

21° Buso VTS 3 - OV 3  
Breedstraat 104  
9100 Saint-Nicolas  
Phase d'intégration Winkelmedewerker  
Domaine : Economie en organisatie  
22° Sint-Paulusschool campus VTI/VIBSO  
Toekomststraat 75  
8790 Waregem  
Phase d'intégration Medewerker kamerdienst  
Domaine : Voeding en horeca  
23° Sint-Paulusschool campus VTI/VIBSO  
Toekomststraat 75  
8790 Waregem  
Phase d'intégration Plaatser binnenschrijnwerk  
Domaine : STEM  
24° Sint-Paulusschool campus VTI/VIBSO  
Toekomststraat 75  
8790 Waregem  
Phase d'intégration Plaatser buitenschrijnwerk  
Domaine : STEM  
25° Sint-Paulusschool campus VTI/VIBSO  
Toekomststraat 75  
8790 Waregem  
Phase d'intégration Plaatser interieurprojecten  
Domaine : STEM  
26° Sint-Paulusschool campus VTI/VIBSO  
Toekomststraat 75  
8790 Waregem  
Phase d'intégration Schoonmaker  
Domaine : Maatschappij en Welzijn  
27° Berkenbeek SO 2 (buso)  
Nieuwmoerse Steenweg 113  
2990 Wuustwezel  
Phase d'intégration Medewerker florist  
Domaine : Land- en tuinbouw

**Art. 4.** L'article 1 du présent arrêté entre en vigueur le 1 septembre 2022.

**Art. 5.** L'article 2 du présent arrêté entre en vigueur à partir du 1 septembre 2023.

**Art. 6.** L'article 3 du présent arrêté entre en vigueur à partir du 1 septembre 2025.

**Art. 7.** Le Ministre flamand compétent pour l'enseignement est chargé de l'exécution du présent arrêté.  
Bruxelles, le 25 mars 2022.

Le Ministre-Président du Gouvernement flamand,  
J. JAMBON

Le Ministre flamand de l'Enseignement, des Sports, du Bien-être des Animaux et du Vlaamse Rand,  
B. WEYTS

---

## REGION WALLONNE — WALLONISCHE REGION — WAALS GEWEST

### SERVICE PUBLIC DE WALLONIE

[C - 2022/20668]

#### 24 MARS 2022. — Décret relatif à la gestion de la sécurité des infrastructures routières (1)

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

**Article 1<sup>er</sup>.** Le présent décret transpose partiellement la directive 2008/96/CE concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières, modifiée par 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.

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

Il s'applique au réseau routier au stade de la conception, de la construction ou de l'exploitation.

Il s'applique également aux routes et aux projets d'infrastructure routière non couverts par l'alinéa 2 qui sont situés en dehors des zones urbaines, qui ne desservent pas les propriétés riveraines et qui sont menés à bien grâce à un financement de l'Union, à l'exception des routes qui ne sont pas ouvertes à la circulation générale des véhicules à moteur, comme les pistes cyclables, ou des routes qui ne sont pas conçues pour la circulation générale, comme les routes d'accès à des sites industriels, agricoles ou forestiers.

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

Le Gouvernement peut également appliquer les dispositions du présent décret aux routes qui ne sont pas visées aux alinéas 2 et 3.

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

1° 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;

2° l'évaluation des incidences sur la sécurité routière : une analyse comparative stratégique des incidences qu'une nouvelle route ou une modification substantielle du réseau routier existant auront sur le niveau de sécurité du réseau routier;

3° l'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;

4° l'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;

5° les 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 le présent décret;

6° l'organe compétent : tout organisme public ou privé, établi au niveau national, régional ou local et qui participe, en raison de ses compétences, à la mise en oeuvre du présent décret, y compris des organismes désignés comme étant des organes compétents et qui existaient déjà avant l'entrée en vigueur du présent décret, s'ils répondent aux exigences du présent décret, à savoir le gestionnaire de la voirie ou son délégué;

7° le projet d'infrastructure : un projet concernant la construction d'infrastructures routières nouvelles ou une modification substantielle du réseau routier existant ayant des effets sur les débits de circulation;

8° le réseau routier : l'ensemble des routes et voies publiques affectées à la circulation par terre relevant de la gestion directe ou déléguée de la Région wallonne;

9° le réseau routier transeuropéen : les réseaux routiers répertoriés par le Règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et abrogeant la décision n° 661/2010/UE;

10° les usagers de la route vulnérables : les usagers de la route non motorisés, en particulier les cyclistes et les piétons, ainsi que les usagers de deux roues motorisés.

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

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

L'évaluation des incidences sur la sécurité routière des projets d'infrastructure indique les considérations en matière de sécurité routière qui contribuent au choix de la solution proposée. Elle fournit toutes les informations nécessaires à l'analyse des coûts et des avantages des différentes options évaluées.

Le Gouvernement peut préciser les modalités d'application du présent article dont l'auteur de l'évaluation des incidences sur la sécurité routière et la manière de la réaliser.

**Art. 5.** Des audits de sécurité routière sont effectués pour tous les projets d'infrastructure compte tenu des éléments indicatifs fixés à l'annexe 2. Un auditeur est désigné conformément à l'article 14 pour effectuer l'audit des caractéristiques de conception d'un projet d'infrastructure. Les audits peuvent être confiés à des équipes d'auditeurs, pour autant qu'un membre de l'équipe au moins est en possession d'un certificat d'aptitude visé à l'article 14.

Les audits de sécurité routière font partie intégrante du processus de conception du projet d'infrastructure aux stades de la conception, de la conception détaillée, de la pré-mise en service et du début de l'exploitation.

L'auditeur expose les aspects de la conception qui mettent en jeu la sécurité dans un rapport d'audit pour chaque étape du projet d'infrastructure.

Lorsque des aspects dangereux sont mis en lumière au cours de l'audit mais que la conception n'est pas rectifiée avant l'achèvement de l'étape en cause selon les indications de l'annexe 2, l'organe compétent justifie ce choix dans une annexe au rapport.

Le rapport visé à l'alinéa 3 se traduit par des recommandations appropriées du point de vue de la sécurité.

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

**Art. 6.** Une évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier est menée sur l'ensemble du réseau routier en exploitation concerné par le présent décret.

Les évaluations de la sécurité de l'ensemble du réseau routier ont pour but d'analyser le risque d'accident et la gravité de ces accidents, en s'appuyant principalement sur un examen visuel, soit sur place, soit par des moyens électroniques, des caractéristiques de conception de la route ainsi que sur une analyse des tronçons du réseau routier qui sont exploités depuis plus de trois ans et sur lesquels sont survenus un grand nombre d'accidents graves par rapport au flux de trafic.

La première évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier est effectuée au plus tard le 31 décembre 2024. Des évaluations ultérieures de la sécurité de l'ensemble du réseau routier sont effectuées au moins tous les cinq ans, afin d'assurer des niveaux de sécurité adéquats, compte tenu des éléments indicatifs énoncés à l'annexe 4.

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

**Art. 7.** Le réseau routier fait l'objet d'inspections de sécurité périodiques par l'organe compétent. La fréquence de ces inspections est suffisante pour garantir des niveaux de sécurité adéquats pour l'infrastructure en question.

La sécurité des tronçons du réseau routier contigus aux tunnels routiers repris par le décret du 19 décembre 2007 concernant les exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen, est assurée par des inspections de sécurité routière conjointes impliquant les organes compétents intervenant dans la mise en oeuvre du présent décret et du décret du 19 décembre 2007.

Les inspections de sécurité routière conjointes sont réalisées au moins tous les six ans afin de maintenir des niveaux de sécurité adéquats.

Sans préjudice des lignes directrices adoptées en vertu de l'article 13, le Gouvernement adopte des lignes directrices relatives aux mesures de sécurité temporaires applicables aux travaux de voirie et met en place un programme d'inspection adapté pour veiller à la bonne application de ces lignes directrices.

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

**Art. 8.** Les résultats des évaluations de la sécurité de l'ensemble du réseau routier menées conformément à l'article 6 sont suivis soit par des inspections de sécurité routière ciblées, soit par des mesures correctives directes.

Les inspections de sécurité routière ciblées sont réalisées par des équipes d'experts, en tenant compte des éléments indicatifs énoncés à l'annexe 3. Parmi les membres de l'équipe d'experts, un membre au moins répond aux exigences visées à l'article 14, alinéa 4.

Les résultats des inspections de sécurité routière ciblées sont suivis de décisions motivées qui visent à déterminer si des mesures correctives sont nécessaires. En particulier, les inspections identifient les tronçons routiers où des améliorations de la sécurité des infrastructures routières s'avèrent nécessaires et définissent les actions à privilégier pour renforcer la sécurité de ces tronçons routiers.

Les mesures correctives ciblent en priorité 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.

Le gestionnaire de la voirie établit et met régulièrement à jour un plan d'action prioritaire fondé sur les risques afin de suivre la mise en oeuvre des actions correctives identifiées.

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

**Art. 9.** Chacune des procédures énoncées aux articles 4 à 8 tient compte des besoins des usagers de la route vulnérables.

**Art. 10.** Toutes les procédures actuelles et futures relatives au marquage routier et à la signalisation routière prennent en compte la lisibilité et la détectabilité de ceux-ci pour les conducteurs et les systèmes d'aides à la conduite. Ces procédures tiennent compte des spécifications communes lorsque lesdites spécifications ont été établies.

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

**Art. 11.** Le Gouvernement met en place un système en ligne accessible à tous les usagers de la route qui permet la collecte des renseignements transmis par les usagers de la route et les véhicules, concernant des événements, ainsi que toutes autres informations relatives à la sécurité perçues par le déclarant comme un événement qui représente un danger réel ou potentiel pour la sécurité des infrastructures routières.

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

**Art. 12.** L'organe compétent dresse un rapport d'accident pour chaque accident mortel survenu sur une route visée à l'article 2.

Dans ce rapport se retrouvent les éléments d'information énumérés à l'annexe 5, ainsi que le nombre de personnes décédées et blessées.

Il est calculé le coût social moyen d'un accident mortel et le coût social moyen d'un accident grave qui se produit sur le territoire au moins tous les cinq ans.

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

**Art. 13.** Le Gouvernement adopte des lignes directrices pour l'évaluation des incidences sur la sécurité routière des projets d'infrastructure, les audits de sécurité routière pour les projets d'infrastructure, l'évaluation de la sécurité sur l'ensemble du réseau routier, les inspections de sécurité routière périodiques dont la fréquence des inspections de sécurité routière périodiques, et le suivi des procédures pour les routes en exploitation.

**Art. 14.** Le Gouvernement adopte des programmes de formation pour les auditeurs de sécurité routière. Les programmes de formation contiennent les aspects relatifs aux usagers de la route vulnérables y compris les infrastructures qui leur sont destinées.

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

Les certificats délivrés avant l'entrée en vigueur du présent décret sont reconnus.

Afin d'être désignés pour remplir les missions prévues par le présent décret, les auditeurs répondent aux exigences suivantes :

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

2° ils satisfont aux exigences visées aux alinéas 2 et 3 dans les deux ans de l'adoption des lignes directrices visées à l'article 13;

3° aux bonnes fins de l'audit du projet d'infrastructure, ils ne participent pas, au moment de l'audit, à la conception ou à l'exploitation du projet d'infrastructure concerné.

Le Gouvernement précise les modalités d'application du présent article y compris les prérequis à la fonction d'auditeurs de sécurité, les conditions de réussite de la formation initiale, la durée de validité du certificat d'aptitude, les conditions de reconduction du certificat d'aptitude, la reconnaissance des titres, attestations et certificats délivrés par un organisme habilité dans un autre État membre de l'Union européenne.

**Art. 15.** Le Gouvernement soumet un rapport à la Commission au plus tard le 31 octobre 2025 sur le classement de sécurité, soit le classement des tronçons du réseau routier existant en catégories selon leur sécurité inhérente mesurée objectivement, de l'ensemble du réseau routier évalué conformément à l'article 6.

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

À partir du 31 octobre 2025, ces rapports sont soumis tous les cinq ans.

**Art. 16.** Le chapitre 1<sup>er</sup> du décret du 22 décembre 2010 relatif à la sécurité routière et portant des dispositions diverses en matière routière et de voies hydrauliques, comportant les articles 1 à 9, est abrogé.

**Art. 17.** Le présent décret produit ses effets le 17 décembre 2021.

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

Namur, le 24 mars 2022.

Le Ministre-Président,  
E. DI RUPO

Le Vice-Président et Ministre de l'Économie, du Commerce extérieur, de la Recherche et de l'Innovation, du Numérique, de l'Aménagement du territoire, de l'Agriculture, de l'IFAPME et des Centres de compétences,  
W. BORSUS

Le Vice-Président et Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures,  
Ph. HENRY

La Vice-Présidente et Ministre de l'Emploi, de la Formation, de la Santé, de l'Action sociale et de l'Economie sociale, de l'Égalité des chances et des Droits des femmes,  
Ch. MORREALE

La Ministre de la Fonction publique, de l'Informatique, de la Simplification administrative, en charge des allocations familiales, du Tourisme, du Patrimoine et de la Sécurité routière,  
V. DE BUE

Le Ministre du Logement, des Pouvoirs locaux et de la Ville,  
Ch. COLLIGNON

Le Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives,  
A. DOLIMONT

La Ministre de l'Environnement, de la Nature, de la Forêt, de la Ruralité et du Bien-être animal,  
C. TELLIER

---

Note

(1) *Session 2021-2022*

Documents du Parlement wallon, 845 (2021-2022) N<sup>os</sup> 1 à 4.

Compte rendu intégral, séance plénière du 23 mars 2022.

Discussion.

Vote.

---

#### Annexe 1<sup>re</sup>

##### **Éléments indicatifs des évaluations des incidences sur la sécurité routière**

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

- a) la définition du problème;
- b) la situation actuelle et scénario de 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, dont l'analyse du rapport coûts et avantages;
- f) la présentation de l'éventail de solutions possibles.

2. Les éléments à prendre en compte :

- a) les décès et accidents, objectifs de réduction comparés au scénario de statu quo;
- b) les choix des itinéraires et nature du trafic;
- c) les répercussions éventuelles sur les réseaux routiers existants, par exemple, sorties, intersections, passages à niveau;
- d) les usagers de la route, 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 conditions climatiques;
- g) la présence d'un nombre suffisant d'aires de stationnement sûres;
- h) l'activité sismique.

## Annexe 2

**Éléments indicatifs des audits de sécurité routière**

1. Les critères applicables au stade de la conception :
  - a) la situation géographique, par exemple, l'exposition aux glissements de terrain, les inondations, les avalanches, les conditions saisonnières et climatiques ainsi que l'activité sismique;
  - 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 trafics pouvant emprunter la nouvelle route;
  - e) la fonctionnalité de la route dans le réseau;
  - f) les conditions météorologiques;
  - g) la vitesse de conduite;
  - h) les profils en travers par exemple, la largeur de la chaussée, les pistes cyclables, les chemins piétonniers;
  - i) les alignements horizontaux et verticaux;
  - j) la visibilité;
  - k) la disposition des points de jonction;
  - l) les transports publics et les infrastructures publiques;
  - m) les passages à niveau;
  - n) les dispositions pour les usagers de la route vulnérables :
    - i) les dispositions pour les piétons;
    - ii) les dispositions pour les cyclistes, y compris l'existence d'autres itinéraires ou de dispositifs de séparation du trafic automobile à grande vitesse;
    - iii) les dispositions pour les deux-roues motorisés;
    - iv) la densité et la localisation des passages pour piétons et cyclistes;
    - v) les dispositions pour les piétons et cyclistes sur les routes concernées dans la zone;
    - vi) la séparation des piétons et cyclistes de la circulation motorisée à grande vitesse ou existence d'autres itinéraires directs sur des routes de catégories inférieures.
2. Les critères applicables au stade de la conception détaillée :
  - a) le tracé;
  - b) la signalisation et les marquages cohérents;
  - c) l'éclairage des routes et des intersections;
  - d) l'équipement de bord de route;
  - e) l'environnement de bord de route, dont la végétation;
  - f) les obstacles fixes en bord de route;
  - g) l'aménagement d'aires de stationnement sûres;
  - h) les dispositions pour les usagers de la route vulnérables :
    - i) les dispositions pour les piétons;
    - ii) les dispositions pour les cyclistes;
    - iii) les dispositions pour les deux-roues motorisés;
    - i) les dispositifs de retenue routiers adaptés, terre-plein central et barrières métalliques afin d'empêcher les risques pour les usagers vulnérables.
3. Les critères applicables au stade de la pré-mise en service :
  - a) la sécurité des usagers de la route et la visibilité en diverses circonstances telles que l'obscurité et les conditions météorologiques normales;
  - b) la lisibilité de la signalisation et du marquage;
  - c) l'état de la chaussée.
4. Les critères applicables au début de l'exploitation : l'évaluation de sécurité routière à la lumière du comportement réel des utilisateurs.

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

## Annexe 3

**Éléments indicatifs des évaluations des inspections de sécurité routière ciblées**

1. Le tracé de la route et profil en travers :
  - a) la visibilité et la distance de visibilité;
  - b) la limitation de vitesse et les zones à vitesse réglementée;
  - c) la lisibilité du tracé par les usagers de la route;
  - d) l'accès aux propriétés et aménagements adjacents;
  - e) l'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, des accotements, les affaissements de la chaussée, les déblais et remblais.
2. Les intersections et échangeurs :
  - a) la pertinence du type d'intersection, et de l'échangeur;
  - b) la géométrie de l'aménagement de l'intersection et de l'échangeur;
  - c) la visibilité et la lisibilité, soit la perception des intersections;
  - d) la visibilité à l'intersection;

- e) l'aménagement des voies supplémentaires aux intersections;
  - f) le contrôle de la circulation aux intersections, par exemple arrêt contrôlé, feux de circulation;
  - g) la présence de passages pour piétons et cyclistes.
3. Les dispositions pour les usagers de la route vulnérables :
- a) les dispositions pour les piétons;
  - b) les dispositions pour les cyclistes;
  - c) les dispositions pour les deux-roues motorisés;
  - d) les transports publics et infrastructures publiques;
  - e) les passages à niveau en précisant, en particulier, leur type et s'ils sont gardés ou non gardés, à fonctionnement manuel ou automatique.
4. L'éclairage, la signalisation et le marquage :
- a) une signalisation routière cohérente qui ne masque pas la visibilité;
  - b) la lisibilité de la signalisation routière, la position, la taille, la couleur;
  - c) les panneaux de signalisation;
  - d) la cohérence du marquage routier et des dispositifs de délimitation;
  - e) la lisibilité du marquage routier, l'emplacement, les dimensions et la rétroréflexion par temps sec et humide;
  - f) le contraste approprié du marquage routier;
  - g) l'éclairage des routes et des intersections éclairées;
  - h) les équipements de bord de route appropriés.
5. Les feux de signalisation :
- a) leur exploitation;
  - b) la visibilité.
6. Les objets, zones de sécurité et dispositifs de retenue routiers :
- a) l'environnement de bord de route, dont la végétation;
  - b) les dangers en bord de route et la distance du bord de la chaussée ou de la piste cyclable;
  - c) les dispositifs de retenue routiers adaptés, terre-plein central et glissières afin de limiter les risques pour les usagers de la route vulnérables;
  - d) le traitement des extrémités de glissières;
  - e) les dispositifs de retenue routiers appropriés au niveau des ponts et des dispositifs d'assainissement;
  - f) les clôtures sur les routes dont l'accès est restreint.
7. La chaussée :
- a) les défauts de la chaussée;
  - b) l'adhérence;
  - c) les matériaux, graviers, pierres meubles;
  - d) l'accumulation d'eau, l'évacuation des eaux.
8. Les ponts et tunnels :
- a) la présence et nombre de ponts;
  - b) la présence et nombre de tunnels;
  - c) les éléments visuels représentant des dangers pour la sécurité de l'infrastructure.
9. Les autres éléments :
- a) la mise à disposition d'aires de stationnement et de repos sécurisées;
  - b) les dispositions pour les poids lourds;
  - c) l'éblouissement causé par les phares ou le soleil;
  - d) les travaux routiers;
  - e) les activités dangereuses en bord de route;
  - f) les informations appropriées dans les équipements dits systèmes de transports intelligents (STI) comme les panneaux à messages variables;
  - g) la faune sauvage et animaux;
  - h) les avertissements de zone scolaire.

---

#### Annexe 4

##### **Éléments indicatifs des évaluations de la sécurité de l'ensemble du réseau routier**

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



- c) les volumes de piétons observés des deux côtés, le « long » ou « traversant »;
  - d) les volumes de bicyclettes observés des deux côtés, le « long » ou « traversant »;
  - e) les volumes de poids lourds observés;
  - f) l'estimation des flux de piétons à partir des caractéristiques relatives à l'usage des zones environnantes;
  - g) l'estimation des flux de bicyclettes à partir des caractéristiques relatives à l'usage des zones environnantes.
3. Les données relatives aux accidents :
- a) le nombre de tués sur la route, le lieu et la cause des accidents par groupe d'usagers de la route;
  - b) le nombre de blessés graves et le lieu des accidents par groupe d'usagers de la route.
4. Les caractéristiques d'exploitation :
- a) la limitation de vitesse, générale, pour les motocycles, pour les camions;
  - b) la vitesse d'exploitation, 85e centile;
  - c) la régulation de la vitesse ou la modération du trafic;
  - d) la présence de dispositifs dits systèmes de transports intelligents (STI) comme les alertes de files, les panneaux à messages variables;
  - e) l'avertissement de zone scolaire;
  - f) la présence d'un superviseur au niveau des passages pour piétons devant les écoles à des périodes indiquées.
5. Les caractéristiques géométriques :
- a) les caractéristiques du profil en travers, le nombre, le type et la largeur des voies, l'aménagement et les matériaux des accotements médians centraux, les pistes cyclables, les voies piétonnes, y compris leur variabilité;
  - b) le tracé en plan;
  - c) le profil en long;
  - d) la visibilité et la distance de visibilité.
6. Les objets, zones de sécurité et dispositifs de retenue routiers :
- a) l'environnement de bord de route et 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.
7. Les ponts et tunnels :
- a) la présence et le nombre de ponts, y compris toute information pertinente les concernant;
  - b) la présence et le nombre de tunnels, y compris toute information pertinente les concernant;
  - c) les éléments visuels représentant des dangers pour la sécurité de l'infrastructure.
8. Les intersections :
- a) le type d'intersection et nombre de branches, en précisant, en particulier, le type de contrôle et la présence de virages protégés;
  - b) la canalisation du trafic;
  - c) la qualité des intersections;
  - d) le volume des intersections;
  - e) la présence de passages à niveau, en précisant, en particulier, leur type et s'ils sont gardés ou non gardés, à fonctionnement manuel ou automatique.
9. L'entretien :
- a) les défauts de la chaussée;
  - b) l'adhérence de la chaussée;
  - c) l'état des accotements, y compris la végétation;
  - d) l'état de la signalisation, du marquage et des dispositifs de délinéation;
  - e) l'état des dispositifs de retenue routiers.
10. Les infrastructures pour les usagers de la route vulnérables :
- a) les passages pour piétons et cyclistes, la surface des intersections et leur dénivellation;
  - b) les passages pour cyclistes, la surface des intersections et leur 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 passages pour piétons et cyclistes sur les branches d'accès aux routes du réseau secondaire;
  - h) l'existence d'autres itinéraires pour piétons et cyclistes en l'absence d'infrastructures séparées.
11. Les systèmes pré/post-collision pour les accidents de la route et facteurs d'atténuation de leur gravité :
- a) les centres opérationnels de réseau routier et 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;
  - c) les systèmes de détection automatique des incidents (DAI), les capteurs et les caméras;
  - d) les systèmes de gestion des incidents;
  - e) les systèmes de communication avec les services d'urgence.

## Annexe 5

**Informations devant figurer dans les rapports d'accidents**

Les rapports d'accidents contiennent les éléments suivants :

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

## ÜBERSETZUNG

## ÖFFENTLICHER DIENST DER WALLONIE

[C - 2022/20668]

**24. MÄRZ 2022 — Dekret über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur (1)**

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

**Artikel 1** - Durch das vorliegende Dekret wird die Richtlinie 2008/96/EG über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur, geändert durch die Richtlinie (EU) 2019/1936 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2019 zur Änderung der Richtlinie 2008/96/EG über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur, teilweise umgesetzt.

**Art. 2** - Mit diesem Dekret werden die Einführung und Durchführung von Verfahren für Folgenabschätzungen hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheit, Straßenverkehrssicherheitsaudits, Straßenverkehrssicherheitsüberprüfungen sowie Sicherheitsbewertungen des gesamten Straßennetzes vorgeschrieben.

Dieses Dekret gilt für in Planung, im Bau oder in Betrieb befindliche Straßen.

Es gilt auch für nicht unter Absatz 2 fallende Straßen und Straßenverkehrsinfrastrukturprojekte außerhalb städtischer Gebiete, zu denen von den angrenzenden Grundstücken keine unmittelbare Zufahrt besteht und deren Fertigstellung aus Unionsmitteln finanziert wird, ausgenommen Straßen, die nicht für den allgemeinen Kraftfahrzeugverkehr offen sind, wie z. B. Radwege, oder Straßen, die nicht für den allgemeinen Verkehr ausgelegt sind, wie z. B. Zufahrtsstraßen zu Industrieanlagen oder land- oder forstwirtschaftlichen Betrieben.

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

Die Regierung kann auch Straßen in den Anwendungsbereich dieses Dekrets aufnehmen, die nicht in den Absätzen 2 und 3 genannt sind.

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

1° Straßenverkehrssicherheitsaudit: eine unabhängige, eingehende, systematische und technische Prüfung der Entwurfsmerkmale eines Infrastrukturprojekts unter dem Sicherheitsaspekt in verschiedenen Phasen der Planung bis zur ersten Betriebsphase;

2° Folgenabschätzung hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheit: eine strategisch orientierte vergleichende Analyse der Auswirkungen einer neuen Straße oder wesentlicher Änderungen an bestehenden Straßen auf die Sicherheit im Straßennetz;

3° gezielte Straßenverkehrssicherheitsüberprüfung: eine gezielte Untersuchung zur Ermittlung von gefährlichen Bedingungen, Mängel und Problemen, durch die das Risiko von Unfällen und Verletzungen erhöht wird, und zwar basierend auf der Vor-Ort-Besichtigung einer bestehenden Straße oder eines bestehenden Straßenabschnitts;

4° regelmäßige Straßenverkehrssicherheitsüberprüfung: die reguläre und regelmäßig durchgeführte Überprüfung der Eigenschaften und Defekte, die aus Sicherheitsgründen Wartungsarbeiten erfordern;

5° Leitlinien: Regeln, die angeben, wie die in dem vorliegenden Dekret vorgesehenen Sicherheitsverfahren durchzuführen und welche Aspekte dabei zu berücksichtigen sind;

6° zuständige Stelle: öffentliche oder private Stelle, die auf nationaler, regionaler oder lokaler Ebene angesiedelt ist und aufgrund ihrer Aufgaben an der Durchführung des vorliegenden Dekrets mitwirkt, einschließlich als zuständige Stellen benannte Einrichtungen, die bereits vor Inkrafttreten des vorliegenden Dekrets bestanden haben, sofern sie den Anforderungen des vorliegenden Dekrets entsprechen, das heißt der Verwalter des Straßen- und Wegenetzes oder sein Beauftragter;



7° Infrastrukturprojekt: ein Projekt für einen Straßenneubau oder eine wesentliche Änderung des bestehenden Straßennetzes, das bzw. die den Verkehrsfluss beeinflusst;

8° Straßennetz: alle dem Landverkehr gewidmeten öffentlichen Straßen und Wege, die der direkten oder delegierten Verwaltung der Wallonischen Region unterliegen;

9° transeuropäisches Straßennetz: das in der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU beschriebene Straßennetz;

10° ungeschützte Verkehrsteilnehmer: nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer, insbesondere Radfahrer und Fußgänger, sowie Nutzer von zweirädrigen Kraftfahrzeugen.

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

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

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

Die Regierung kann die Modalitäten für die Anwendung des vorliegenden Artikels festlegen, unter anderem, wer die Folgenabschätzung hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheit durchführt und wie sie durchgeführt wird.

**Art. 5** - Für alle Infrastrukturprojekte wird ein Straßenverkehrssicherheitsaudit unter Berücksichtigung der in der Anhang 2 festgelegten indikativen Elemente durchgeführt. Ein Gutachter wird gemäß Artikel 14 bezeichnet, um die Entwurfsmerkmale eines Infrastrukturprojekts zu prüfen. Audits können an Auditteams vergeben werden, sofern mindestens ein Mitglied des Teams im Besitz eines Befähigungsnachweises gemäß Artikel 14 ist.

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

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

Wurde ein Entwurfsmangel, auf den der Gutachter in seinem Bericht hingewiesen hat, nicht vor Abschluss der jeweiligen Projektphase nach der Anhang 2 behoben, so legt die zuständige Stelle in einer Anlage zum Bericht die Gründe dafür dar.

Aus dem in Absatz 3 erwähnten Bericht werden sicherheitsrelevante Empfehlungen abgeleitet.

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

**Art. 6** - Im gesamten in Betrieb befindlichen Straßennetz, das Gegenstand des vorliegenden Dekrets ist, wird eine netzweite Straßenverkehrssicherheitsbewertung durchgeführt.

Durch die netzweiten Straßenverkehrssicherheitsbewertungen werden das Risiko von Unfällen und deren Schweregrad bewertet und zwar anhand in erster Linie einer — entweder vor Ort oder mit elektronischen Mitteln durchgeführten — visuellen Untersuchung der Entwurfsmerkmale der Straße und einer Analyse von Abschnitten des Straßennetzes, die seit über drei Jahren in Betrieb sind und auf denen sich eine im Verhältnis zum Verkehrsaufkommen hohe Zahl schwerer Unfälle ereignet hat.

Die erste netzweite Straßenverkehrssicherheitsbewertung wird spätestens bis zum 31. Dezember 2024 durchgeführt. Die nachfolgenden netzweiten Straßenverkehrssicherheitsbewertungen werden mindestens alle fünf Jahre durchgeführt, um ein angemessenes Sicherheitsniveau zu gewährleisten unter Berücksichtigung der in Anhang 4 aufgeführten indikativen Elemente.

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

**Art. 7** - Das Straßennetz ist in regelmäßigen Abständen Gegenstand von Sicherheitsüberprüfungen, die von der zuständigen Stelle durchgeführt werden. Überprüfungen sind so häufig durchzuführen, dass auf den jeweiligen Straßen ein ausreichendes Sicherheitsniveau sichergestellt ist.

Die Sicherheit von Abschnitten des Straßennetzes, die an unter das Dekret vom 19. Dezember 2007 über Mindestanforderungen an die Sicherheit von Tunneln im transeuropäischen Straßennetz fallende Straßentunnel angrenzen, wird durch gemeinsame Straßenverkehrssicherheitsüberprüfungen unter Einbeziehung der zuständigen Stellen, die an der Umsetzung des vorliegenden Dekrets und des Dekrets vom 19. Dezember 2007 beteiligt sind, gewährleistet.

Die gemeinsamen Straßenverkehrssicherheitsüberprüfungen werden alle sechs Jahre durchgeführt, damit ein angemessenes Sicherheitsniveau gewährleistet ist.

Unbeschadet der nach Artikel 13 erlassenen Leitlinien erlässt die Regierung Leitlinien für vorübergehende Sicherheitsmaßnahmen an Straßenbaustellen. Sie richten ferner ein geeignetes Kontrollsystem ein, um die ordnungsgemäße Anwendung dieser Leitlinien sicherzustellen.

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

**Art. 8** - Die Ergebnisse der gemäß Artikel 6 durchgeführten netzweiten Straßenverkehrssicherheitsbewertungen werden entweder durch gezielte Straßenverkehrssicherheitsüberprüfungen oder durch direkte Abhilfemaßnahmen weiterverfolgt.

Gezielte Straßenverkehrssicherheitsüberprüfungen werden von Sachverständigenteams durchgeführt, wobei die in Anhang 3 aufgeführten indikativen Elemente zu berücksichtigen sind. Mindestens ein Mitglied des Sachverständigenteams erfüllt die in Artikel 14 Absatz 4 festgelegten Anforderungen.

Die Ergebnisse der gezielten Straßenverkehrssicherheitsüberprüfungen werden durch begründete Entscheidungen darüber, ob Abhilfemaßnahmen erforderlich sind, weiterverfolgt. Insbesondere werden in diesen Überprüfungen Straßenabschnitte ermittelt, auf denen die Sicherheit der Straßenverkehrsinfrastruktur verbessert werden muss, und werden Maßnahmen festgelegt, die im Hinblick auf die Verbesserung der Sicherheit dieser Straßenabschnitte Vorrang haben.

Die Abhilfemaßnahmen sind in erster Linie auf Straßenabschnitte mit geringem Sicherheitsniveau ausgerichtet, die die Möglichkeit bieten, Maßnahmen mit einem hohem Potenzial für die Entwicklung der Sicherheit und die Senkung der durch Unfälle entstehenden Kosten durchzuführen.

Der Verwalter des Straßen- und Wegenetzes erstellt und aktualisiert regelmäßig einen nach Prioritäten gestaffelten risikobasierten Aktionsplan, mit dem die Umsetzung der ermittelten Abhilfemaßnahmen verfolgt wird.

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

**Art. 9** - Bei der Durchführung der Verfahren nach den Artikeln 4 bis 8 wird den Bedürfnissen ungeschützter Verkehrsteilnehmer Rechnung getragen.

**Art. 10** - Bei den bestehenden und künftigen Verfahren bezüglich Fahrbahnmarkierungen und Verkehrszeichen wird ein besonderes Augenmerk auf die Lesbarkeit und Erkennbarkeit für menschliche Fahrer und automatisierte Fahrerassistenzsysteme gelegt. Bei derartigen Verfahren werden gemeinsame Spezifikationen berücksichtigt, sofern derartige gemeinsame Spezifikationen festgelegt wurden.

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

**Art. 11** - Die Regierung richtet ein allen Verkehrsteilnehmern online zur Verfügung stehendes System ein, mit dem Einzelheiten über Ereignisse, die von Verkehrsteilnehmern und Fahrzeugen übermittelt werden, sowie über weitere sicherheitsrelevante Informationen, die von der meldenden Person bzw. dem meldenden Fahrzeug als tatsächliche oder mögliche Gefahren für die Sicherheit der Straßenverkehrsinfrastruktur wahrgenommen werden, gesammelt werden können.

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

**Art. 12** - Die zuständige Stelle verfasst für jeden tödlichen Unfall auf einer der in Artikel 2 genannten Straßen einen Unfallbericht.

In diesen Bericht werden alle Angaben nach Anhang 5 aufgenommen, einschließlich der Anzahl der Toten und Verletzten.

Die durchschnittlichen sozialen Kosten eines tödlichen und eines schweren Unfalls, der sich auf ihrem Hoheitsgebiet ereignet, werden mindestens alle fünf Jahre errechnet.

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

**Art. 13** - Die Regierung nimmt Leitlinien an für die Folgenabschätzung hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheit für Infrastrukturprojekte, die Straßenverkehrssicherheitsaudits für Infrastrukturprojekte, die netzweite Straßenverkehrssicherheitsbewertung, die regelmäßigen Straßenverkehrssicherheitsüberprüfungen einschließlich ihrer Häufigkeit sowie für die Weiterverfolgung der Verfahren für in Betrieb befindliche Straßen.

**Art. 14** - Die Regierung verabschiedet die Ausbildungskurse für Straßenverkehrssicherheitsgutachter. Die Ausbildungspläne für Straßenverkehrssicherheitsgutachter umfassen Aspekte hinsichtlich ungeschützter Verkehrsteilnehmer und der Infrastruktur für diese Verkehrsteilnehmer.

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

Vor Inkrafttreten des vorliegenden Dekrets verliehene Befähigungsnachweise werden anerkannt.

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

1° über einen Befähigungsnachweis verfügen und eine einschlägige Erfahrung oder Ausbildung auf den Gebieten des Straßenentwurfs, der Sicherheitstechnik im Straßenverkehr und der Unfallanalyse haben;

2° zwei Jahre, nachdem die Leitlinien nach Artikel 13 erlassen wurden, die Anforderungen der Absätze 2 und 3 erfüllen;

3° zur günstigen Abwicklung des Audits des Infrastrukturprojekts darf ein Gutachter zum Zeitpunkt des Audits nicht am Entwurf oder Betrieb des von ihm begutachteten Infrastrukturprojekts beteiligt sein.

Die Regierung bestimmt die Modalitäten für die Anwendung dieses Artikels, einschließlich der Voraussetzungen für die Funktion des Sicherheitsgutachters, der Bedingungen für den erfolgreichen Abschluss der Erstausbildung, der Gültigkeitsdauer des Befähigungsnachweises, der Bedingungen für die Verlängerung des Befähigungsnachweises, der Anerkennung von Titeln, Bescheinigungen und Zeugnissen, die von einer in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union befugten Stelle ausgestellt wurden.

**Art. 15** - Die Regierung legt der Kommission bis zum 31. Oktober 2025 einen Bericht über die Sicherheitseinschätzung vor, d.h. die Einstufung der Teile des bestehenden Straßennetzes in Kategorien gemäß ihrer objektiv gemessenen inhärenten Sicherheit, des gesamten gemäß Artikel 6 bewerteten Netzes.

Gegebenenfalls legt die Regierung auch die Liste der Bestimmungen der aktualisierten Leitlinien vor, darunter insbesondere die Verbesserungen in Bezug auf den technologischen Fortschritt und den Schutz ungeschützter Verkehrsteilnehmer.

Ab dem 31. Oktober 2025 werden diese Berichte alle fünf Jahre vorgelegt.

**Art. 16** - Kapitel 1 des Dekrets vom 22. Dezember 2010 über die Verkehrssicherheit und zur Festlegung der verschiedenen Bestimmungen in Sachen Straßen und Wasserstraßen, das die Artikel 1 bis 9 umfasst, wird aufgehoben.

**Art. 17** - Das vorliegende Dekret wird am 17. Dezember 2021 wirksam.

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

Namur, den 24. März 2022

Der Ministerpräsident

E. DI RUPO

Der Vizepräsident und Minister für Wirtschaft, Außenhandel, Forschung und Innovation, digitale Technologien, Raumordnung, Landwirtschaft, das IFAPME und die Kompetenzzentren

W. BORSUS

Der Vizepräsident und Minister für Klima, Energie, Mobilität und Infrastrukturen

Ph. HENRY

Die Vizepräsidentin und Ministerin für Beschäftigung, Ausbildung, Gesundheit, soziale Maßnahmen und Sozialwirtschaft, Chancengleichheit und Rechte der Frauen

Ch. MORREALE

Die Ministerin für den öffentlichen Dienst, Datenverarbeitung, administrative Vereinfachung, beauftragt mit den Bereichen Kindergeld, Tourismus, Erbe und Verkehrssicherheit

V. DE BUE

Der Minister für Wohnungswesen, lokale Behörden und Städte

Ch. COLLIGNON

Der Minister für Haushalt, Finanzen, Flughäfen und Sportinfrastrukturen

A. DOLIMONT

Die Ministerin für Umwelt, Natur, Forstwesen, ländliche Angelegenheiten und Tierschutz

C. TELLIER

—  
Fußnote

(1) *Sitzung 2021-2022*

Dokumente des Wallonischen Parlaments, 845 (2021-2022) Nr. 1 bis 4.

Ausführliches Sitzungsprotokoll, Plenarsitzung vom 23. März 2022.

Diskussion.

Abstimmung.

—  
Anhang 1

**Indikative Elemente der Folgenabschätzungen hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheit**

1. Bestandteile einer Folgenabschätzung hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheit:

- a) Bestimmung des Problems;
- b) Beschreibung der derzeitigen Situation und des Nullszenarios;
- c) Formulierung der Straßenverkehrssicherheitsziele;
- d) Analyse der Auswirkungen der vorgeschlagenen Planungsvarianten auf die Straßenverkehrssicherheit;
- e) Vergleich der Planungsvarianten, einschließlich der Kosten-Nutzen-Analyse;
- f) Beschreibung des Spektrums der möglichen Lösungen.

2. Zu berücksichtigende Aspekte:

- a) Todesfälle und Unfälle, angestrebte Minderung gegenüber dem Nullszenario;
- b) Routenwahl und Verkehrscharakteristik;
- c) mögliche Auswirkungen auf die bestehenden Verkehrswege (zum Beispiel Ausfahrten, Kreuzungen, plangleiche Knotenpunkte);
- d) Verkehrsteilnehmer, darunter ungeschützte Verkehrsteilnehmer;
- e) Verkehr (z. B. Verkehrsaufkommen, Verkehrskategorisierung nach Arten), einschließlich geschätzter Fußgänger und Radfahrerströme in Abhängigkeit der Merkmale der Nutzung der angrenzenden Flächen;
- f) jahreszeitliche und klimatische Bedingungen;
- g) Vorhandensein einer hinreichenden Zahl sicherer Parkplätze;
- h) seismische Aktivitäten.

—  
Anhang 2

**Indikative Elemente der Straßenverkehrssicherheitsaudits**

1. Kriterien für die Projektphase Vorentwurf:

- a) geografische Lage (z. B. Erdbeben-, Überschwemmungs- und Lawinengefahr), jahreszeitliche und klimatische Bedingungen sowie seismische Aktivitäten;
- b) Arten von Kreuzungen und Einmündungen und Abstand zwischen ihnen;
- c) Anzahl und Art der Fahrstreifen;
- d) Arten von Verkehr, für die die geplante Straße zugelassen werden soll;
- e) Funktionalität der Straße innerhalb des Netzes;

- f) Witterungsverhältnisse;
- g) Fahrgeschwindigkeiten;
- h) Straßenquerschnitt (z. B. Breite der Fahrbahn, der Rad- und Gehwege);
- i) Trassierung in Lage- und Höhenplan;
- j) Sichtverhältnisse;
- k) Gestaltung von Kreuzungen und Einmündungen;
- l) öffentliche Verkehrsmittel und -infrastruktur;
- m) schienengleiche Bahnübergänge;
- n) Vorkehrungen für ungeschützte Verkehrsteilnehmer:
  - i) Vorkehrungen für Fußgänger;
  - ii) Vorkehrungen für Radfahrer, darunter das Vorhandensein von Alternativstrecken oder von Abtrennungen vom schnell fahrenden Kraftfahrzeugverkehr;
  - iii) Vorkehrungen für zweirädrige Kraftfahrzeuge;
  - iv) Dichte und Lage von Fußgänger- und Radfahrerüberwegen;
  - v) Vorkehrungen für Fußgänger und Radfahrer auf den betroffenen Straßen in dem jeweiligen Bereich;
  - vi) Abtrennung vom schnell fahrenden Kraftfahrzeugverkehr, für Fußgänger und Radfahrer oder Vorhandensein direkter Alternativstrecken auf Straßen niedrigerer Kategorie.
- 2. Kriterien für die Projektphase Ausführungsentwurf:
  - a) Trassierungsparameter;
  - b) kohärente Verkehrszeichen und Fahrbahnmarkierung;
  - c) Beleuchtung von Straßen und Straßenkreuzungen;
  - d) Straßenausstattung;
  - e) Straßenseitenraum einschließlich Vegetation;
  - f) feststehende Hindernisse neben der Straße;
  - g) Ausstattung mit sicheren Parkplätzen;
  - h) Vorkehrungen für ungeschützte Verkehrsteilnehmer:
    - i) Vorkehrungen für Fußgänger;
    - ii) Vorkehrungen für Radfahrer;
    - iii) Vorkehrungen für zweirädrige Kraftfahrzeuge;
  - i) benutzerfreundliche Anpassung von Fahrzeugrückhaltesystemen (Mittelstreifen und Schutzeinrichtungen zur Vermeidung einer Gefährdung ungeschützter Verkehrsteilnehmer).
- 3. Kriterien für die Projektphase Fertigstellung:
  - a) Sicherheit der Verkehrsteilnehmer und Sichtverhältnisse unter verschiedenen Bedingungen wie z.B. bei Dunkelheit und unter normalen Witterungsbedingungen;
  - b) Erkennbarkeit von Verkehrszeichen und Fahrbahnmarkierungen;
  - c) Zustand des Straßenbelags.
- 4. Kriterien für die erste Betriebsphase: Bewertung der Straßenverkehrssicherheit im Lichte der tatsächlichen Nutzungsmuster.
 

Ein in jeglicher Phase durchgeführtes Audit kann die erneute Prüfung der Kriterien für vorangegangene Phasen erfordern.

---

### Anhang 3

#### **Indikative Elemente der gezielten Straßenverkehrssicherheitsüberprüfungen**

1. Straßentrassierung und Querschnitt:
  - a) Sichtbarkeit und Sichtweiten;
  - b) Geschwindigkeitsbeschränkung und Geschwindigkeitszonen;
  - c) Erkennbarkeit der Trassierung durch die Verkehrsteilnehmer;
  - d) Zugang zu angrenzenden Grundstücken und Erschließungen;
  - e) Zugang von Einsatz- und Dienstfahrzeugen;
  - f) Sicherheitsvorkehrungen an Brücken und Durchlässen;
  - g) Gestaltung des Straßenrands (Randstreifen, unbefestigter Fahrbahnrand, Abtrage- und Aufschüttungsböschungen).
2. Kreuzungen und Anschlussstellen:
  - a) Angemessenheit der Art der Kreuzung/Anschlussstelle;
  - b) Geometrie der Gestaltung der Kreuzung/Anschlussstelle;
  - c) Sichtbarkeit und Erkennbarkeit (Wahrnehmung) von Kreuzungen;
  - d) Sichtbarkeit an der Kreuzung;
  - e) Gestaltung zusätzlicher Fahrspuren an Kreuzungen;
  - f) Verkehrsregelung an Kreuzungen (z. B. Halt-Zeichen, Lichtsignalanlagen usw.);
  - g) Vorhandensein von Fußgänger- und Radfahrerüberwegen.
3. Vorkehrungen für ungeschützte Verkehrsteilnehmer:
  - a) Vorkehrungen für Fußgänger;
  - b) Vorkehrungen für Radfahrer;
  - c) Vorkehrungen für zweirädrige Kraftfahrzeuge;
  - d) öffentliche Verkehrsmittel und Infrastrukturen;

- e) höhengleiche Bahnübergänge (insbesondere unter Hinweis auf die Art des Übergangs und darauf, ob es sich um bemannte, unbemannte, manuell oder automatisiert betriebene Anlagen handelt).
4. Beleuchtung, Beschilderung und Markierungen:
- a) kohärente Verkehrszeichen, keine Sichtbehinderung;
- b) Erkennbarkeit von Straßenverkehrszeichen (Anordnung, Größe, Farbe);
- c) Wegweiser;
- d) kohärente Fahrbahnmarkierungen und Leitelemente;
- e) Erkennbarkeit der Fahrbahnmarkierungen (Anordnung, Abmessungen und Retroreflexion unter trockenen und feuchten Bedingungen);
- f) geeigneter Kontrast von Fahrbahnmarkierungen;
- g) Beleuchtung beleuchteter Straßen und Kreuzungen;
- h) geeignete straßenseitige Ausrüstung.
5. Lichtsignalanlagen:
- a) Betrieb;
- b) Sichtbarkeit.
6. Objekte, freizuhaltende Flächen und Fahrzeugrückhaltesysteme:
- a) Straßenseitenraum einschließlich Vegetation;
- b) Gefahren am Straßenrand und Abstand vom Fahrbahn- oder Radwegrand;
- c) benutzerfreundliche Anpassung von Fahrzeugrückhaltesystemen (Mittelstreifen und Schutzeinrichtungen zur Vermeidung einer Gefährdung ungeschützter Verkehrsteilnehmer);
- d) Endkonstruktion von Schutzeinrichtungen;
- e) geeignete Fahrzeugrückhaltesysteme an Brücken und Durchlässen;
- f) Zäune (in Straßen mit beschränktem Zugang).
7. Straßenbelag:
- a) Schäden am Straßenbelag;
- b) Griffigkeit;
- c) loses Material/Kies/Steine;
- d) Pfützenbildung, Wasserableitung.
8. Brücken und Tunnel:
- a) Vorhandensein und Anzahl von Brücken;
- b) Vorhandensein und Anzahl von Tunneln;
- c) visuelle Elemente, die Gefahren für die Sicherheit der Infrastruktur abbilden.
9. 9. Sonstige Aspekte:
- a) Bereitstellung sicherer Parkplätze und Rastanlagen;
- b) Vorkehrungen für schwere Nutzfahrzeuge;
- c) Blendung durch Scheinwerfer;
- d) Straßenbauarbeiten;
- e) unsichere Tätigkeiten am Straßenrand;
- f) geeignete Informationen in den telematischen Anlagen (z. B. Wechselverkehrszeichen);
- g) Wildtiere und andere Tiere;
- h) Hinweise auf Schulen (falls zutreffend).

---

#### Anhang 4

##### **Indikative Elemente der netzweiten Straßenverkehrssicherheitsbewertungen**

1. Allgemein:
- a) Art der Straße in Bezug auf Art und Größe der Regionen/Städte, die sie verbindet;
- b) Länge des Straßenabschnitts;
- c) Gebietstyp (ländlich, städtisch);
- d) Flächennutzung (Bildungseinrichtungen, Handel, Industrie und verarbeitendes Gewerbe, Wohngebäude, Landwirtschaft, unerschlossene Gebiete);
- e) Dichte der Zugangspunkte zu Grundstücken;
- f) Vorhandensein einer Versorgungsstraße (z. B. für Geschäfte);
- g) Vorhandensein von Straßenbauarbeiten;
- h) Vorhandensein von Parkplätzen.
2. Verkehrsaufkommen:
- a) Verkehrsaufkommen;
- b) festgestelltes Krafradaufkommen;
- c) festgestelltes Fußgängeraufkommen auf beiden Seiten, unter Hinweis darauf, ob sie sich entlang' der Straße bewegen oder diese queren';
- d) festgestelltes Fahrradaufkommen auf beiden Seiten, unter Hinweis darauf, ob sich die Radfahrer entlang' der Straße bewegen oder diese queren';
- e) festgestelltes Schwerverkehrsaufkommen;
- f) geschätzte Fußgängerströme in Abhängigkeit der Merkmale der Nutzung der angrenzenden Flächen;
- g) geschätzte Fahrradströme in Abhängigkeit der Merkmale der Nutzung der angrenzenden Flächen.



3. Unfalldaten:
  - a) Anzahl, Ort und Ursache tödlicher Unfälle nach Verkehrsteilnehmergruppe;
  - b) Anzahl und Ort der Unfälle mit Schwerverletzten nach Verkehrsteilnehmergruppe.
4. Betriebsmerkmale:
  - a) Geschwindigkeitsbeschränkung (allgemein, für Krafträder; für Lastkraftwagen);
  - b) Betriebsgeschwindigkeit (85. Perzentile);
  - c) Geschwindigkeitsmanagement und/oder Verkehrsberuhigung;
  - d) Vorhandensein von telematischen Einrichtungen: Stauhinweise, Wechselverkehrszeichen;
  - e) Hinweis auf eine Schule;
  - f) Anwesenheit eines Schülerlotsen zu vorgeschriebenen Zeiten.
5. Geometrische Merkmale:
  - a) Querschnittsmerkmale (Anzahl, Art und Breite der Fahrstreifen, Layout und Material des Mittelstreifens, Radwegen, Fußwege usw.) einschließlich ihrer Variabilität;
  - b) horizontale Krümmung;
  - c) Gefälle und vertikale Trassierung;
  - d) Sichtbarkeit und Sichtweiten.
6. Objekte, freizuhaltende Flächen und Fahrzeugrückhaltesysteme:
  - a) Straßenseitenraum und freizuhaltende Flächen;
  - b) feststehende Hindernisse neben der Straße (z. B. Beleuchtungsmasten, Bäume usw.);
  - c) Abstand der Hindernisse von der Straße;
  - d) Hindernisdichte;
  - e) Rüttelstreifen;
  - f) Fahrzeugrückhaltesysteme.
7. Brücken und Tunnel:
  - a) Vorhandensein und Anzahl von Brücken, einschließlich einschlägiger Informationen über sie;
  - b) Vorhandensein und Anzahl von Tunneln, einschließlich einschlägiger Informationen über sie;
  - c) visuelle Elemente, die Gefahren für die Sicherheit der Infrastruktur darstellen.
8. Kreuzungen:
  - a) Art der Kreuzung und Anzahl der Straßenäste (unter besonderer Berücksichtigung der Art der Regelung und des Vorhandenseins geschützter Abbiegestreifen);
  - b) Vorhandensein einer Kanalisierung' des Verkehrs;
  - c) Qualität der Kreuzung;
  - d) Verkehrsaufkommen der sich kreuzenden Straßen;
  - e) Vorhandensein von höhengleichen Bahnübergängen (insbesondere unter Hinweis auf die Art des Übergangs und darauf, ob es sich um bemannte, unbemannte, manuell oder automatisiert betriebene Anlagen handelt).
9. Instandhaltung:
  - a) Schäden am Straßenbelag;
  - b) Griffigkeit des Straßenbelags;
  - c) Zustand des Randstreifens (einschließlich Vegetation);
  - d) Zustand der Beschilderung, Markierungen und Leitelemente;
  - e) Zustand der Fahrzeugrückhaltesysteme.
10. Einrichtungen für ungeschützte Verkehrsteilnehmer:
  - a) Fußgänger- und Radfahrerüberwege (höhengleich und Überführung/Unterführung);
  - b) Radfahrerüberwege (höhengleich und Überführung/Unterführung);
  - c) Fußgängerabspernungen;
  - d) Vorhandensein eines Gehweges oder einer getrennten Einrichtung;
  - e) Einrichtung für Radfahrer und Art der Einrichtung (Radwege, Radfahrstreifen, Sonstiges);
  - f) Qualität der Fußgängerüberwege in Bezug auf seine Sichtbarkeit und Beschilderung;
  - g) Fußgänger- und Radfahrerüberwege in der Zufahrt des einmündenden untergeordneten Straßennetzes;
  - h) Vorhandensein von Alternativstrecken für Fußgänger und Radfahrer, wenn keine abgetrennten Einrichtungen vorhanden sind.
11. Vor bzw. nach Unfällen aktivierte Systeme zur Minderung der Schwere von Verletzungen durch Verkehrsunfälle:
  - a) Netzbetriebszentren und andere Überwachungseinrichtungen;
  - b) Mechanismen, mit denen Verkehrsteilnehmer über die Fahrbedingungen informiert werden, um Unfälle und
  - c) Systeme zur automatischen Störfallerfassung: Sensoren und Kameras;
  - d) Systeme zum Management von Störfällen;
  - e) Systeme für die Kommunikation mit Notrufdiensten.

---

#### Anhang 5

##### **Angaben in Unfallberichten**

Unfallberichte enthalten folgende Angaben:

- 1° Lage des Unfallortes (so genau wie möglich), einschließlich GNSS-Koordinaten;
- 2° Bilder und/oder Skizzen des Unfallortes;
- 3° Datum und Uhrzeit des Unfalls;



4° Angaven über die Straße wie Umgebung, Straßentyp, Art der Kreuzung oder Einmündung einschließlich vorhandener Verkehrszeichen, Anzahl der Fahrstreifen, Straßenmarkierung, Straßenbelag, Licht- und Wetterverhältnisse, zulässige Geschwindigkeit, Hindernisse neben der Straße;

5° Angaven zur Schwere des Unfalls;

6° Angaven zu den am Unfall beteiligten Personen wie Alter, Geschlecht, Staatsangehörigkeit, Blutalkoholspiegel, Benutzung oder Nichtbenutzung von Sicherheitsausrüstung;

7° Angaven zu den am Unfall beteiligten Fahrzeugen (Typ, Alter, Land, gegebenenfalls Sicherheitsausrüstung, Datum der letzten wiederkehrenden technischen Untersuchung gemäß den einschlägigen Rechtsvorschriften);

8° Angaven zum Unfall selbst wie Unfallart, Kollisionsart, Fahrzeugbewegung, Manöver des Fahrers;

9° Angaven zu dem zwischen dem Unfallzeitpunkt und der Unfallaufnahme oder dem Eintreffen des Unfallrettungsdienstes vergangenen Zeitraum, wenn dies möglich ist.

---

## VERTALING

### WAALSE OVERHEIDSDIENST

[C – 2022/20668]

#### 24 MAART 2022. — Decreet betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur (1)

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

**Artikel 1.** Richtlijn 2008/96/EG betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur, gewijzigd bij Richtlijn (EU) 2019/1936 tot wijziging van Richtlijn 2008/96/EG betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur, wordt bij dit decreet gedeeltelijk omgezet.

**Art. 2.** Krachtens dit decreet worden procedures vastgesteld en uitgevoerd met betrekking tot veiligheidseffectbeoordelingen, verkeersveiligheidsaudits, verkeersveiligheidsinspecties alsmede verkeersveiligheidsbeoordelingen van het wegennet.

Het is van toepassing op de wegen in de ontwerp- of aanlegfase als wegen die reeds in gebruik zijn.

Het is ook van toepassing op niet onder lid 2 vallende wegen en weginfrastructuurprojecten die zich buiten stedelijke gebieden bevinden, geen toegangen naar aanliggende percelen omvatten en met financiering van de Unie worden gerealiseerd, met uitzondering van wegen die niet toegankelijk zijn voor algemeen verkeer met motorvoertuigen, zoals fietspaden, of wegen die niet voor algemeen verkeer zijn ontworpen, zoals toegangswegen naar industriële, landbouw- of bosbouwlocaties

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

De Regering kan de bepalingen van dit decreet ook toepassen op wegen waarop de leden 2 en 3 niet van toepassing zijn.

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

1° 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;

2° 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;

3° 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;

4° periodieke verkeersveiligheidsinspectie: een gewone periodieke beoordeling van de kenmerken en gebreken waarvoor onderhoudswerkzaamheden nodig zijn met het oog op de verkeersveiligheid;

5° richtsnoeren: maatregelen waarin is bepaald welke stappen moeten worden genomen en welke elementen in overweging moeten worden genomen bij de toepassing van de in dit decreet uiteengezette verkeersveiligheidsprocedures;

6° bevoegde instantie: alle publieke of private organisaties op nationaal, regionaal of lokaal niveau die ingevolge hun bevoegdheden betrokken zijn bij de tenuitvoerlegging van dit decreet, met inbegrip van de als bevoegde instanties aangewezen instanties die reeds vóór de inwerkingtreding van dit decreet bestonden, mits zij voldoen aan de eisen van dit decreet, met name de wegenbeheerder of zijn afgevaardigde ;

7° infrastructuurproject: een project voor de bouw van nieuwe weginfrastructuur of voor de grondige wijziging van het bestaande wegennet met gevolgen voor de hoeveelheid verkeersstroom;

8° wegennet : het geheel van wegen en openbare wegen gebruikt voor landverkeer onder rechtstreeks of gedelegeerd beheer van het Waalse Gewest;

9° trans-Europees wegennet: de wegennetten vermeld in 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 ;

10° kwetsbare weggebruikers: niet-gemotoriseerde weggebruikers, met name fietsers en voetgangers, en gemotoriseerde tweewielers.

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

Deze beoordeling wordt uitgevoerd in de planningsfase voordat het infrastructuurproject is goedgekeurd, waarbij rekening wordt gehouden met de indicatieve elementen bepaald in bijlage 1.

In de verkeersveiligheidseffectbeoordeling van een weg voor de infrastructuurprojecten wordt een toelichting gegeven bij de verkeersveiligheidsoverwegingen die geleid hebben tot de keuze voor de voorgestelde oplossing. De beoordeling bevat alle relevante informatie die nodig is voor een kosten-batenanalyse van de verschillende beoordeelde opties.

De Regering kan nader bepalen op welke wijze dit artikel moet worden toegepast, met inbegrip van de vraag wie de verkeersveiligheidseffectbeoordeling van een weg moet uitvoeren en hoe deze moet worden uitgevoerd.

**Art. 5.** Verkeersveiligheidsaudits van wegen worden uitgevoerd voor alle infrastructuurprojecten, waarbij rekening wordt gehouden met de indicatieve elementen bepaald in bijlage 2. Een auditor wordt aangesteld om een audit van de ontwerpkenmerken van een infrastructuurproject uit te voeren. De audits kunnen door teams worden uitgevoerd, voor zover ten minste één lid van het team het in artikel 14 bedoelde bekwaamheidscertificaat bezit.

Verkeersveiligheidsaudits van wegen zijn een integrerend onderdeel van het ontwerpproces van het infrastructuurproject in de fasen van het voorontwerp, het gedetailleerde ontwerp, voor de ingebruikneming en in het eerste gebruik.

De auditor vermeldt in zijn auditverslag voor elke fase van het infrastructuurproject de verkeersveiligheidskritieke ontwerpelementen.

Wanneer tijdens de uitvoering van de audit onveilige kenmerken worden vastgesteld maar het ontwerp niet wordt verbeterd vóór het einde van de geschikte fase, zoals vermeld in bijlage 2, vermeldt de bevoegde instantie de redenen hiervoor in een bijlage bij het auditverslag.

Het in lid 3 bedoelde verslag mondt uit in toepasselijke aanbevelingen op het gebied van veiligheid.

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

**Art. 6.** Een verkeersveiligheidsbeoordeling van het wegennet wordt uitgevoerd op het hele in gebruik zijnde wegennet dat onder dit decreet valt.

Aan de hand van verkeersveiligheidsbeoordelingen van het wegennet worden het ongevalsrisico en de ernst en gevolgen van ongevallen geëvalueerd op basis van in de eerste plaats een visueel onderzoek, hetzij ter plaatse hetzij op elektronische wijze, van de ontwerpkenmerken van de weg en een analyse van de gedeelten van het wegennet die meer dan drie jaar in gebruik zijn en waarop zich in verhouding tot de verkeersstroom een groot aantal zware ongevallen heeft voorgedaan.

De eerste verkeersveiligheidsbeoordeling van het wegennet wordt uiterlijk op 31 december 2024 uitgevoerd. De volgende verkeersveiligheidsbeoordelingen van het wegennet vinden ten minste om de vijf jaar plaats om toereikende verkeersveiligheidsniveaus te waarborgen, rekening houdend met de indicatieve elementen in bijlage 4.

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

**Art. 7.** Het wegennet wordt onderworpen aan periodieke verkeersveiligheidsinspecties door de bevoegde instantie. Deze inspecties moeten voldoende regelmatig plaatsvinden zodat een toereikend verkeersveiligheidsniveau voor de desbetreffende infrastructuur verzekerd is.

De veiligheid van gedeelten van het wegennet die grenzen aan onder het decreet van 19 december 2007 houdende minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet vallende wegtunnels wordt gewaarborgd door gezamenlijke verkeersveiligheidsinspecties door de voor de tenuitvoerlegging van dit decreet en van het decreet van 19 december 2007 bevoegde instanties.

De gezamenlijke verkeersveiligheidsinspecties vinden ten minste om de zes jaar plaats om een toereikend veiligheidsniveau te waarborgen.

Onverminderd de krachtens artikel 13 aangenomen richtsnoeren stelt de Regering richtsnoeren vast voor tijdelijke veiligheidsmaatregelen toepasselijk op wegwerkzaamheden en neemt ze een passend inspectieschema aan om toe te zien op de juiste toepassing van deze richtsnoeren.

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

**Art. 8.** De bevindingen van op grond van artikel 6 uitgevoerde verkeersveiligheidsbeoordelingen van het wegennet worden gevolgd door gerichte verkeersveiligheidsinspecties of directe remediërende maatregelen.

De gerichte verkeersveiligheidsinspecties worden uitgevoerd door deskundigenteams, rekening houdend met de indicatieve elementen in bijlage 4. Ten minste één lid van het deskundigenteam voldoet aan de in artikel 14, vierde lid, vastgestelde eisen.

De bevindingen van gerichte verkeersveiligheidsinspecties worden gevolgd door gemotiveerde besluiten waarin bepaald wordt of remediërende maatregelen nodig zijn. De inspecties onderzoeken met name op welke weggedeelten het nodig is de veiligheid van de weginfrastructuur te verbeteren, en stellen maatregelen vast die bij voorrang moeten worden uitgevoerd om die weggedeelten veiliger te maken.

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 van ongevallen kunnen worden bespaard.

De wegenbeheerder zorgt voor de opstelling en regelmatige actualisering van een actieplan met op basis van risico's bepaalde prioriteiten om de tenuitvoerlegging van de vastgestelde remediërende maatregelen te volgen.

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

**Art. 9.** Bij de toepassing van de procedures van de artikelen 4 tot en met 8 wordt rekening gehouden met de behoeften van kwetsbare weggebruikers.

**Art. 10.** Alle bestaande en toekomstige procedures voor wegmarkeringen en verkeersborden houden rekening met de leesbaarheid en detecteerbaarheid daarvan voor menselijke bestuurders en geautomatiseerde rijhulpsystemen. Wanneer gemeenschappelijke specificaties zijn vastgesteld, wordt in dergelijke procedures rekening gehouden met gemeenschappelijke specificaties.

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

**Art. 11.** De Regering voert een systeem in dat voor alle weggebruikers online toegankelijk is, teneinde het mogelijk te maken om details te verzamelen van voorvallen die door weggebruikers en voertuigen worden doorgegeven, en van andere veiligheidsgerelateerde informatie die door de melder als een feitelijk of potentieel gevaar voor de veiligheid van de weginfrastructuur wordt beschouwd.

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

**Art. 12.** Voor elk dodelijk ongeval op een in artikel 2 vermelde weg stelt de bevoegde instantie een ongevulsverslag op.

Dit verslag bevat de in bijlage 5 vermelde gegevens, alsmede het aantal doden en gewonden.

De gemiddelde maatschappelijke kosten van een dodelijk en van een zwaar ongeval dat zich ten minste op het grondgebied voordoet, worden ten minste om de vijf jaar berekend.

De Regering kan de nadere regels voor de toepassing van dit artikel bepalen.

**Art. 13.** De Regering stelt richtsnoeren vast voor de verkeersveiligheidseffectbeoordeling van een weg voor infrastructuurprojecten, de verkeersveiligheidsaudits voor infrastructuurprojecten, de beoordeling van de veiligheid van het wegennet, de periodieke verkeersveiligheidsinspecties, met inbegrip van de frequentie van periodieke verkeersveiligheidsinspecties, alsmede voor de opvolging van de procedures voor de in gebruik zijnde wegen.

**Art. 14.** De Regering neemt opleidingscurricula voor verkeersveiligheidsauditoren aan. De opleidingscurricula omvatten aspecten die betrekking hebben op kwetsbare weggebruikers en de infrastructuur voor deze gebruikers.

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

Certificaten die vóór de inwerkingtreding van dit decreet zijn afgegeven, worden erkend.

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

1° ze beschikken over een bekwaamheidscertificaat en hebben relevante ervaring of opleiding op het gebied van wegenontwerp, wegenverkeersveiligheidstechnieken en ongevulsanalyse;

2° ze voldoen aan de eisen bedoeld in de leden 2 en 3 binnen twee jaar na de aanneming van de richtsnoeren bedoeld in 13;

3° ze mogen gedurende de audit niet betrokken zijn bij het ontwerp of de exploitatie van het infrastructuurproject waarop de door hen uitgevoerde audit betrekking heeft.

De Regering stelt de voorwaarden vast voor de toepassing van dit artikel, met inbegrip van de voorwaarden voor het uitoefenen van de functie van verkeersveiligheidsauditoren, de voorwaarden voor het met goed gevolg doorlopen van de eerste opleiding, de geldigheidsduur van het bekwaamheidscertificaat, de voorwaarden voor verlenging van het bekwaamheidscertificaat, de erkenning van kwalificaties, getuigschriften en certificaten die door een bevoegde instantie in een andere lidstaat van de Europese Unie zijn afgegeven.

**Art. 15.** De Regering dient uiterlijk op 31 oktober 2025 een verslag in bij de Commissie over de veiligheidsclassificatie, namelijk de indeling van delen van het bestaande wegennet in categorieën op basis van hun objectief gemeten ingebouwde veiligheid, van het volledige overeenkomstig artikel 6 beoordeelde wegennet.

Indien van toepassing stelt de Regering ook de lijst voor van bepalingen van geactualiseerde nationale richtsnoeren, waaronder met name de verbeteringen inzake technologische vooruitgang en bescherming van kwetsbare weggebruikers.

Met ingang van 31 oktober 2025 worden deze verslagen om de vijf jaar ingediend.

**Art. 16.** Hoofdstuk 1 van het decreet van 22 december 2010 betreffende de verkeersveiligheid en houdende diverse bepalingen inzake wegen en waterwegen, dat de artikelen 1 tot en met 9 omvat, wordt opgeheven.

**Art. 17.** Dit decreet heeft uitwerking vanaf 17 december 2021.

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

Namen, 24 maart 2022.

De Minister-President,  
E. DI RUPO

De Vice-Minister-President en Minister van Economie, Buitenlandse Handel, Onderzoek, Innovatie,  
Digitale Technologieën, Ruimtelijke Ordening, Landbouw, het "IFAPME", en de Vaardigheidscentra,  
W. BORSUS

De Vice-Minister-President en Minister van Klimaat, Energie, Infrastructuren en Mobiliteit,  
Ph. HENRY

De Vice-Minister-President en Minister van Werk, Vorming, Gezondheid, Sociale Actie en Sociale Economie,  
Gelijke Kansen en Vrouwenrechten,  
Ch. MORREALE

De Minister van Ambtenarenzaken, Informatica, Administratieve Vereenvoudiging, belast met Kinderbijslag,  
Toerisme, Erfgoed en Verkeersveiligheid,  
V. DE BUE

De Minister van Huisvesting, de Plaatselijke Besturen en het Stedenbeleid,  
Ch. COLLIGNON

De Minister van Begroting en Financiën, Luchthavens en Sportinfrastructuren,  
A. DOLIMONT

De Minister van Leefmilieu, Natuur, Bossen, Landelijke Aangelegenheden en Dierenwelzijn,  
C. TELLIER

—  
Nota

(1) *Zitting 2021-2022*

Stukken van het Waalse Parlement 845 (2021-2022) Nrs. 1 tot 4.

Volledig verslag, openbare vergadering van 23 maart 2022.

Bespreking.

Stemming.

## Bijlage 1

**Indicatieve elementen van de verkeersveiligheidseffectbeoordeling van een weg**

## 1. Componenten van een verkeersveiligheidseffectbeoordeling van een weg

- a) beschrijving van het probleem;
- b) huidige toestand en status-quoscenario;
- c) verkeersveiligheidsdoelstellingen;
- d) analyse van de effecten van de voorgestelde opties op de verkeersveiligheid;
- e) vergelijking van de opties, w.o. analyse van de verhouding kosten/voordelen;
- f) voorstelling van de verschillende mogelijke oplossingen.

## 2. In aanmerking te nemen elementen:

- a) overlijden en ongevallen, verminderingsdoelstellingen vergeleken met het status-quoscenario;
- b) keuze van de trajecten en aard van het verkeer;
- c) eventuele gevolgen op de bestaande wegnetten (bij voorbeeld, afritten, kruisingen, overwegen);
- d) weggebruikers, kwetsbare weggebruikers;
- f) seizoensgebonden karakter en weersomstandigheden;
- g) aanwezigheid van een voldoende aantal veilige parkeerplaatsen;
- h) seismische activiteit.

## Bijlage 2

**Indicatieve elementen van de verkeersveiligheidsaudits van wegen**

## 1. Criteria toepasselijk op de opvattingfase:

- a) geografische ligging , bv. gevoeligheid voor landverschuivingen, overstromingen, lawines, seizoen- en weersomstandigheden en seismische activiteit;
- b) soorten verbinding en afstand tussen de verbindingpunten;
- c) aantal en soorten wegen;
- d) verkeerssoorten die de nieuwe weg kunnen nemen;
- e) functionaliteit van de weg in het wegennet;
- f) weersomstandigheden;
- g) rijksnelheden;
- i) horizontale en verticale rooilijnen;
- j) zichtbaarheid;
- k) inrichting van de verbindingpunten;
- l) middelen van openbaar vervoer en infrastructuur;
- m) spoorwegovergangen;
- n) voorzieningen voor kwetsbare weggebruikers:
  - i) voorzieningen voor voetgangers;
  - ii) voorzieningen voor fietsers, waaronder de aanwezigheid van alternatieve routes of afscheidingen van snel gemotoriseerd verkeer;
  - iii) voorzieningen voor gemotoriseerde tweewielers;
  - iv) dichtheid en locatie van oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers;
  - v) voorzieningen voor voetgangers en fietsers op de betrokken wegen in het gebied;
  - vi) afscheiding van voetgangers en fietsers van snel gemotoriseerd verkeer of de aanwezigheid van rechtstreekse alternatieve routes via onderliggend wegennet.

## 2. Criteria toepasselijk op de gedetailleerde opvattingfase:

- a) tracé;
- b) coherente bebakening en wegmarkering;
- c) verlichting van de wegen en van de verlichte kruispunten;
- d) wegranduitrustingen
- e) wegrandomgeving, waaronder vegetatie;
- f) vaste obstakels aan de rijbaankant;
- g) inrichting van veilige parkeerplaatsen;
- h) voorzieningen voor kwetsbare weggebruikers:
  - i) voorzieningen voor voetgangers;
  - ii) voorzieningen voor fietsers;
  - iii) voorzieningen voor gemotoriseerde tweewielers;
- i) aangepaste beveiligingssystemen (middenberm en metaalhekken om de risico's voor de kwetsbare gebruikers te voorkomen).

3. Criteria toepasselijk op de ingebruiknemingsfase:
  - a) veiligheid van de weggebruikers en zichtbaarheid in diverse toestanden zoals duisternis en bij normale weersomstandigheden;
  - b) leesbaarheid van de bebakening en wegmarkering;
  - c) staat van de weg.
4. Criteria in de fase van eerste gebruik: beoordeling van de verkeersveiligheid in het licht van het daadwerkelijke gedrag van de gebruikers.

De uitvoering van een audit in een bepaald stadium kan ertoe leiden de op de vorige stadia toepasselijke criteria nader te overwegen.

---

### Bijlage 3

#### Indicatieve elementen van gerichte verkeersveiligheidsinspecties

1. Tracé en dwarsprofiel:
  - a) zichtbaarheid en zichtafstanden;
  - b) snelheidsbeperking en indeling in snelheidszones;
  - c) leesbaarheid van het wegbeeld voor de weggebruikers;
  - d) toegang tot aangrenzende eigendommen en ontwikkelingsgebieden;
  - e) toegankelijkheid voor nood- en dienstvoertuigen;
  - f) passende veiligheidsvoorzieningen aan bruggen en duikers;
  - g) wegkantontwerp (bermen, lager gelegen stoepen, "cut and fill"-hellingen).
2. Kruispunten en knooppunten:
  - a) geschiktheid van het type kruispunt/knooppunt;
  - b) geometrisch ontwerp van het kruispunt/knooppunt;
  - c) zichtbaarheid en leesbaarheid (waarneming) van kruispunten;
  - d) zichtbaarheid op het kruispunt;
  - e) ontwerp van zijwegen aan kruispunten;
  - f) verkeerbeheer aan kruispunten (bv. stoptekens, verkeerslichten enz.);
  - g) aanwezigheid van oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers.
3. Voorzieningen voor kwetsbare weggebruikers:
  - a) voorzieningen voor voetgangers;
  - b) voorzieningen voor fietsers;
  - c) voorzieningen voor gemotoriseerde tweewielers;
  - d) openbaar vervoer en openbare infrastructuur;
  - e) spoorwegovergangen (met vermelding van het type overgang en of deze bemand of onbemand is, en manueel bediend wordt of geautomatiseerd is).
4. Verlichting, borden en markeringen:
  - a) coherente verkeersborden die het zicht niet belemmeren;
  - b) leesbaarheid van verkeersborden (plaats, grootte, kleur);
  - c) wegwijzers;
  - d) coherente wegmarkeringen en afbakening;
  - e) leesbaarheid van wegmarkeringen (plaats, grootte en retroreflectiviteit in droge en natte omstandigheden);
  - f) passend contrast van wegmarkeringen;
  - g) verlichting van de wegen en kruispunten;
  - h) passende wegkantapparatuur.
5. Verkeerslichten:
  - a) werking;
  - b) zichtbaarheid.
6. Obstakels, obstakelvrije ruimten en afschermende constructies langs de weg:
  - 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. Wegdek:
  - a) defecten aan het wegdek;
  - b) slipweerstand;
  - c) los materiaal/grind/stenen;
  - d) plasvorming, waterafvoer.
8. Bruggen en tunnels:
  - 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. Andere aandachtspunten:
- a) veilige parkeerterreinen en rustplaatsen;
  - b) voorzieningen voor zware voertuigen;
  - c) verblinding door koplampen of door de zon;
  - d) wegenwerken;
  - e) onveilige activiteiten langs de kant van de weg;
  - f) passende informatie in ITS-apparatuur (bv. variabele informatieborden);
  - g) wilde fauna en dieren;
  - h) waarschuwingen aan scholen.

---

#### Bijlage 4

##### Indicatieve elementen van veiligheidsbeoordelingen van het wegennet

###### 1. Algemeen:

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

###### 2. Verkeersvolumes:

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

###### 3. Gegevens over ongevallen:

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

###### 4. Gebruikskenmerken:<0}

- 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;
- f) aanwezigheid toezichthouder bij oversteekplaatsen bij scholen op vooraf bepaalde tijdstippen.

###### 5. Geometrische kenmerken:

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

###### 6. Obstakels, obstakelvrije ruimten en afschermdende constructies langs de weg:

- a) omgeving van de wegwand 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) afschermdende constructies langs de weg.

###### 7. Bruggen en tunnels:

- a) aanwezigheid van en aantal bruggen, alsmede relevante informatie die daarop betrekking heeft
- b) aanwezigheid van en aantal tunnels, alsmede relevante informatie die daarop betrekking heeft
- c) visuele elementen die risico's voor de veiligheid van de infrastructuur vormen.

###### 8. Kruispunten :

- a) type kruispunt en aantal takken (met vermelding van met name het type verkeerssturing en de aanwezigheid van afslagpijlen);
- b) aanwezigheid van verkeersgeleiders;
- c) kwaliteit van het kruispunt;
- d) verkeersintensiteiten op het kruispunt;



- e) aanwezigheid van spoorwegovergangen (met vermelding van met name het type overgang en of deze bemand of onbemand is, en manueel bediend wordt of geautomatiseerd is).
9. Onderhoud:
- defecten aan het wegdek;
  - slipweerstand van het wegdek;
  - conditie van de berm (met inbegrip van vegetatie);
  - conditie van de verkeersborden, markeringen en afbakening;
  - conditie van de afschermdende constructies langs de weg.
10. Voorzieningen voor kwetsbare weggebruikers:
- oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers (gelijkvloerse en ongelijkvloerse kruisingen);
  - oversteekplaatsen voor fietsers (gelijkvloerse en ongelijkvloerse kruisingen);
  - afscherming voor voetgangers;
  - aanwezigheid van stoepen of gescheiden voorzieningen;
  - voorzieningen voor fietsers en de soort voorzieningen (fietspaden, fietsstroken of andere);
  - kwaliteit van de oversteekplaatsen voor voetgangers, wat de zichtbaarheid en signalering van elke voorziening betreft;
  - oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers op toegangswegen van aansluitende ondergeschikte wegen;
  - aanwezigheid van alternatieve routes voor voetgangers en fietsers indien er geen gescheiden voorzieningen zijn.
11. “Pre-crash”- en “post-crash”-systemen ter vermindering van verkeersletsels en elementen ter beperking van de ernst van ongevallen:
- operationele netwerkcentra en andere surveillancevoorzieningen;
  - mechanismen om weggebruikers in te lichten over rijomstandigheden ter voorkoming van ongevallen of incidenten;
  - automatische systemen voor incidentdetectie: sensoren en camera’s;
  - systemen voor incidentbeheer;
  - systemen voor communicatie met hulpdiensten.

---

#### Bijlage 5

##### **Ongevalsinformatie in ongevalsverslagen**

De volgende elementen moeten worden opgenomen in ongevalsverslagen:

- plaats van het ongeval (zo nauwkeurig mogelijk), met inbegrip van GNSS-coördinaten;
- foto’s en/of schema’s van de plaats van het ongeval;
- datum en tijdstip van het ongeval;
- informatie over de weg, zoals het type gebied, type weg, type kruispunt, inclusief signalering, aantal baanvakken, markeringen, wegdek, licht- en weersomstandigheden, snelheidsbeperkingen, obstakels langs de weg;
- ernst van het ongeval;
- gegevens over de betrokken personen, zoals leeftijd, geslacht, nationaliteit, alcoholpercentage, al dan niet gebruik van veiligheidsuitrusting;
- gegevens over de betrokken voertuigen (type, ouderdom, land, eventuele veiligheidsvoorzieningen, datum van de laatste periodieke technische controle overeenkomstig de toepasselijke wetgeving);
- gegevens over het ongeval zoals type ongeval, type aanrijding, voertuigbeweging en manoeuvre van de bestuurder;
- 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.

---

#### SERVICE PUBLIC DE WALLONIE

[2022/202793]

**5 MAI 2022. — Arrêté du Gouvernement wallon modifiant l’article 4, alinéa 1<sup>er</sup>, 3<sup>o</sup>, de l’arrêté royal du 26 avril 2007 fixant les normes auxquelles le programme coordinateur de soins oncologiques spécialisé pour le cancer du sein et le programme de soins oncologiques spécialisé pour le cancer du sein doivent satisfaire pour être agréés**

Le Gouvernement wallon,

Vu le Code wallon de l’Action sociale et de la Santé, article 412, remplacé par le décret du 12 décembre 2019;

Vu l’arrêté royal du 26 avril 2007 fixant les normes auxquelles le programme coordinateur de soins oncologiques spécialisé pour le cancer du sein et le programme de soins oncologiques spécialisé pour le cancer du sein doivent satisfaire pour être agréés;

Vu le rapport du 8 novembre 2021 établi conformément à l’article 4, 2<sup>o</sup>, du décret du 3 mars 2016 visant à la mise en œuvre des résolutions de la Conférence des Nations unies sur les femmes à Pékin de septembre 1995 et intégrant la dimension du genre dans l’ensemble des politiques régionales, pour les matières réglées en vertu de l’article 138 de la Constitution;

Vu l’avis de l’Organe de concertation intra-francophone, donné le 2 décembre 2021;

Vu le rapport de la Cour des comptes, établi le 2 février 2022;