het aantal ongevallen te doen afnemen; - De voortaan gelegde nadruk op de kwetsbare weggebruikers. In 2017 maakten kwetsbare weggebruikers 47% uit van alle verkeersdoden in de Unie. De veiligheid van de kwetsbare weggebruikers zou moeten verbeteren door ervoor te zorgen dat in alle procedures opgenomen in de Richtlijn voor het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur rekening wordt gehouden met hun behoeften en door kwaliteitseisen te ontwikkelen inzake voor dergelijke weggebruikers bestemde infrastructuur.
<p>CHAPITRE 4 - Audits de sécurité routière pour les projets d'infrastructure</p>	<p>HOOFDSTUK 4 - Verkeersveiligheidsaudits betreffende de infrastructuurprojecten</p>

<p><i>Articles 8 et 9</i></p> <p>Le point 4 de l'article 2 de la Directive 2008/96/CE définit ainsi l'«audit de sécurité routière»: une vérification indépendante, détaillée, systématique et technique de la sécurité portant sur les caractéristiques de conception d'un projet d'infrastructure routière et couvrant toutes les étapes depuis la planification jusqu'au début de l'exploitation. L'article 9 de l'ordonnance respecte le principe d'indépendance exigé par la Directive en ce qu'il édicte que « l' auditeur est désigné par le gouvernement pour les projets d'infrastructure. L'auditeur ne peut être l'autorité en charge du projet d'infrastructure ni l'organisme public ou privé désigné par le gouvernement pour l'évaluation des incidences sur la sécurité routière ».</p> <p>Sur le plan des principes, en substance, pour qu'il y ait indépendance, il faut qu'il n'y ait ni collusion possible entre contrôlé et contrôleur ni pression possible sur le contrôleur. L'ordonnance laisse au gouvernement la possibilité de désigner comme auditeur une personne externe ou une personne interne à Bruxelles Mobilité. Le Gouvernement devra ainsi veiller entre autres :</p> <ul style="list-style-type: none"> - à ce que cette équipe d'auditeur interne à Bruxelles-Mobilité reste, comme actuellement composée de personnes qui sont spécialement affectées à la tâche de contrôle ; - qu'en cas de mobilité interne, il demeure interdit à un membre de l'équipe interne d'auditer un projet sur lequel il a précédemment travaillé en une autre qualité ; - que les instructions que peut recevoir cette équipe interne ne puissent, comme déjà actuellement, pas être données par les personnes dont elle contrôle le travail, etc. <p>.</p>	<p><i>Artikelen 8 en 9</i></p> <p>Punt 4 van artikel 2 van Richtlijn 2008/96/EG definieert op deze manier de "verkeersveiligheidsaudit van een weg": een onafhankelijke, gedetailleerde, systematische en technische verkeersveiligheidscontrole van de ontwerpkenmerken van een infrastructuurproject, in alle fasen van het project, van planning tot eerste gebruik. Artikel 9 van de ordonnantie eerbiedigt het door de Richtlijn vereiste beginsel van onafhankelijkheid, aangezien het bepaalt dat "de auditor voor de infrastructuurprojecten door de regering wordt aangesteld. De auditor mag niet de autoriteit zijn die is belast met het infrastructuurproject, noch de publieke of private instantie die door de regering is aangesteld voor de beoordeling van de effecten op de verkeersveiligheid".</p> <p>Op het vlak van de principes, mag er, opdat er onafhankelijkheid zou zijn, in wezen noch mogelijke collusie tussen gecontroleerde en controleur, noch mogelijke druk op de controleur zijn. De ordonnantie laat de regering de keuze om een externe persoon of een persoon binnen Brussel Mobiliteit als auditor aan te stellen. De Regering zal er dus onder meer over moeten waken:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dat dit interne auditteam bij Brussel Mobiliteit samengesteld blijft uit personen die, zoals thans het geval is, specifiek met de auditopdracht belast zijn; - dat het een intern teamlid in geval van interne mobiliteit verboden blijft een audit uit te voeren op een project waaraan het eerder in een andere hoedanigheid heeft gewerkt; - dat de instructies die dit interne team kan ontvangen, niet, zoals thans het geval is, kunnen worden gegeven door de personen wier werk het controleert, enz. <p>.</p>
<p><i>Article 10</i></p> <p>L'organe compétent désigné par un Etat membre afin de rédiger un rapport d'audit pour chaque étape du projet d'infrastructure doit</p>	<p><i>Artikel 10</i></p> <p>De bevoegde instantie die door een lidstaat is aangeduid om voor elke fase van het infrastructuurproject een auditverslag op te</p>

<p>réaliser l'audit sur base de critères indicatifs repris dans une annexe 2 à la Directive 2019/1936 du 23 octobre 2019 modifiant la directive 2008/96/CE concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières. L'ordonnance a fait le choix de reprendre dans le corps même du texte pour une meilleure lisibilité, l'énumération de ces critères.</p>	<p>stellen, moet de audit uitvoeren op basis van indicatieve criteria die zijn opgenomen in bijlage 2 bij Richtlijn 2019/1936 van 23 oktober 2019 tot wijziging van Richtlijn 2008/96/EG betreffende het beheer van de veiligheid van de weginfrastructuur. In de ordonnantie is ervoor gekozen de lijst van deze criteria in het corpus van de tekst op te nemen, voor een betere leesbaarheid.</p>
<p>CHAPITRE 5- Évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier</p>	<p>HOOFDSTUK 5 - Verkeersveiligheidsbeoordeling van het wegennet</p>
<p><i>Article 11</i></p> <p>Une évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier est menée sur l'ensemble du réseau routier en exploitation. L'organe compétent désigné par un Etat membre afin d'effectuer cette évaluation doit prendre en compte des critères indicatifs repris dans une annexe 3 à la Directive 2019/1936 du 23 octobre 2019 modifiant la directive 2008/96/CE concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières.</p> <p>L'ordonnance a fait le choix de reprendre dans le corps même du texte pour une meilleure lisibilité, l'énumération de ces critères.</p>	<p><i>Artikel 11</i></p> <p>Een veiligheidsbeoordeling van het gehele wegennet wordt uitgevoerd over het gehele wegennet in exploitatie. De bevoegde instantie die door een lidstaat is aangeduid om deze beoordeling te verrichten, moet rekening houden met de indicatieve criteria die zijn opgenomen in bijlage 3 bij Richtlijn 2019/1936 van 23 oktober 2019 tot wijziging van Richtlijn 2008/96/EG betreffende het beheer van de veiligheid van de weginfrastructuur.</p> <p>In de ordonnantie is ervoor gekozen de lijst van deze criteria in het corpus van de tekst op te nemen, voor een betere leesbaarheid.</p>
<p><i>Article 12</i></p> <p>Les résultats des évaluations de la sécurité de l'ensemble du réseau routier menées conformément à l'article 11 sont suivis, pour les routes en exploitation, soit d'inspections de sécurité routière ciblées, soit de mesures correctives directes. Les inspections de sécurité routière ciblées sont réalisées par des équipes d'experts désignés par le gouvernement qui doivent prendre en compte pour cette inspection ciblée des éléments indicatifs repris dans une annexe IIbis de la Directive. L'ordonnance a fait le choix de reprendre dans le corps même du texte pour une meilleure lisibilité, l'énumération de ces critères</p>	<p><i>Artikel 12</i></p> <p>De resultaten van de overeenkomstig artikel 11 uitgevoerde veiligheidsbeoordelingen van het volledige wegennet worden, voor wegen die in gebruik zijn, gevolgd door hetzij gerichte verkeersveiligheidsinspecties, hetzij rechtstreekse corrigerende maatregelen. Gerichte verkeersveiligheidsinspecties worden uitgevoerd door teams van deskundigen die door de regering zijn aangewezen en die voor deze gerichte inspectie rekening moeten houden met indicatieve elementen opgenomen in bijlage IIbis van de Richtlijn.</p> <p>In de ordonnantie is ervoor gekozen de lijst van deze criteria in het corpus van de tekst op te nemen, voor een betere leesbaarheid.</p>
<p><i>Article 13</i></p> <p>Cet article transpose l'article 6 quater nouveau de la Directive. Une attention particulière est accordée à la lisibilité et à la détectabilité du marquage routier et de la signalisation routière</p>	<p><i>Artikel 13</i></p> <p>Dit artikel zet het nieuwe artikel 6 quater van de Richtlijn om. Bij de uitwerking van normen wordt bijzondere aandacht besteed aan de leesbaarheid en detecteerbaarheid</p>

pour les conducteurs et les systèmes d'aide à la conduite lorsqu'il s'agit d'élaborer des normes. Dans cette perspective, des spécifications communes aux différents Etats membres devraient être établies. Le gouvernement est tenu d'adopter les procédures actuelles et futures en prenant en considération les éventuelles actes d'exécutions adoptés par la Commission européenne pour dégager ces spécifications communes.	van de wegmarkeringen en -signalisatie voor de bestuurders en de bestuurdersondersteuningssystemen. In dit perspectief zouden er gemeenschappelijke specificaties voor de verschillende lidstaten moeten worden opgesteld. De regering dient de huidige en toekomstige procedures aan te nemen rekening houdend met de eventuele door de Europese Commissie goedgekeurde uitvoeringshandelingen, om deze gemeenschappelijke specificaties te verwezenlijken.
CHAPITRE 6 - Inspections de sécurité routière périodiques	HOOFDSTUK 6 - Periodieke verkeersveiligheidsinspecties
<i>Article 14</i> On se reportera au commentaire de l'article 5 L'inspection de sécurité routière périodique fait l'objet du présent article. Cette notion reprend le champ d'application de l' « inspection de sécurité routière » puisqu'il s'agit d'une « vérification périodique classique des caractéristiques et des défauts qui nécessitent des travaux d'entretien pour des raisons de sécurité » mais en élargissant son champ d'application : <ul style="list-style-type: none"> - aux besoins des usagers de la route vulnérables ; - aux tronçons du réseau routier contigus aux tunnels du réseau routier transeuropéen couverts par la directive 2004/54/CE puisqu'ils présentent des risques d'accidents particulièrement élevés. Il convient donc d'introduire des inspections de sécurité routière appelées « conjointes » de ces tronçons routiers, réunissant des représentants des autorités compétentes chargées des routes et des tunnels. 	<i>Artikel 14</i> Zie commentaar artikel 5 De periodieke verkeersveiligheidsinspectie vormt het onderwerp van dit artikel. Dit begrip herneemt het toepassingsgebied van de "verkeersveiligheidsinspectie", aangezien het gaat om een "gewone periodieke beoordeling van de kenmerken en gebreken waarvoor onderhoudswerkzaamheden nodig zijn met het oog op de verkeersveiligheid", maar verruimt het toepassingsgebied ervan: <ul style="list-style-type: none"> - tot de behoeften van de zwakke weggebruikers; - tot de delen van het wegennet die grenzen aan wegtunnels van het trans-Europese wegennet die onder Richtlijn 2004/54/EG vallen, vermits ze bijzonder hoge risico's op ongevallen vertonen. Er moeten dus zogenaamde "gezamenlijke" verkeersveiligheidsinspecties van deze weggedeelten worden ingevoerd, waarbij vertegenwoordigers van de bevoegde wegenautoriteiten en de bevoegde tunnelautoriteiten worden bijeengebracht.
CHAPITRE 7- Adoption et communication de lignes directrices	HOOFDSTUK 7 - Vaststelling en kennisgeving van richtsnoeren
<i>Article 15</i>	<i>Artikel 15</i>

<p>La directive prévoit que chaque Etat membre doit définir des lignes directrices à savoir des mesures qui indiquent les étapes à suivre et les éléments à prendre en considération lors de l'application des procédures de sécurité établies dans la présente ordonnance. Ces lignes directrices doivent permettre d'aider les organes désignés par les Etats membres pour les inspections de sécurité routière temporaires applicables aux travaux de voirie (cette disposition se retrouve à l'article 14§3 de l'ordonnance) mais également pour les évaluations des incidences sur la sécurité routière des projets d'infrastructure, les audits de sécurité routière des projets d'infrastructure, les évaluations de la sécurité de l'ensemble du réseau routier et les inspections de sécurité routière (cette disposition est transposée par l'article 15§1^{er} de l'ordonnance). L'ordonnance renvoie ce travail d'élaboration de lignes directrices au Gouvernement.</p>	<p>De richtlijn bepaalt dat elke lidstaat richtsnoeren moet definiëren, namelijk maatregelen die aanduiden welke stappen moeten worden gevolgd en met welke elementen rekening moet worden gehouden bij de toepassing van de in deze ordonnantie opgestelde veiligheidsprocedures. Deze richtsnoeren zijn bedoeld als hulpmiddel voor de door de lidstaten aangeduide instanties bij de tijdelijke verkeersveiligheidsinspecties toepasbaar op wegenwerken (deze bepaling is opgenomen in artikel 14, §3 van de ordonnantie), maar ook bij de beoordelingen van de verkeersveiligheidseffecten van infrastructuurprojecten, de verkeersveiligheidsaudits van infrastructuurprojecten, de veiligheidsbeoordelingen van het geheel van het wegennet en de verkeersveiligheidsinspecties (deze bepaling wordt omgezet door artikel 15, §1 van de ordonnantie). De ordonnantie verwijst voor deze uitwerking van richtsnoeren naar de Regering.</p>
CHAPITRE 8- Gestion des données par établissement de rapports	HOOFDSTUK 8 - Gegevensbeheer via het opstellen van verslagen
<p><i>Articles 16 et 17</i></p> <p>L'article 17 charge le gouvernement d'établir un rapport sur le classement de sécurité de l'ensemble du réseau évalué conformément au chapitre 5, ce rapport devant comprendre le rapport d'accident dont question à l'article 16. Il s'agit de l'application de l'article 11bis nouveau inséré par la Directive 2019/1936 du 23 octobre 2019 modifiant la directive 2008/96/CE concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières.</p> <p>Le premier rapport doit être adressé par le Gouvernement à la Commission européenne au plus tard le 31 octobre 2025. À partir du 31 octobre 2025, ces rapports sont soumis tous les cinq ans à la Commission européenne par le gouvernement.</p>	<p><i>Artikelen 16 en 17</i></p> <p>Artikel 17 gelast de regering een verslag op te stellen over de veiligheidsclassificatie van het gehele net, beoordeeld overeenkomstig hoofdstuk 5, waarbij dit verslag het in artikel 16 vermelde ongevalverslag moet bevatten. Het gaat om de toepassing van het nieuwe artikel 11bis dat is ingevoegd bij Richtlijn 2019/1936 van 23 oktober 2019 tot wijziging van Richtlijn 2008/96/EG betreffende het beheer van de veiligheid van de weginfrastructuur.</p> <p>Het eerste verslag moet uiterlijk op 31 oktober 2025 door de Regering aan de Europese Commissie worden gericht. Vanaf 31 oktober 2025 worden deze verslagen om de vijf jaar door de Regering aan de Europese Commissie voorgelegd.</p>
CHAPITRE 9- Dispositions abrogatoires et finales	HOOFDSTUK 9 - Opheffings- en slotbepalingen
<p><i>Article 18</i></p>	<p><i>Artikel 18</i></p>

L'ordonnance du 19 mai 2011 relative à la gestion de la sécurité des infrastructures routières est abrogée.	De ordonnantie van 19 mei 2011 betreffende het beheer van de veiligheid van de weginfrastructuur wordt ingetrokken.

31/03/2022 - Avant – projet d’ordonnance relative à la gestion de la sécurité des infrastructures routières	31/03/2022 - Voorontwerp van ordonnantie betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur
Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,	De Brusselse Hoofdstedelijke Regering,
Sur la proposition de la Ministre de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,	Op de voordracht van de minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,
Vu le règlement (UE) No 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et abrogeant la décision no 661/2010/UE ;	Gelet op de verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk en tot intrekking van Besluit nr. 661/2010/EU;
Vu la Directive (UE) 2019/1936 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2019 modifiant la Directive 2008/96/CE concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières ;	Gelet op de richtlijn (EU) 2019/1936 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2019 tot wijziging van richtlijn 2008/96/EG betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur;
Vu le rapport d'évaluation sur l'égalité des chances, appelé « test d'égalité des chances », requis par l'article 2, § 1 ^{er} , de l'ordonnance du 4 octobre 2018 tendant à l'introduction du test d'égalité des chances et par l'article 1 ^{er} , § 1 ^{er} , de l'arrêté du 22 novembre 2018 portant exécution de cette ordonnance, dont le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a pris connaissance le xxx ;	Gelet op het evaluatieverslag gelijke kansen, "gelijkekansentest" genaamd, vereist op grond van artikel 2, § 1, van de ordonnantie van 4 oktober 2018 tot invoering van de gelijkekansentest en artikel 1, § 1, van het besluit van 22 november 2018 tot uitvoering van die ordonnantie, waarvan de Brusselse Hoofdstedelijke Regering kennis genomen heeft op xxx;
Vu l'avis xxx du Conseil d'État donné le xxx, en application de l'article 84, § 1 ^{er} , alinéa 1 ^{er} , 2°, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973 ;	Gelet op het advies nr. xxx van de Raad van State, gegeven op xxx, in toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 2° van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;
Après délibération,	Na beraadslaging,
ARRETE :	BESLUIT:
La Ministre de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière est chargée de présenter au Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale, le projet d'ordonnance dont la teneur suit :	De minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid is belast met het voorstellen aan het Parlement van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van het ontwerp van ordonnantie waarvan de tekst hierna volgt:

CHAPITRE 1er - Généralités	HOOFDSTUK 1 - Algemeen
Article 1^{er}.	Artikel 1.
La présente ordonnance règle une matière visée à l'article 39 de la Constitution.	Deze ordonnantie regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 39 van de Grondwet.
Article 2.	Artikel 2.
Aux fins de la présente ordonnance, on entend par :	Voor de toepassing van deze ordonnantie wordt verstaan onder:
1° « autoroute » : une route spécialement conçue et construite pour la circulation automobile, qui ne dessert pas les propriétés riveraines et qui:	1° " autosnelweg ": een weg die speciaal is ontworpen en aangelegd voor verkeer met motorvoertuigen, zonder toegangen naar aanliggende percelen, en die:
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;	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;	b) geen andere wegen, trein- of tramsporen, fietspaden of voetpaden gelijkvloers kruist, en;
c) est spécifiquement désignée comme étant une autoroute ;	c) door specifieke verkeerstekens als autosnelweg is aangeduid;
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 ;	2° " verkeersveiligheidsaudit ": een onafhankelijke, gedetailleerde, systematische en technische verkeersveiligheidscontrole van de ontwerpkenmerken van een infrastructuurproject, in alle fasen van het project, van planning tot eerste gebruik;
3° « classement de sécurité » : le classement des tronçons du réseau routier existant en catégories selon leur sécurité inhérente mesurée objectivement ;	3° " veiligheidsclassificatie ": de indeling van delen van het bestaande wegennet in categorieën op basis van hun objectief gemeten ingebouwde veiligheid;
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;	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° « infrastructure routière » : les infrastructures routières telles que décrites aux articles 17 à 19 du Règlement (UE) no 1315/2013 du 11 décembre 2013 du Parlement européen et du Conseil ;	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° « 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;	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° « 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;	7° " periodieke verkeersveiligheidsinspectie ": een gewone periodieke beoordeling van de kenmerken en gebreken waarvoor onderhoudswerkzaamheden nodig zijn met het oog op de verkeersveiligheid;
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;	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° « 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 ;	9° " infrastructuurproject ": een project voor de bouw van nieuwe weginfrastructuur of voor de grondige wijziging van het bestaande wegennet met gevolgen voor de verkeersstroom of de verdeling van de ruimte over de weggebruikers;
10° « réseau routier transeuropéen » : les réseaux routiers répertoriés par le Règlement (UE) no 1315/2013 du 11 décembre 2013 du Parlement européen et du Conseil ;	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° « 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 ;	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 wegcategorisering behoort tot de hoogste wegcategorie onder de categorie "autosnelweg";
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).	12°: " kwetsbare weggebruiker ": niet-gemotoriseerde weggebruikers, waaronder met name fietsers en voetgangers, alsook gebruikers van gemotoriseerde tweewielers (micromobiliteit).
CHAPITRE 2 – Objet et champ d'application	HOOFDSTUK 2 – Onderwerp en toepassingsgebied
Article 3.	Artikel 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.	Deze ordonnantie voorziet in de gedeeltelijke omzetting van de richtlijn 2008/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 november 2008 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur, zoals gewijzigd door de richtlijn 2019/1936 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2019.
Article 4.	Artikel 4.
§1 ^{er} . 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. Deze ordonnantie is, zowel in de ontwerpfase als in de aanlegfase en in de gebruiksfase, van toepassing op weginfrastructuur van de volgende wegennetten:
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 ;	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° 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 ;	2° de op- en afritten van de parkeerterreinen die langs het weginfrastructuurnet liggen dat onder het toepassingsgebied van deze ordonnantie valt;
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.	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. 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.	§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. Le gouvernement peut étendre les dispositions de la présente ordonnance aux infrastructures routières du réseau routier ne faisant pas partie du réseau énuméré au §1 ^{er} .	§3. De regering kan de bepalingen van deze ordonnantie uitbreiden naar de weginfrastructuur van het wegennet dat geen deel uitmaakt van het in §1 opgesomde netwerk.
Article 5.	Artikel 5.

La présente ordonnance prescrit l'instauration et la mise en œuvre des procédures relatives :	In deze ordonnantie worden de procedures vastgesteld en uitgevoerd met betrekking tot:
1° aux évaluations des incidences sur la sécurité routière des projets d'infrastructure;	1° de beoordelingen van de effecten op de verkeersveiligheid van de infrastructuurprojecten;
2° aux audits de sécurité routière des projets d'infrastructure;	2° de verkeersveiligheidsaudits betreffende de infrastructuurprojecten;
3° aux évaluations de la sécurité de l'ensemble du réseau routier ;	3° de veiligheidsbeoordelingen betreffende het volledige wegennet;
4° aux inspections de sécurité routière.	4° de verkeersveiligheidsinspecties.
Chapitre 3 - Évaluation des incidences sur la sécurité routière des projets d'infrastructure	Hoofdstuk 3 - Beoordeling van de effecten op de verkeersveiligheid van de infrastructuurprojecten
Article 6.	Artikel 6.
§1 ^{er} . Une évaluation des incidences sur la sécurité routière est effectuée, pour chaque projet d'infrastructure, par l'organisme désigné par le gouvernement	§1. Een verkeersveiligheidseffectbeoordeling wordt uitgevoerd van alle infrastructuurprojecten door het organisme aangeduid door de Regering.
§2. Cette évaluation est effectuée lors de la phase de planification initiale avant l'approbation du projet d'infrastructure.	§2. Deze beoordeling wordt uitgevoerd in de planningsfase voordat het infrastructuurproject is goedgekeurd.
§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.	§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.
Article 7	Artikel 7
§1. L'évaluation des incidences sur la sécurité routière des projets d'infrastructure est réalisée sur base des critères indicatifs suivants:	§1. De verkeersveiligheidseffectbeoordeling van alle infrastructuurprojecten wordt uitgevoerd op basis van de volgende indicatieve criteria:
1° les composantes d'une évaluation des incidences sur la sécurité routière :	1° Onderdelen van een verkeersveiligheidseffectbeoordeling van een weg:
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 ;	a) définition 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 van mogelijke oplossingen;

2° les éléments à prendre en compte :	2° Elementen waarmee rekening moet worden gehouden:
<ul style="list-style-type: none"> 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. 	<ul style="list-style-type: none"> a) (dodelijke) ongevallen; verminderingsdoelstellingen tegenover "niets-doen"-scenario; b) routekeuze en verkeerspatronen; c) mogelijke gevolgen voor het bestaande wegennet (bv. afritten, kruispunten, overwegen); d) weggebruikers, met name de kwetsbare weggebruikers e) verkeer (bv. 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. Le gouvernement peut modifier ou étendre les critères indicatifs énumérés au paragraphe 1er au regard de l'évolution du cadre européen.	§2. De regering kan de in paragraaf 1 opgesomde indicatieve criteria wijzigen of uitbreiden naargelang de evolutie van het Europese kader.
Chapitre 4 - Audits de sécurité routière pour les projets d'infrastructure	Hoofdstuk 4 - Verkeersveiligheidsaudits betreffende de infrastructuurprojecten
Article 8.	Artikel 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.	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.
Article 9.	Artikel 9.
§1er. 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.	§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. Le gouvernement adopte des programmes de formation pour les auditeurs de sécurité routière.	§2. De regering stelt de opleidingscurricula voor verkeersveiligheidsauditoren vast.

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.	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.	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.
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.	De verkeersveiligheidsauditoren moeten houder zijn van een bekwaamheidscertificaat. Certificaten die vóór de inwerkingtreding van deze ordonnantie zijn afgegeven, worden erkend.
Les auditeurs sont désignés conformément aux exigences suivantes :	De auditoren worden aangesteld overeenkomstig de volgende vereisten:
1° ils possèdent une expérience ou une formation appropriée dans les domaines de la conception des routes, de l'ingénierie de la sécurité routière et de l'analyse des accidents;	1° ze hebben relevante ervaring of opleiding op het gebied van wegenontwerp, wegenverkeersveiligheidstechnieken en ongevalanalyse;
2° deux ans après l'adoption des lignes directrices conformément à l'article 15 et au plus tard à partir du 19 décembre 2013, les audits de sécurité routière sont exclusivement menés par des auditeurs ou par des équipes comprenant des auditeurs, satisfaisant aux exigences visées aux alinéas 2 à 4;	2° twee jaar nadat overeenkomstig artikel 15 richtsnoeren zijn vastgesteld en uiterlijk vanaf 19 december 2013, mogen verkeersveiligheidsaudits alleen nog worden uitgevoerd door auditoren of teams waar auditoren deel van uitmaken die aan de in het tweede en derde lid bedoelde eisen voldoen;
Lorsque les audits sont confiés à des équipes, au moins un membre de l'équipe est en possession du certificat d'aptitude.	Wanneer audits door teams worden uitgevoerd, bezit ten minste één lid van het team het bekwaamheidscertificaat.
Article 10.	Artikel 10.
§1 ^{er} . 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. De auditor vermeldt in zijn auditverslag voor elke fase van het infrastructuurproject de verkeersveiligheidskritieke ontwerpelementen. De auditor moet zich baseren op de eventuele door de Europese Commissie geformuleerde richtsnoeren en op de volgende indicatieve criteria:
1° les critères applicables au stade de la conception :	1° Criteria in de voorontwerpfase:
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 ;	a) geografische ligging (bv. gevoeligheid voor landverschuivingen, overstromingen, lawines), seizoens- en weersomstandigheden en seismische activiteit;

<ul style="list-style-type: none"> b) les types de jonction et la distance entre les points de jonction ; c) le nombre et le type de voies; d) les types de trafic pouvant emprunter la nouvelle route ; e) la fonctionnalité de la route dans le réseau; f) les conditions météorologiques; g) les vitesses de conduite; h) les profils en travers (par exemple, la largeur de la chaussée, les pistes cyclables et les chemins piétonniers); i) les alignements horizontaux et verticaux; j) la visibilité; k) la disposition des points de jonction; l) les transports publics et les infrastructures publiques; m) les passages à niveau; n) les dispositions pour les usagers de la route vulnérable à savoir les piétons, les cyclistes (y compris l'existence d'autres itinéraires ou de dispositifs de séparation du trafic automobile à grande vitesse), les deux-roues motorisées ; 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 ; 	<ul style="list-style-type: none"> b) types van kruispunten en afstanden tussen kruispunten; c) aantal en type rijstroken; d) soorten verkeer die op de nieuwe weg toegelaten zullen worden; e) functionaliteit van de weg binnen het wegennet; f) meteorologische omstandigheden; g) rijsnelheid; h) doorsneden (bv. breedte van de rijbanen, fietspaden, voetpaden); i) horizontaal en verticaal tracé; j) zichtbaarheid; k) ontwerp van de kruispunten; l) middelen van openbaar vervoer en infrastructuur; 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° les critères applicables au stade de la conception détaillée :	2° Criteria in de fase van het gedetailleerde ontwerp:
<ul style="list-style-type: none"> 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; i) les dispositifs de retenue routiers adaptés (terre-plein central et barrières métalliques afin d'empêcher les risques pour les usagers vulnérables ; 	<ul style="list-style-type: none"> a) tracé; b) samenhangende verkeerstekens en markeringen; c) verlichting van verlichte wegen en kruispunten; d) apparatuur langs de weg; e) omgeving van de weg, met inbegrip van vegetatie; f) vaste obstakels langs de weg; g) aanleg van veilige parkeerterreinen; h) voorzieningen voor kwetsbare weggebruikers; i) gebruikersvriendelijke aanpassing van de afschermende constructies langs de weg (middenbermen en vangrails om risico's voor kwetsbare weggebruikers te vermijden);
3° les critères applicables au stade de la pré-mise en service:	3° Criteria in de fase voor de ingebruikneming:
<ul style="list-style-type: none"> a) la sécurité des usagers de la route et la visibilité en diverses circonstances 	<ul style="list-style-type: none"> a) veiligheid en zichtbaarheid van de weggebruiker in verschillende omstandigheden, zoals duisternis en

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 ;	onder normale weersomstandigheden; b) leesbaarheid van verkeerstekens en markeringen; c) toestand van het wegdek;
4° les critères applicables au début de l'exploitation:	4° Criteria in de fase van eerste gebruik:
l'évaluation de la sécurité routière à la lumière du comportement réel des utilisateurs.	beoordeling van de verkeersveiligheid in het licht van het daadwerkelijke gedrag van de gebruikers.
§2. Le gouvernement peut modifier ou étendre les critères énumérés au paragraphe 1 ^{er} au regard de l'évolution du cadre européen.	§2. De regering kan de in paragraaf 1 opgesomde criteria wijzigen of uitbreiden naargelang de evolutie van het Europese kader.
§3. La réalisation d'un audit à un stade donné peut conduire à reconsidérer les critères applicables aux stades précédents.	§3. In elke fase kunnen de audits aanleiding geven tot een heroverweging van de criteria van de vorige fasen.
§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.	§4. Het auditverslag mondt uit in toepasselijke aanbevelingen op het gebied van veiligheid. Wanneer tijdens de uitvoering van de audit onveilige kenmerken worden vastgesteld maar het ontwerp niet wordt verbeterd vóór het einde van de desbetreffende fase, vermeldt de instantie die verantwoordelijk is voor het infrastructuurproject de redenen hiervoor in een bijlage bij het auditverslag.
Chapitre 5- Évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier	Hoofdstuk 5 - Verkeersveiligheidsbeoordeling van het wegennet
Article 11.	Artikel 11.
§1 ^{er} . 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.	§1. Er wordt een verkeersveiligheidsbeoordeling van het wegennet uitgevoerd op het gehele in gebruik zijnde wegennet door het organisme aangeduid door de Regering..
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	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. La première évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier sera effectuée au	§2. De eerste verkeersveiligheidsbeoordeling van het

plus tard en 2024. Des évaluations ultérieures de la sécurité de l'ensemble du réseau routier seront effectuées au minimum tous les cinq ans.	wegennet moet uiterlijk in 2024 worden uitgevoerd. De volgende verkeersveiligheidsbeoordelingen van het wegennet moeten ten minste om de vijf jaar plaatsvinden.
§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 :	§3. Bij de uitvoering van de verkeersveiligheidsbeoordeling van het wegennet moet het door de Regering aangeduid organisme zich baseren op de door de Europese Commissie verstrekte richtsnoeren inzake de methodologie voor systematische verkeersveiligheidsbeoordelingen van het wegennet en veiligheidsclassificaties en op de volgende indicatieve criteria:
1° Généralités :	1. Algemeen:
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 ;	a) wegtype in verhouding tot het type en de grootte van de regio's/steden die de weg verbindt; b) lengte van het weggedeelte; c) gebiedstype (landelijk, stedelijk); d) landgebruik (onderwijs, handel, industrie en productie, residentieel, veeteelt en landbouw, onontwikkelde gebieden); e) dichtheid van toegangspunten tot eigendommen; f) aanwezigheid van dienstwegen (bv. voor winkels); g) aanwezigheid van wegwerkzaamheden; h) aanwezigheid van parkeervoorzieningen;
2° volumes du trafic :	2° Verkeersvolumes:
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 ;	a) verkeersintensiteit; b) waargenomen intensiteit motorfietsen; c) waargenomen intensiteit voetgangers aan beide zijden, met vermelding van "in de verkeersrichting" of "kruisend"; d) waargenomen intensiteit fietsen aan beide zijden, met vermelding van "in de verkeersrichting" of "kruisend"; e) waargenomen intensiteit zware voertuigen; f) geraamde voetgangersstromen, op basis van het gebruik van aangrenzende terreinen; g) geraamde fietsersstromen, op basis van het gebruik van aangrenzende terreinen;
3° les données relatives aux accidents:	3° Gegevens over ongevallen:
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 ;	a) aantal, plaats en oorzaak van dodelijke verkeersongevallen per groep van weggebruikers; b) aantal en plaats van verkeersongevallen met zwaargewonden per groep van weggebruikers;

4° Les caractéristiques d'exploitation:	4° Gebruikskenmerken:
a) la limitation de vitesse (générale, pour les motocycles ; pour les camions); b) la vitesse d'exploitation (85eme centile); c) la régulation de la vitesse et/ou la modération du trafic; d) la présence de dispositifs de STI : alertes de files, panneaux à messages variables; e) l'avertissement de zone scolaire; la présence d'un superviseur au niveau des passages pour piétons devant les écoles à des périodes indiquées ;	a) snelheidslimiet (algemeen, voor motorfietsen; voor vrachtwagens); b) reële snelheid (85 procent); c) snelheidsbeheer en/of verkeersremming; d) aanwezigheid van ITS-voorzieningen: filewaarschuwingen, variabele informatieborden; e) waarschuwingen in de omgevingen van scholen; aanwezigheid toezichthouder bij oversteekplaatsen bij scholen op vooraf bepaalde tijdstippen;
5° Les caractéristiques géométriques:	5° Geometrische kenmerken:
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 ;	a) kenmerken van de dwarsprofielen (aantal, type en breedte van rijstroken, ontwerp en materiaal van de middenberm, fietspaden, voetpaden enz.), met inbegrip van de aanpasbaarheid daarvan; b) horizontale bogen; c) hellingshoek en verticaal alignement; d) zichtbaarheid en zichtafstanden;
6° les objets, les zones de sécurité et les dispositifs de retenue routiers:	6° Obstakels, obstakelvrije zones en afschermende constructies langs de weg:
a) l'environnement de bord de route et les zones de sécurité; b) les obstacles fixes en bord de route (par exemple des lampadaires, des arbres); c) la distance des obstacles par rapport au bord de route ; d) la densité des obstacles ; e) les bandes rugueuses; f) les dispositifs de retenue routiers ;	a) omgeving van de wegkant en obstakelvrije zones; b) vaste obstakels langs de weg (bv. lichtmasten, bomen enz.); c) afstand tussen obstakels en de kant van de weg; d) dichtheid van obstakels; e) ribbelstroken; f) afschermende constructies langs de weg;
7° les ponts et tunnels :	7° Bruggen en 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 ;	a) aanwezigheid van en aantal bruggen, alsmede relevante informatie die daarop betrekking heeft; b) aanwezigheid van en aantal tunnels, alsmede relevante informatie die daarop betrekking heeft; c) visuele elementen die risico's voor de veiligheid van de infrastructuur vormen;
8° les intersections :	8° Kruispunten:
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) ;	a) type kruispunt en aantal takken (met vermelding van met name het type verkeerssturing en de aanwezigheid van afslagpijlen); b) aanwezigheid van verkeersgeleiders; c) kwaliteit van het kruispunt; d) verkeersintensiteiten op het kruispunt; e) aanwezigheid van spoorwegovergangen (met vermelding van met name het type overgang en of deze bemand of onbemand

	is, en manueel bediend wordt of geautomatiseerd is);
9° l'entretien :	9° Onderhoud:
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; l'état des dispositifs de retenue routiers ;	a) defecten aan het wegdek; b) slipweerstand van het wegdek; c) conditie van de berm (met inbegrip van vegetatie); d) conditie van de verkeersborden, markeringen en afbakening; e) conditie van de afschermdende constructies langs de weg;
10 ° les infrastructures pour les usagers de la route vulnérables:	10° Voorzieningen voor kwetsbare weggebruikers:
a) les passages pour piétons et cyclistes (surface des intersections et dénivellation) ; b) les passages pour cyclistes (surface des intersections et dénivellation) ; c) les clôtures piétonnières ; d) la présence d'un trottoir ou d'une infrastructure séparée ; e) les équipements cyclables et leur type (pistes cyclables, voies cyclables, autres); f) la qualité des passages pour piétons en termes de visibilité et de signalisation de chaque infrastructure; g) la présence de passage pour piétons et cyclistes sur les branches d'accès aux routes du réseau secondaire ; h) l'existence d'autres itinéraires pour piétons et cyclistes en l'absence d'infrastructures séparées ;	a) oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers (gelijkvloerse en ongelijkvloerse kruisingen); b) oversteekplaatsen voor fietsers (gelijkvloerse en ongelijkvloerse kruisingen); c) afscherming voor voetgangers; d) aanwezigheid van stoepen of gescheiden voorzieningen; e) voorzieningen voor fietsers en de soort voorzieningen (fietspaden, fietsstroken of andere); f) kwaliteit van de oversteekplaatsen voor voetgangers, wat de zichtbaarheid en signalering van elke voorziening betreft; g) oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers op toegangswegen van aansluitende ondergeschikte wegen; h) aanwezigheid van alternatieve routes voor voetgangers en fietsers indien er geen gescheiden voorzieningen zijn;
11° les systèmes pré/post collision pour les accidents de la route et facteurs d'atténuation de leur gravité:	11° "Pre-crash"- en "post-crash"-systemen ter vermindering van verkeersletsels en elementen ter beperking van de ernst van ongevallen:
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.	a) operationele netwerkcentra en andere surveillancevoorzieningen; b) mechanismen om weggebruikers in te lichten over rijomstandigheden ter voorkoming van ongevallen of incidenten, automatische systemen voor incidentdetectie: sensoren en camera's; c) systemen voor incidentbeheer; d) systemen voor communicatie met hulpdiensten.
§4. Le gouvernement peut modifier ou étendre les critères énumérés au paragraphe 3 au regard de cadre européen.	§4. De regering kan de in paragraaf 3 opgesomde criteria wijzigen of uitbreiden naargelang de evolutie van het Europese kader.
§5. Sur la base des résultats obtenus dans le cadre de l'évaluation visée au paragraphe 1, et	§5. Op basis van de resultaten van de in paragraaf 1 bedoelde beoordeling en met

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.	het oog op de prioritering van de behoeften aan verdere maatregelen deelt de regering alle gedeelten van het wegennet in naar veiligheidsniveau in minstens drie categorieën.
Article 12.	Artikel 12.
§1 ^{er} . 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.	§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. 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.	§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. Ces experts peuvent prendre en compte les éléments indicatifs suivants pour la sécurité routière ciblée:	§3. Voor de gerichte verkeersveiligheidsinspecties kunnen deze deskundigen rekening houden met de volgende indicatieve elementen:
1° le tracé de la route et le profil en travers:	1° Tracé en dwarsprofiel:
<ul style="list-style-type: none"> a) la visibilité et la distance de visibilité ; b) la limitation de vitesse et les zones à vitesse réglementée ; c) le tracé lisible (« lisibilité » du tracé par les usagers de la route) ; d) les accès aux propriétés et les aménagements adjacents ; e) les accès des véhicules de service et d'urgence ; f) le traitement au niveau des ponts et des dispositifs d'assainissement ; g) l'aménagement des bords de route (accotements, affaissement de la chaussée, déblais et remblais) ; 	<ul style="list-style-type: none"> a) zichtbaarheid en zichtafstanden; b) snelheidsbeperking en indeling in snelheidszones; c) duidelijk wegbeeld (d.w.z. de "leesbaarheid" van het wegbeeld voor de weggebruikers); d) toegang tot aangrenzende eigendommen en ontwikkelingsgebieden; e) toegankelijkheid voor nood- en dienstvoertuigen; f) passende veiligheidsvoorzieningen aan bruggen en duikers; g) wegkantontwerp (bermen, lager gelegen stoepen, "cut and fill"-hellingen);
2° les intersections et les échangeurs:	2° Kruispunten en knooppunten:
<ul style="list-style-type: none"> a) la pertinence du type d'intersection/échangeur ; b) la géométrie de l'aménagement de l'intersection/échangeur ; c) la visibilité et la lisibilité (perception) des intersections ; d) l'aménagement des voies supplémentaires aux intersections ; 	<ul style="list-style-type: none"> a) geschiktheid van het type kruispunt/knooppunt; b) geometrisch ontwerp van het kruispunt/knooppunt; c) zichtbaarheid en leesbaarheid (waarneming) van kruispunten; d) ontwerp van zijwegen aan kruispunten;

<ul style="list-style-type: none"> e) le contrôle de la circulation aux intersections (par exemple l'arrêt contrôlé, les feux de circulation) ; f) la présence de passages pour piétons et cyclistes ; 	<ul style="list-style-type: none"> e) verkeerbeheer aan kruispunten (bv. stoptekens, verkeerslichten); f) aanwezigheid van oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers;
3° les dispositions pour les usagers de la route vulnérables:	3° Voorzieningen voor kwetsbare weggebruikers:
<ul style="list-style-type: none"> a) les dispositions pour les piétons ; b) les dispositions pour les cyclistes ; 	<ul style="list-style-type: none"> a) voorzieningen voor voetgangers; b) voorzieningen voor fietsers;
4° l'éclairage, la signalisation et le marquage :	4° Verlichting, borden en markeringen:
<ul style="list-style-type: none"> 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 délinéation ; e) la lisibilité du marquage routier (emplacement, dimensions et rétroreflectivité par temps sec et humide) ; f) le contraste approprié du marquage routier ; g) l'éclairage des routes et des intersections éclairées ; h) les équipements de bord de route appropriés ; 	<ul style="list-style-type: none"> a) coherente verkeersborden die het zicht niet belemmeren; b) leesbaarheid van verkeersborden (plaats, grootte, kleur); c) wegwijzers; d) coherente wegmarkeringen en afbakening; e) leesbaarheid van wegmarkeringen (plaats, grootte en retroreflectiviteit in droge en natte omstandigheden); f) passend contrast van wegmarkeringen; g) verlichting van wegen en kruispunten; h) passende wegkantapparatuur;
5° les feux de signalisation :	5° Verkeerslichten:
<ul style="list-style-type: none"> a) l'exploitation; b) la visibilité ; 	<ul style="list-style-type: none"> a) werking; b) Zichtbaarheid;
6° les objets, les zones de sécurité et les dispositifs de retenue routiers :	6° Obstakels, obstakelvrije zones en afschermende constructies langs de weg:
<ul style="list-style-type: none"> 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) ; 	<ul style="list-style-type: none"> a) omgeving van de wegkant, met inbegrip van vegetatie; b) gevaren in de wegkant en afstand tot de rand van de rijweg of het fietspad; c) gebruikersvriendelijke aanpassing van de afschermende constructies langs de weg (middenbermen en geleiderails om risico's voor kwetsbare weggebruikers te voorkomen); d) veiligheidsvoorzieningen aan de uiteinden van vangrails; e) passende afschermende constructies aan bruggen en duikers; f) omheiningen (aan wegen met toegangsbeperkingen);
7° la chaussée:	7° Wegdek:
<ul style="list-style-type: none"> a) les défauts de la chaussée ; b) l'adhérence ; c) les matériaux/graviers/pierres meubles ; 	<ul style="list-style-type: none"> a) defecten aan het wegdek; b) slipweerstand; c) los materiaal/grind/stenen;

d) l'accumulation d'eau, les évacuations des eaux ;	d) plasvorming, waterafvoer;
8° les ponts et tunnels:	8° Bruggen en 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 ;	a) aanwezigheid van en aantal bruggen; b) aanwezigheid van en aantal tunnels; c) visuele elementen die risico's voor de veiligheid van de infrastructuur vormen;
9° les autres éléments:	9° Andere aandachtspunten:
a) la mise à disposition d'aires de stationnement et de repose 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).	a) veilige parkeerterreinen en rustplaatsen; b) voorzieningen voor zware voertuigen; c) verblinding door koplampen; d) wegenwerken: onveilige activiteiten langs de kant van de weg; e) passende informatie in ITS-apparatuur (bv. variabele informatieborden); f) dieren; g) waarschuwingen aan scholen (indien van toepassing).
§4 . Le gouvernement peut modifier ou étendre les critères énumérés au paragraphe 3 au regard de l'évolution de cadre européen.	§4. De regering kan de in paragraaf 3 opgesomde criteria wijzigen of uitbreiden naargelang de evolutie van het Europese kader.
§5. Les résultats des inspections de sécurité routière ciblées sont suivis de décisions motivées visant à déterminer si des mesures correctives sont nécessaires.	§5. De bevindingen van gerichte verkeersveiligheidsinspecties worden gevolgd door gemotiveerde besluiten waarin bepaald wordt of remediërende maatregelen nodig zijn.
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.	Het door de Regering aangeduid organisme onderzoekt met name op welke weggedeelten het nodig is de veiligheid van de weginfrastructuur te verbeteren, en stelt maatregelen vast die bij voorrang moeten worden uitgevoerd om die weggedeelten veiliger te maken. Daarbij wordt ook rekening gehouden met de behoeften van kwetsbare weggebruikers.
§6. 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 oeuvre des mesures présentant un fort potentiel d'amélioration de la sécurité et d'économie des coûts liés aux accidents.	§6. De remediërende maatregelen worden in de eerste plaats gericht op weggedeelten met een laag veiligheidsniveau en weggedeelten waar maatregelen met een groot potentieel voor de ontwikkeling van de verkeersveiligheid kunnen worden uitgevoerd en veel kosten door ongevallen kunnen worden bespaard.
§7. L'organisme désigné par le gouvernement met régulièrement à jour un plan d'action prioritaire fondé sur les risques afin de suivre la	§7. Het door de Regering aangeduid organisme zorgt voor de regelmatige actualisering van een actieplan met op basis van risico's bepaalde prioriteiten om

mise en œuvre des actions correctives identifiées.	de tenuitvoerlegging van de vastgestelde remediërende maatregelen te volgen.
Article 13.	Artikel 13.
§1 ^{er} . En ce qui concerne les normes en matière de marquage routier et de signalisation routière, le gouvernement adopte les procédures actuelles et futures en prenant en considération les éventuelles actes d'exécutions adoptés par la Commission européenne pour dégager des spécifications communes aux Etat 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.	§1. Wat de normen voor wegmarkeringen en verkeersborden betreft, neemt de regering de bestaande en toekomstige procedures aan en houdt daarbij rekening met de eventuele door de Europese Commissie aangenomen uitvoeringshandelingen om gemeenschappelijke specificaties van de lidstaten vast te stellen ter bevordering van de leesbaarheid en detecteerbaarheid van wegmarkeringen en verkeersborden voor menselijke bestuurders en geautomatiseerde rijhulpsystemen.
§2. Les actes d'exécution visés au paragraphe 1 ^{er} 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.	§2. De in de eerste paragraaf bedoelde uitvoeringshandelingen laten de bevoegdheid inzake normen voor wegmarkeringen en verkeersborden van het Europees Comité voor Normalisatie onverlet.
Chapitre 6 - Inspections de sécurité routière périodiques	Hoofdstuk 6 - Periodieke verkeersveiligheidsinspecties
Article 14.	Artikel 14.
§1 ^{er} . 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.	§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.
Ces inspections prennent en compte les besoins des usagers de la route vulnérables.	Deze inspecties houden rekening met de behoeften van de kwetsbare weggebruikers.
§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 oeuvre de la présente directive et de la directive 2004/54/CE.	§2. Het door de Regering aangeduid organisme ziet toe op de veiligheid van gedeelten van het wegennet die grenzen aan onder Richtlijn 2004/54/EG vallende wegtunnels via gezamenlijke verkeersveiligheidsinspecties door de voor de tenuitvoerlegging van de onderhavige richtlijn en Richtlijn 2004/54/EG bevoegde instellingen.
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.	De gezamenlijke verkeersveiligheidsinspecties vinden voldoende frequent plaats om een toereikend veiligheidsniveau te waarborgen, en hoe dan ook ten minste om de zes jaar. Ze worden uitgevoerd door

	de autoriteiten die bevoegd zijn voor de wegen en tunnels.
§3. 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.	§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.
Chapitre 7- Adoption et communication de lignes directrices	Hoofdstuk 7 - Vaststelling en kennisgeving van richtsnoeren
Article 15.	Artikel 15.
§1 ^{er} . Le gouvernement adopte des lignes directrices afin d'aider les qu'il a désignés à appliquer la présente ordonnance.	§1. De regering stelt richtsnoeren vast om de publieke en privéinstellingen bij te staan die ze aangeduid heeft voor de toepassing van deze ordonnantie.
§2. Le gouvernement communique ces lignes directrices à la Commission européenne dans les trois mois suivant leur adoption ou modification.	§2. De regering stelt de Europese Commissie in kennis van deze richtsnoeren binnen drie maanden na de vaststelling of wijziging ervan.
Chapitre 8- Gestion des données par établissement de rapports	Hoofdstuk 8 - Gegevensbeheer via het opstellen van verslagen
Article 16.	Artikel 16.
§1 ^{er} . 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.	§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. Les éléments d'information suivants doivent être repris dans ces rapports d'accident:	§2. Deze ongevalsverslagen moeten de volgende informatie bevatten:
1° la localisation de l'accident (aussi précise que possible), y compris les coordonnées GNSS ;	1° plaats van het ongeval (zo nauwkeurig mogelijk), met inbegrip van GNSS-coördinaten;
2° les images et/ou les diagrammes du lieu de l'accident;	2° foto's en/of schema's van de plaats van het ongeval;
3° la date et l'heure de l'accident ;	3° datum en tijdstip van het ongeval;
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	4° informatie over de weg, zoals het type gebied, type weg, type kruispunt, inclusief signalering, aantal baanvakken,

nombre de voies, le marquage, le revêtement, l'éclairage et les conditions météorologiques, la limitation de vitesse, les obstacles en bord de route ;	markeringen, wegdek, licht- en weersomstandigheden, snelheidsbeperkingen, obstakels langs de weg;
5.° la gravité de l'accident ;	5° ernst van het ongeval;
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 ;	6° gegevens over de betrokken personen, zoals leeftijd, geslacht, nationaliteit, alcoholpercentage, al dan niet gebruik van veiligheidsuitrusting;
7° les données relatives aux véhicules concernés (type, âge, pays, équipements de sécurité le cas échéant, date du dernier contrôle technique périodique conformément à la législation applicable);	7° gegevens over de betrokken voertuigen (type, ouderdom, land, eventuele veiligheidsvoorzieningen, datum van de laatste periodieke technische controle overeenkomstig de toepasselijke wetgeving);
8° les données relatives à l'accident telles que le type d'accident, le type de collision, les manœuvres du véhicule et du conducteur ;	8° gegevens over het ongeval zoals type ongeval, type aanrijding, voertuigbeweging en manoeuvre van de bestuurder;
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.	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. Le gouvernement peut modifier ou étendre les critères énumérés au paragraphe 2 au regard de l'évolution du cadre européen.	§3. De regering kan de in paragraaf 2 opgesomde criteria wijzigen of uitbreiden naargelang de evolutie van het Europese kader.
§3. La Commission européenne peut adopter des actes d'exécution afin de fournir des orientations selon lesquelles la gravité de l'accident, y compris le nombre de personnes décédées et blessées, doit figurer dans ce rapport.	§3. De Europese Commissie kan uitvoeringshandelingen vaststellen om richtsnoeren te verstrekken aan de hand waarvan verslag moet worden uitgebracht over de ernst van het ongeval, met inbegrip van het aantal dodelijke slachtoffers en gewonden.
Article 17.	Artikel 17.
§1 ^{er} . 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.	§1. De regering dient uiterlijk op 31 oktober 2025 een verslag in bij de Europese Commissie over de veiligheidsclassificatie van het volledige overeenkomstig hoofdstuk 5 beoordeelde wegennet.
§2. Ce rapport reprend également le rapport d'accident dont question à l'article 16. Le cas échéant, il présente également la liste des dispositions des orientations nationales actualisées, et notamment les améliorations relatives aux avancées technologiques et à la protection des usagers de la route vulnérables.	§2. Dit verslag bevat ook het in artikel 16 genoemde ongevalsverslag. Indien van toepassing bevat het verslag ook de lijst van bepalingen van geactualiseerde nationale richtsnoeren, waaronder met name de verbeteringen inzake technologische vooruitgang en bescherming van kwetsbare weggebruikers.
§3. À partir du 31 octobre 2025, ces rapports sont soumis tous les cinq ans à la Commission européenne par le gouvernement.	§3. Vanaf 31 oktober 2025 dient de regering deze verslagen om de vijf jaar in bij de Europese Commissie.

Chapitre 9- Dispositions abrogatoires et finales	Hoofdstuk 9 - Opheffings- en slotbepalingen
Article 18.	Artikel 18.
L'ordonnance du 19 mai 2011 relative à la gestion de la sécurité des infrastructures routières est abrogée.	De ordonnantie van 19 mei 2011 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur wordt opgeheven.
Article 19. La présente ordonnance entre en vigueur le lendemain de sa publication au Moniteur belge.	Artikel 19. Deze ordonnantie treedt in werking op de dag na de bekendmaking ervan in het Belgisch Staatsblad.
Bruxelles, le 31/03/2022	Brussel, 31/03/2022
Pour le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale	Voor de Brusselse Hoofdstedelijke Regering
Rudi Vervoort	Rudi Vervoort
Le Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,	De minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,
Elke Van den Brandt	Elke Van den Brandt
La Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale en charge de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,	De minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,