



Raad van de
Europese Unie

Brussel, 18 mei 2018
(OR. nl)

9040/18

**Interinstitutioneel dossier:
2018/0129 (COD)**

**TRANS 208
IA 136**

VOORSTEL

van:	de heer Jordi AYET PUIGARNAU, directeur, namens de secretaris-generaal van de Europese Commissie
ingekomen:	17 mei 2018
aan:	de heer Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secretaris-generaal van de Raad van de Europese Unie
Nr. Comdoc.:	COM(2018) 274 final
Betreft:	Voorstel voor een RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD tot wijziging van Richtlijn 2008/96/EG betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur

Hierbij gaat voor de delegaties document COM(2018) 274 final.

Bijlage: COM(2018) 274 final



Brussel, 17.5.2018
COM(2018) 274 final

2018/0129 (COD)

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

**tot wijziging van Richtlijn 2008/96/EG betreffende het beheer van de verkeersveiligheid
van weginfrastructuur**

{SEC(2018) 226 final} - {SWD(2018) 175 final} - {SWD(2018) 176 final}

TOELICHTING

1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

• **Motivering en doel van het voorstel**

Dankzij maatregelen op EU-, nationaal, regionaal en lokaal niveau is de verkeersveiligheid in de EU sterk verbeterd in de voorbije decennia. Tussen 2001 en 2010 is het aantal verkeersdoden in de EU met 43 % gedaald; tussen 2010 en 2016 bedroeg de daling 19 %. In 2016 zijn 25 620 mensen om het leven gekomen op de wegen in de EU, 510 minder dan in 2015 en bijna 5 900 minder dan in 2010.

Hoewel sommige lidstaten nog elk jaar grote vorderingen blijven maken, was de daling in de voorbije jaren veel minder uitgesproken. In reactie op deze vertraging hebben de belanghebbenden op het gebied van verkeersveiligheid nogmaals hun steun voor deze zaak uitgesproken. Dit blijkt bijvoorbeeld uit de verklaring die de ministers van Vervoer van de EU in maart 2017 hebben afgelegd in Valetta¹.

De Commissie voelt zich gesteund door deze verklaring en stelt daarom, samen met dit initiatief, een verkeersveiligheidskader voor 2020-2030 voor, dat beter is aangepast aan de gekende uitdagingen, de veranderende mobiliteit ten gevolge van maatschappelijke tendensen (bv. meer fietsers en voetgangers, vergrijzing van de bevolking) en technologische ontwikkelingen. Dit kader volgt de "Safe System"-benadering, die gebaseerd is op het beginsel dat mensen fouten kunnen en zullen maken en dat het de gedeelde verantwoordelijkheid van de spelers op alle niveaus is om ervoor te zorgen dat verkeersongevallen geen ernstige of dodelijke verwondingen tot gevolg hebben. Volgens deze benadering moet de veiligheid van alle elementen van het systeem worden verbeterd - wegen en wegkanten, snelheid, voertuigen en weggebruik. Wanneer één element het laat afweten, kunnen de andere nog steeds voor de nodige bescherming zorgen.

De weginfrastructuur zal een belangrijke rol blijven spelen in de nieuwe benadering. Goed ontworpen en onderhouden wegen kunnen de kans op verkeersongevallen beperken, en als een ongeval toch plaatsvindt, kunnen "vergevingsgezinde" wegen (intelligent aangelegde wegen die ervoor zorgen dat rijfouten niet onmiddellijk ernstige gevolgen hebben) de ernst van de ongevallen beperken.

In 2008 is de richtlijn betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur² vastgesteld om ervoor te zorgen dat in alle fasen van de planning, het ontwerp en het gebruik van weginfrastructuur prioriteit wordt gegeven aan verkeersveiligheid. Er zijn echter grote verschillen in de manier waarop de richtlijn door de lidstaten is omgezet: veel goed presterende landen gaan verder dan wat de richtlijn voorschrijft, terwijl andere landen achterblijven.

De algemene doelstelling van het voorgestelde initiatief is het aantal doden en zwaargewonden op het wegennet van de EU te doen dalen door de veiligheidsprestaties van de weginfrastructuur te verbeteren. De specifieke doelstellingen zijn:

- de follow-up van de bevindingen in het kader van procedures voor het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur verbeteren;

¹ <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9994-2017-INIT/nl/pdf>.

² Richtlijn 2008/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 november 2008 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur (PB L 319 van 29.11.2008, blz. 59).

- harmonisering en uitwisseling van kennis over deze procedures en eisen tussen de lidstaten aanmoedigen;
- kwetsbare weggebruikers beschermen;
- de uitrol van nieuwe technologieën verbeteren; en
- werken aan een constant hoog niveau van verkeersveiligheid in alle lidstaten, door de beperkte financiële middelen efficiënt te gebruiken.

Om deze doelstellingen te bereiken, worden de volgende wijzigingen aangebracht in de herziene richtlijn:

- de verplichting tot transparantie en follow-up van de procedures voor het beheer van de veiligheid van infrastructuur;
 - de invoering van een wegennetbeoordeling, een systematische en proactieve procedure om risico's in kaart te brengen, zodat de "ingebouwde" of inherente veiligheid van wegen in de hele EU kan worden beoordeeld;
 - de uitbreiding van het toepassingsgebied van de richtlijn, zodat ze, naast het trans-Europees vervoersnet (TEN-T), ook betrekking heeft op autosnelwegen en hoofdwegen buiten het netwerk en op alle wegen buiten stedelijke gebieden die geheel of gedeeltelijk met EU-middelen worden gebouwd;
 - de vaststelling van algemene prestatie-eisen voor wegmarkeringen en verkeersborden, zodat coöperatieve, geconnecteerde en automatische mobiliteitssystemen gemakkelijker kunnen worden uitgerold; en
 - de verplichting om in alle procedures voor het beheer van de veiligheid van wegen rekening te houden met kwetsbare weggebruikers.
- **Verenigbaarheid met bestaande bepalingen op het beleidsterrein**

Dit initiatief wil een oplossing bieden voor de tekortkomingen van Richtlijn 2008/96/EG.

Het is nauw verbonden met het voorstel tot herziening van de verordening betreffende algemene veiligheid³ en de verordening betreffende de bescherming van voetgangers⁴. Het voorstel streeft ernaar de regels inzake de veiligheid van voertuigen te verbeteren door middel van aanvullende veiligheidsfuncties, waaronder actieve veiligheidssystemen die ontworpen zijn om ongevallen te voorkomen, en functies om kwetsbare weggebruikers te beschermen. De twee initiatieven zijn onderling verbonden omdat voertuigtechnologie vaak gebaseerd is op infrastructuur (bv. zichtbare wegmarkeringen ondersteunen systemen tegen het onbedoeld verlaten van de rijstrook).

Wat technologische ontwikkelingen betreft, is het voorstel ook nauw gelinkt aan initiatieven die deel uitmaken van de strategie van de Commissie inzake coöperatieve intelligente vervoerssystemen (C-ITS)⁵.

³ Verordening (EG) nr. 661/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 13 juli 2009 betreffende typegoedkeuringsvoorschriften voor de algemene veiligheid van motorvoertuigen, aanhangwagens daarvan en daarvoor bestemde systemen, onderdelen en technische eenheden, PB L 200 van 31.7.2009.

⁴ Verordening (EG) nr. 78/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 14 januari 2009 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot de bescherming van voetgangers en andere kwetsbare weggebruikers, PB L 35 van 4.2.2009.

⁵ Mededeling van de Commissie "Een Europese strategie betreffende ITS, op weg naar de introductie van coöperatieve, communicerende en geautomatiseerde voertuigen" (COM/2016/0766 final).

Al deze initiatieven moeten worden beschouwd als onderdeel van een ruime reeks maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid vanuit "Safe System"-perspectief.

Het verband tussen de richtlijn betreffende het beheer van de verkeersveiligheid en Richtlijn 2004/54/EG inzake minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet (de "tunnelrichtlijn") is beoordeeld onder "Resultaatgerichtheid en vereenvoudiging".

- **Verenigbaarheid met andere beleidsterreinen van de Unie**

Het voorstel past uitstekend in de focus van de Commissie Juncker op een Europa dat ons beschermt, sterker maakt en verdedigt. Omdat het voorstel de bescherming van de Europeanen vooropstelt, draagt het ook bij tot de inspanningen van de Commissie om de Europeanen dichterbij de EU te brengen. Het draagt ook bij tot de tenuitvoerlegging van de Europese pijler van sociale rechten, waarin bepaald is "dat iedereen recht heeft op toegang tot hoogwaardige essentiële diensten, waaronder vervoer".

Het spoort met de doelstellingen van het witboek Vervoer van 2011⁶ en de beleidsoriëntaties inzake verkeersveiligheid voor 2011-2020⁷, en maakt deel uit van het nieuwe EU-beleidskader voor verkeersveiligheid 2020-2030. Het is samenhangend met de inspanningen van de Commissie om de uitrol van geconnecteerde, coöperatieve en geautomatiseerde mobiliteitsoplossingen te vergemakkelijken, met name de [CCAM Communication], en maakt deel uit van het derde mobiliteitspakket dat in het kader van de voorstellen inzake de energie-Unie is gepresenteerd.

2. RECHTSGRONDSLAG, SUBSIDIARITEIT EN EVENREDIGHEID

- **Rechtsgrondslag**

De EU heeft een gedeelde bevoegdheid op het gebied van de veiligheid van het vervoer, zoals uiteengezet in artikel 4 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie. Dit voorstel is gebaseerd op artikel 91, lid 1, onder c), VWEU, dat de basis vormt voor de vaststelling van maatregelen die de veiligheid van het vervoer, met inbegrip van de verkeersveiligheid, kunnen verbeteren. Aangezien het om een gedeelde bevoegdheid gaat, moet het subsidiariteitsbeginsel in acht worden genomen.

- **Subsidiariteit (bij niet-exclusieve bevoegdheid)**

De negatieve externe effecten van verkeersongevallen, dodelijke verkeersslachtoffers en congestie zijn grensoverschrijdende problemen die niet door nationale of lokale maatregelen alleen kunnen worden opgelost. Om een hoog niveau van verkeersveiligheid in de hele EU te bereiken en in stand te houden, moeten geharmoniseerde procedures voor het beheer van de verkeersveiligheid, gebaseerd op een passend en evenredig regelgevingskader, gericht worden toegepast op het netwerk van hoofdwegen. Het noodzakelijke niveau van veilige mobiliteit voor de belangrijkste delen van het EU-wegennet kan niet worden bereikt zonder optreden op EU-niveau, aangezien vrijwillige maatregelen niet door alle lidstaten worden gesteund.

Uit de ex-postevaluatie en het overleg dat heeft plaatsgevonden in het kader van de effectbeoordeling⁸ is gebleken dat de bestaande richtlijn resultaten heeft opgeleverd en

⁶ Witboek "Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem", COM(2011) 144 definitief.

⁷ Mededeling van de Commissie "Naar een Europese veiligheidsruimte – Strategische beleidsoriëntaties inzake de verkeersveiligheid voor de periode 2011-2020", COM(2010) 389 def.

⁸ SWD(2018)175.

algemeen wordt aanvaard door de lidstaten en belanghebbenden. Gezien de bovenstaande overwegingen is het dan ook logisch dat nieuwe ontwikkelingen in dat kader moeten worden opgenomen en dat de efficiëntie en effectiviteit ervan moet worden verbeterd.

Wat de verruiming van het toepassingsgebied betreft, is het duidelijk dat de TEN-T-wegen afhankelijk zijn van aansluitende wegen die belangrijke centra van economische activiteit verbinden met het TEN-T-netwerk. Veel wegen die geen deel uitmaken van het TEN-T-netwerk zijn belangrijk voor de algehele werking van het wegvervoer in de EU en verwerken grote intensiteiten nationaal en internationaal verkeer. De verkeersveiligheid op deze wegen kan aanmerkelijk slechter zijn dan op de TEN-T-wegen zelf, die slechts 8 % van de dodelijke ongevallen in de EU vertegenwoordigen.

Uit de ex-postevaluatie is gebleken dat de lidstaten die de regels van de richtlijn betreffende het beheer van de verkeersveiligheid al enige tijd toepassen op hun nationale wegen qua verkeersveiligheid veel beter scoren dan lidstaten die dit niet doen. Door de grote verkeersintensiteiten is het aantal verkeersdoden op het hoofdwegennet van de EU procentueel hoger dan het aandeel van deze wegen in het totale wegennet (39 % van alle dodelijke verkeersongevallen in de EU vindt plaats op deze wegen, die slechts 15 % van de totale weglengte buiten de stedelijke gebieden uitmaken). Gecoördineerd optreden van de EU op het netwerk van hoofdwegen (met inbegrip van de wegen die geen deel uitmaken van het TEN-T) zal dan ook helpen om de doelstellingen van de EU op middellange termijn (halvering van het aantal verkeersdoden tegen 2030) en lange termijn (nul verkeersdoden tegen 2050) te bereiken.

Als de EU niet ingrijpt, blijven de verschillen in nationale aanpak bestaan. Veel lidstaten, met name die waar veel verkeersdoden vallen, zouden de beginselen van de richtlijn niet systematisch toepassen zonder bindende EU-regels. Dit zou ertoe leiden dat de verkeersveiligheid in die lidstaten slecht blijft, wat ook negatieve gevolgen zou hebben voor de verkeersveiligheid in de EU als geheel.

Het streven naar hogere normen inzake veiligheid van de infrastructuur in de hele EU is een van de belangrijkste doelstellingen van het EU-optreden. Reizen in de EU moet veiliger worden; landen die minder goed presteren zullen voordeel kunnen halen uit de ervaringen van de landen die het beter doen. Dit moet op zijn beurt de werking van de interne markt verbeteren, zorgen voor een vlottere en coherenter reiservaring, beter functionerend goederenvervoer, en de EU-doelstelling van economische, sociale en territoriale samenhang ondersteunen.

Zonder optreden van de EU zou een vergelijking van de verkeersveiligheid op het hoofdwegennet van de lidstaten niet mogelijk zijn, waardoor de EU-middelen niet gericht kunnen worden ingezet.

- **Evenredigheid**

De beleidsopties in deze effectbeoordeling vertegenwoordigen verschillende graden van evenredigheid om de beleidsdoelstellingen te bereiken. Alle beleidsopties bestaan uit beproefde maatregelen om het probleem van doden en zwaargewonden in het verkeer effectief aan te pakken, maar de meest verregaande optie was ook de minst evenredige. De uitbreiding van het toepassingsgebied van de richtlijn tot het hoofdwegennet van de lidstaten is evenredig omdat ze slechts betrekking heeft op een bescheiden 15 % van het wegennet. Het zijn echter net deze wegen waarop 39 % van het aantal verkeersdoden in de EU vallen.

De kosten voor de lidstaten blijven beperkt in vergelijking met de voordelen; de voorkeursoptie is drie keer minder duur en flexibeler dan de optie die als het meest verregaand werd beoordeeld.

- **Keuze van het instrument**

Aangezien de handeling die wordt gewijzigd een richtlijn is, moet de wijzigingshandeling dezelfde vorm aannemen.

3. EVALUATIE, RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDEN EN EFFECTBEOORDELING

- **Evaluatie van bestaande wetgeving en controle van de resultaatgerichtheid ervan**

De Commissie heeft de resultaten van de ex-postevaluatie van de bestaande richtlijn in 2015 gepubliceerd⁹. Die kunnen als volgt worden samengevat:

- De richtlijn heeft ervoor gezorgd dat er nu op een andere manier wordt nagedacht over en omgegaan met verkeersveiligheidsbeheer;
- ze heeft het veralgemeend gebruik van de procedures voor het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur aangemoedigd. Die procedures op basis van een beperkte aantal bindende EU-regels voor beheer van de TEN-T-wegen, worden nu door alle lidstaten toegepast;
- ze zorgt voor een "gemeenschappelijke taal" bij de toepassing van maatregelen voor de veiligheid van de weginfrastructuur; en
- op nationaal niveau heeft ze een normatief en operationeel proces in gang gezet, wat zonder optreden van de EU nooit zou hebben plaatsgevonden op dergelijke grote schaal.

Anderzijds heeft de richtlijn blijkbaar geen stimulans gegeven om beste praktijken uit te wisselen tussen de lidstaten. Bovendien is de richtlijn alleen van toepassing op TEN-T-wegen, meestal autosnelwegen, die slechts 8 % van het aantal verkeersdoden in de EU vertegenwoordigen. De meeste lidstaten passen een of meer van de procedures voor het beheer van de verkeersveiligheid echter ook vrijwillig toe op andere andere dan TEN-T-wegen.

Volgens de beoordeling zijn er geen aanwijzingen dat de integratie van de richtlijn met de tunnelrichtlijn zou leiden tot een verdere verbetering van de veiligheid van tunnels op het TEN-T-netwerk.

- **Raadpleging van belanghebbenden**

Tijdens de effectbeoordeling voor dit voorstel heeft de Commissie de belanghebbenden op diverse manieren geraadpleegd. Sommige raadplegingen maakten deel uit van de effectbeoordelingsstudie die door een externe consultant (COWI) is uitgevoerd. De volgende raadplegingsactiviteiten hebben plaatsgevonden:

- conferentie van belanghebbenden, in maart 2017 georganiseerd door de Commissie in Valletta (Malta);

⁹ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/road/studies/doc/2014-12-ex-post-evaluation-study-road-infra-safety-mgmt.pdf>.

- vergaderingen met de voornaamste belanghebbenden;
- een gerichte enquête onder belanghebbenden (uitgevoerd door COWI);
- individuele gesprekken met geselecteerde belanghebbenden (uitgevoerd door COWI);
- een openbare raadpleging, van 14 juni tot en met 10 september 2017; en
- vergaderingen van het comité inzake veiligheid van wegtunnels en het comité inzake het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur.

De overgrote meerderheid van de respondenten was van mening dat het probleem van de verkeersveiligheid in grote mate of in aanzienlijke mate aan bod komt in het huidige wetgevingskader van de EU, zowel wat het beheer van de infrastructuurveiligheid als de veiligheid van tunnels betreft. Ze hebben echter gewezen op de volgende problemen met het huidige kader: gebrek aan harmonisatie, gebrek aan informatie-uitwisseling en het beperkte toepassingsgebied.

Tijdens de vergadering in Malta in maart 2017 hebben de belanghebbenden de Commissie aanbevolen om de richtlijn betreffende het beheer van de verkeersveiligheid zodanig te herzien dat ze meer gericht is op gemeten output en minder op input, en om de doelstellingen en financiële instrumenten van het TEN-T-programma te herzien.

Zij waren het er unaniem over eens dat het onderhoud, de herstellingen en de veiligheidsfuncties van de bestaande wegen en de bescherming van zwakke weggebruikers moeten worden verbeterd. Over de vraag of het wegmeubilair (zoals vangrails) en de zichtbaarheid van de wegmarkeringen en verkeersborden moeten worden verbeterd, bestond minder eensgezindheid. De meerderheid van de respondenten was echter van oordeel dat ook op deze punten verbetering noodzakelijk is. Nagenoeg iedereen was het erover eens dat er gemeenschappelijke EU-prestatie-eisen moeten komen voor de zichtbaarheid van wegmarkeringen en verkeersborden.

Uit de openbare raadpleging bleek ook dat bijna alle respondenten het erover eens zijn dat in de hele EU vergelijkbare methoden moeten worden gebruikt om de veiligheid van de weginfrastructuur te meten.

Wat de voorbereidingen op de uitrol van coöperatieve, geconnecteerde en autonome mobiliteit betreft, bestond er geen eensgezindheid over de vraag of de fysieke infrastructuur moet worden aangepast aan de behoeften van voertuigen met een hoge graad van automatisering, dan wel of de voertuigen moeten worden ontwikkeld zodat ze zich kunnen aanpassen aan de bestaande infrastructuur. De Commissie is tot de conclusie gekomen dat de fysieke infrastructuur in zekere mate zal moeten worden geharmoniseerd om een vlotte uitrol van sterker geautomatiseerde voertuigen mogelijk te maken en ervoor te zorgen dat deze voertuigen veilig kunnen rijden in gemengd verkeer. Een recent verslag van de TM 2.0 Task Force on Road Automation¹⁰ (bestaande uit vertegenwoordigers van overheden, dienstverleners, leveranciers, fabrikanten en onderzoekers) staft deze conclusie.

Uit opmerkingen over de behoeften van kwetsbare weggebruikers bleek hoe moeilijk het is om individuele maatregelen voor te schrijven voor bepaalde types van kwetsbare weggebruikers. Samengevat is de Commissie van mening dat het niet wenselijk is specifieke maatregelen voor te schrijven, maar dat het de voorkeur verdient een algemene verplichting

¹⁰ <http://tm20.org/final-report-on-road-automation-now-available/>.

op te leggen om rekening te houden met de behoeften van alle groepen kwetsbare weggebruikers in de procedures voor het beheer van de verkeersveiligheid, en te zoeken naar de oplossing die het best is aangepast aan de lokale omstandigheden.

Over een mogelijke uitbreiding van het toepassingsgebied van de wetgeving tot buiten het TEN-T-netwerk, liepen de meningen uiteen. Privé-ondernemingen en ngo's waren meestal van mening dat de wetgeving van toepassing moet zijn op alle wegen, of alle hoofd- en nationale wegen, terwijl overheden geneigd waren het toepassingsgebied te beperken tot het TEN-T-netwerk. Een aantal respondenten op de gerichte enquête onder belanghebbenden maakten melding van "weerstand bij lidstaten om de uitbreiding tot niet-TEN-T-wegen te aanvaarden" om redenen van subsidiariteit. Eén lidstaat wees erop dat er, naast het subsidiariteitsbeginsel, nog een andere reden was om het toepassingsgebied van de richtlijn niet uit te breiden (tot buiten het TEN-T-), namelijk het feit dat de mogelijkheid behouden moet blijven om de benaderingen en bepalingen aan te passen aan de specifieke kenmerken van de netten en hun beheerders. De respondenten erkenden echter ook dat dit een groot potentieel bood om het aantal verkeersdoden te doen afnemen, aangezien de meeste dodelijke ongevallen buiten het TEN-T-netwerk plaatsvinden.

De Europese Raad voor de verkeersveiligheid stelde dat het toepassingsgebied van de wetgeving moet worden uitgebreid tot alle autosnelwegen, alle door de EU (mede-)gefinancierde wegen en alle hoofdwegen op het platteland en in de stad. Dit is nodig met het oog op de nieuwe doelstelling om, naast het aantal doden, ook het aantal zwaargewonden in het verkeer te doen dalen (omdat in het stadsverkeer meer gewonden vallen), en omdat weggebruikers het recht hebben op een gelijk niveau van veiligheid op alle wegen.

Na afweging van alle argumenten, concludeerde de Commissie dat een beperkte uitbreiding tot hoofdwegen gerechtvaardigd en evenredig is omdat zo een groot aantal verkeersdoden kan worden vermeden zonder onevenredige werklast en kosten voor de lidstaten.

- **Bijeenbrengen en gebruik van expertise**

De Commissie heeft in september 2016 een ondersteunende studie laten uitvoeren door een consortium van deskundigen van COWI en SWOV, onder leiding van Ecorys. De bevindingen van het beoordelingsverslag zijn gebaseerd op het eindverslag van dit consortium.

Bovendien kreeg een externe deskundige (professor George Yannis van de nationale technische universiteit van Athene) een contract om aanvullende analyses, een wetenschappelijke toetsing en een aanvullende validering te verstrekken.

De bijlagen bij het verslag bevatten een niet-uitputtende lijst van externe studies die als input zijn gebruikt bij de opstelling van het effectbeoordelingsverslag. In het algemeen zijn de gebruikte bronnen talrijk, zeer exhaustief en representatief voor de verschillende groepen van belanghebbenden.

- **Effectbeoordeling**

Dit initiatief is onderbouwd met een effectbeoordeling, waarover de Raad voor regelgevingstoetsing een positief advies met voorbehoud heeft uitgebracht. De raad heeft aanbevelingen geformuleerd en opgeroepen om met name de volgende punten beter te onderbouwen en te verduidelijken:

- de verwachte bijdrage van het initiatief tot de algemene "Safe System"-benadering van de verkeersveiligheid, en de verhouding en complementariteit met het parallelle initiatief inzake de algemene veiligheid van voertuigen en voetgangers;
- de evenredigheid van de voorkeursoptie, met name wat de financiële beperkingen betreft; en
- het ontbreken van conclusies uit de evaluaties van de bestaande richtlijn en de tunnelrichtlijn over de wijze waarop handhavingsproblemen moeten worden aangepakt.

In de herziene effectbeoordeling is rekening gehouden met deze opmerkingen. In bijlage I van de effectbeoordeling wordt nader ingegaan op deze opmerkingen. Om tegemoet te komen aan de bovenvermelde opmerkingen zijn onder meer de volgende punten toegelicht:

- de "Safe System"-benadering, de bijdrage van individuele initiatieven, de verhouding met het parallelle initiatief inzake de algemene veiligheid van voertuigen en voetgangers en hun respectieve bijdragen aan de algemene doelstelling.
- Aangezien het gebrek aan financiering als een probleem werd beschouwd, werd een specifieke doelstelling uitgebreid om rekening te houden met de financiële beperkingen. Voor elke lidstaat zijn de nalevingskosten tot 2030 vermeld.
- Er zijn aanvullende bijzonderheden toegevoegd over de bevindingen van de ex-postevaluatie. De voorgestelde aanpak om de naleving van de bestaande wetgeving te garanderen, is uitgelegd.

De mogelijke beleidsmaatregelen zijn gecombineerd tot zes beleidsopties, met verschillende ambitieniveaus. De beleidsopties waarbij het toepassingsgebied beperkt blijft tot het TEN-T (beleidsopties 1-3) en die waarbij het toepassingsgebied wordt uitgebreid tot andere dan TEN-T-wegen (beleidsopties A-C) zijn afzonderlijk beoordeeld. Door het complementaire karakter van de maatregelen op het gebied van het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur, zijn opties 1-3 alternatieven die telkens een stap verder gaan. Ook de beleidsopties waarbij het toepassingsgebied wordt uitgebreid tot andere dan TEN-T-wegen, bouwen voort op elkaar.

Beleids optie 1 staat voor zo weinig mogelijk wijzigingen tegen een zo laag mogelijke kostprijs, waarbij rekening wordt gehouden met nakende technologische veranderingen en een beperkt aantal wetgevende wijzigingen wordt voorgesteld, die relatief gemakkelijk en snel kunnen worden toegepast. Het gaat om niet-wetgevende "zachte" maatregelen, zoals het bevorderen van de uitwisseling van informatie en beste praktijken ter ondersteuning van de effectiviteit van de beheersprocedures die reeds zijn opgenomen in de bestaande richtlijn. Deze beleidsoptie omvat ook wetgevende maatregelen om de transparantie van procedures voor het beheer van de verkeersveiligheid te verbeteren, en een duidelijke eis om te focussen op de beoordeling van de veiligheid van kwetsbare weggebruikers in de procedures van de richtlijn betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur. Ten slotte zorgt ze voor een verbeterde interface tussen de richtlijn betreffende het beheer van de verkeersveiligheid en de tunnelrichtlijn, met bijzondere aandacht voor overgangszones tussen wegen in openlucht en tunnels en gezamenlijke inspecties van deze zones, waarbij zowel wegveiligheids- als tunnelveiligheidspersoneel betrokken is.

Beleids optie 2 gaat verder door ook elementen van de "Safe System"-benadering op te nemen in de aanpak. Deze optie voert ook een nieuwe procedure in, de wegnnetbeoordeling, om regelmatig de ingebouwde veiligheid van het wegnnet te beoordelen en te vergelijken, zodat

proactief weggedeelten kunnen worden geselecteerd die verdere inspectie en interventie vereisen. Deze optie stelt ook algemene prestatie-eisen voor bepaalde delen van de weginfrastructuur vast, zodat coöperatieve, geconnecteerde en automatische mobiliteit gemakkelijker kan worden uitgerold. Ze wil ook iets doen aan het gebrek aan samenhangende en vergelijkbare gegevens over het veiligheidsniveau van het wegennet in de EU. Het leidende beginsel achter beleids optie 2 is dat EU-wetgeving de lidstaten zou verplichten de procedures van de richtlijn betreffende het beheer van de verkeersveiligheid toe te passen en te volgen, teneinde een groot gamma aan potentiële risico's voor de verkeersveiligheid te identificeren. De lidstaten behouden de flexibiliteit om het vereiste niveau van veiligheid van de verkeersinfrastructuur te bepalen. Ook de keuze van de geschikte technische oplossingen blijft bij de lidstaten; de EU-wetgeving voorziet alleen in algemene prestatie-eisen om de vlotte uitrol van coöperatieve, geconnecteerde en automatische mobiliteit (bv. leesbaarheid van verkeersborden en wegmarkeringen) te ondersteunen.

In beleids optie 3 wordt een minimumveiligheidsniveau vastgesteld dat moet worden bereikt op TEN-T-wegen en worden minimumprestatie-eisen voor wegmeubilair gedefinieerd. Deze resultaatgerichte aanpak kan worden gebruikt om in het hele TEN-T-netwerk een uniform minimumveiligheidsniveau te bereiken. Dit niveau wordt vastgesteld op EU-niveau. De lidstaten behouden de flexibiliteit om zelf de veiligheidsmaatregelen met betrekking tot weginfrastructuur te kiezen.

In tegenstelling tot beleids opties 1-3, hebben beleids opties A, B en C allemaal tot gevolg dat de procedures van de richtlijn betreffende het beheer van de verkeersveiligheid enigszins worden uitgebreid tot wegen die niet tot het TEN-T behoren. De uitbreiding blijft beperkt tot hoofdwegen of nationale wegen die gewoonlijk het hoofdwegennet van de lidstaten vormen.

Beleids optie A omvat één wetgevende maatregel, namelijk dat alle wegen van het nationale wegennet die geheel of gedeeltelijk met EU-middelen zijn gefinancierd, onder de procedures van de richtlijn betreffende het beheer van de verkeersveiligheid moeten vallen.

Volgens beleids optie B moeten alle reeds bestaande procedures van de richtlijn betreffende het beheer van de verkeersveiligheid worden toegepast op een ruimer wegennet, meer bepaald op de autosnelwegen en drukke hoofdwegen van de lidstaten. Deze beleids optie is een gematigd ambitieuze verplichte uitbreiding van het toepassingsgebied van de procedures van de richtlijn betreffende het beheer van de verkeersveiligheid. Ze zou alleen gevolgen hebben voor lidstaten die deze procedures nog niet vrijwillig op de betreffende wegen toepassen.

Beleids optie C heeft tot doel de filosofie van proactief beheer van de veiligheid van het wegennet ook toe te passen op het volledige hoofdwegennet van de lidstaten. Deze beleids optie is een meer ambitieuze uitbreiding van de toepassing van de herziene procedures van de richtlijn betreffende het beheer van de verkeersveiligheid op een uitgebreider wegennet (waaronder autosnelwegen en hoofdwegen) dat geen deel uitmaakt van het TEN-T.

Een combinatie van beleids optie 2 en beleids optie C is als voorkeursoptie uit de effectbeoordeling gekomen.

In vergelijking met het basisscenario kan deze combinatie meer dan 3 200 verkeersdoden en meer dan 20 700 zwaargewonden voorkomen in de periode 2020-2030 (14 650 mensenlevens en 97 502 zwaargewonden in de periode 2020-2050). Alleen al in 2030 zouden de maatregelen op het gebied van de weginfrastructuur 562 verkeersdoden en 3 675 zwaargewonden voorkomen.

- **Resultaatgerichtheid en vereenvoudiging**

Overeenkomstig het programma van de Commissie voor gezonde en resultaatgerichte regelgeving (REFIT) is de mogelijkheid van administratieve vereenvoudiging onderzocht, met name door de richtlijn betreffende het beheer van de verkeersveiligheid samen te voegen met de tunnelrichtlijn. Uit de effectbeoordeling en de raadpleging van belanghebbenden is echter niet gebleken dat deze samenvoeging voordelen zou opleveren voor de verkeersveiligheid. Aangezien ook geen vermindering van de administratieve belasting werd vastgesteld, werd geconcludeerd dat deze samenvoeging niet voordelig of wenselijk is.

Het voorstel bevat een nieuwe risicogebaseerde en proactieve procedure van de richtlijn betreffende het beheer van de verkeersveiligheid, de zogenaamde wegennetbeoordeling. Het totale aantal procedures neemt echter niet toe omdat de bruikbare elementen van een vorige reactieve procedure (met name de identificatie van gebieden met een hoge ongevalsconcentratie) worden opgenomen in de procedures voor bestaande wegen.

- **Grondrechten**

Het voorstel eerbiedigt de grondrechten en neemt de beginselen in acht die in het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie zijn erkend.

4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

Het voorstel heeft geen gevolgen voor de begroting van de EU, hoewel de wegennetbeoordeling zou kunnen worden gebruikt als criterium voor gerichte EU-uitgaven.

5. OVERIGE ELEMENTEN

- **Uitvoeringsplanning en regelingen betreffende controle, evaluatie en rapportage**

In de effectbeoordeling werden een aantal mogelijke indicatoren geïdentificeerd die kunnen worden gebruikt om de voortgang te monitoren. Het voorstel brengt geen onnodige administratieve lasten voor de lidstaten met zich mee omdat het de rapporteringsverplichtingen beperkt tot de belangrijkste outputindicator - de veiligheidsclassificatie van de wegen die onder de procedures vallen.

Om de impact van de wetgeving te beoordelen, moet tevens een grondige evaluatie worden gemaakt nadat alle wijzigingen zijn ingevoerd. De passende termijn voor een dergelijke evaluatie wordt vastgesteld nadat het nieuwe kader volledig van toepassing is geworden.

- **Toelichtende stukken (bij richtlijnen)**

Gezien het toepassingsgebied van het voorstel en het feit dat het slechts om een wijziging gaat van Richtlijn 2008/96/EG, die reeds volledig door de lidstaten is omgezet, lijkt een verplichting om verdere aanvullende stukken in te dienen niet gerechtvaardigd of evenredig.

- **Artikelsgewijze toelichting**

In artikel 1, lid 1, worden verwijzingen opgenomen naar één nieuwe en één anders genoemde procedure voor het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur ("wegennetbeoordeling" en "verkeersveiligheidsinspectie").

Artikel 1, lid 2, wordt gewijzigd om rekening te houden met het verruimde toepassingsgebied van de richtlijn, waarbij autosnelwegen en hoofdwegen buiten het TEN-T-netwerk worden

openomen in het toepassingsgebied zodat de verplichte toepassing van de procedures van de richtlijn ook geldt voor de drukke wegen die belangrijke stadscentra en regio's verbinden.

Artikel 1, lid 3, wordt gewijzigd om de toepassing van de richtlijn ook verplicht te stellen voor alle weginfrastructuurprojecten buiten stedelijke gebieden die met EU-middelen worden gebouwd, teneinde te garanderen dat de EU-middelen niet worden gebruikt om potentieel onveilige wegen aan te leggen.

Artikel 2, lid 1, wordt gewijzigd om de definitie van het "trans-Europees wegennet" af te stemmen op de definitie in Verordening (EU) nr. 1315/2013 betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk.

In artikel 2 worden de leden 2 bis en 2 ter ingevoegd; ze bevatten respectievelijk de definities van "autosnelweg" en "hoofdweg". Dit is noodzakelijk ten gevolge van de verruiming van het toepassingsgebied van de wetgeving.

In artikel 2 wordt ook een lid 2 quater ingevoegd, met de definitie van "wegennetbeoordeling", een nieuwe risicogebaseerde proactieve procedure voor het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur (ter vervanging van de huidige reactieve procedure van artikel 5 "Classificatie en beheer van de verkeersveiligheid van het in gebruik zijnde wegennet").

Artikel 2, lid 5, wordt geschrapt omdat de methode voor de "classificatie van weggedeelten met een hoog aantal verkeersongevallen" wordt geïntegreerd in de nieuwe "wegennetbeoordeling" en in verkeersveiligheidsinspecties.

De definitie van "verkeersveiligheidsinspectie" in artikel 2, lid 7, wordt aangepast teneinde het gerichte karakter van deze procedure te verduidelijken en het onderscheid te maken met de nieuwe procedure van "wegennetbeoordelingen".

In artikel 2 wordt een lid 10 ingevoegd met de definitie van "kwetsbare weggebruikers"; bij de toepassing van de procedures van de richtlijn moet bijzondere aandacht worden besteed aan deze groep, die oververtegenwoordigd is in de statistieken over doden en zwaargewonden in het verkeer.

Artikel 5 wordt herzien om de huidige, reactieve procedure voor de "classificatie en beheer van de verkeersveiligheid van het in gebruik zijnde wegennet" te vervangen door de nieuwe risicogebaseerde en proactieve procedure van "wegennetbeoordelingen". Een wegennetbeoordeling is een risicogebaseerde, proactieve beoordeling van alle wegen die onder het toepassingsgebied van de richtlijn vallen, waarbij de ingebouwde of inherente veiligheid van de bestaande weginfrastructuur wordt beoordeeld en vergeleken teneinde na te gaan welke delen prioriteit moeten krijgen bij verdere inspecties en ingrepen en teneinde de infrastructuurcomponent van de "Safe System"-benadering te versterken. Deze nieuwe procedure houdt rekening met historische ongevalsgegevens en met reeds geïdentificeerde delen van het wegennet met een hoge ongevalsconcentratie. De procedure is systematisch en beoordeelt op proactieve wijze de risico's van de weginfrastructuur, zoals de geometrische kenmerken, de aanwezigheid van kruispunten en spoorwegovergangen, de aanwezigheid van obstakels langs de weg en de beschikbaarheid van passende geleiderails. Er gaat een sterke prikkel van uit om bevindingen te volgen en gericht te investeren in de gebieden met de grootste risico's.

In artikel 6, lid 1, wordt het verband gelegd tussen de identificatie van weggedeelten die een verkeersveiligheidsinspectie moeten ondergaan en de bevindingen van de overeenkomstig artikel 5 uitgevoerde wegennetbeoordelingen.

Artikel 6, lid 3, wordt herzien om gezamenlijke verkeersveiligheidsinspecties te eisen voor de overgangsgebieden tussen de wegen die onder deze richtlijn vallen en de wegtunnels die onder Richtlijn 2004/54/EG vallen. Deze bepaling moet zorgen voor betere samenwerking tussen de bevoegde entiteiten die verantwoordelijk zijn voor de verkeersveiligheid en de veiligheid van tunnels; deze overgangsgebieden zijn meestal de zones van tunnels waar zich het meeste ongevallen voordoen.

Er wordt een artikel 6 bis ingevoegd om te voorzien in passende follow-up van alle procedures voor het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur die zijn vastgesteld in de richtlijn betreffende het beheer van de verkeersveiligheid. Het gebrek aan follow-up is een van de belangrijkste tekortkomingen die aan het licht zijn gekomen tijdens de beoordeling van de richtlijn betreffende het beheer van de verkeersveiligheid en in de effectbeoordeling. Deze bepaling schrijft met name voor dat elk besluit betreffende de follow-up van een aanbeveling op basis van een verkeersveiligheidsinspectie moet worden gemotiveerd en onderbouwd.

Er wordt een artikel 6 ter ingevoegd om bescherming te bieden voor kwetsbare weggebruikers. De belanghebbenden hebben tijdens de voorbereiding van de effectbeoordeling gewezen op de behoefte aan betere bescherming van kwetsbare weggebruikers. Dit artikel schrijft voor dat de situatie van kwetsbare weggebruikers afzonderlijk moet worden beoordeeld in elke procedure van de richtlijn betreffende het beheer van de verkeersveiligheid.

Het nieuwe artikel 6 quater schrijft voor dat wegmarkeringen en verkeersborden zodanig moeten worden aangebracht en onderhouden dat ze op betrouwbare wijze kunnen worden herkend. Deze maatregel heeft tot doel de weggebruikers een coherente reiservaring te bieden, te helpen bij de uitrol van geconnecteerde en autonome mobiliteitssystemen en ervoor te zorgen dat rekening wordt gehouden met de noden van de vergrijzende bevolking door verkeersborden en wegmarkeringen gemakkelijk herkenbaar te maken.

Er wordt een artikel 11 bis ingevoegd met rapporteringseisen voor de lidstaten betreffende de toepassing en de resultaten van de procedures voor het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur. Dit artikel schrijft met name voor dat lidstaten hun wegennet moeten indelen volgens het risiconiveau dat in de wegennetbeoordelingen is bepaald. De huidige richtlijn bevat geen rapporteringsverplichtingen, hetgeen de voortgangsmonitoring, benchmarking en follow-up in de hele EU uiterst moeilijk maakt. Rapporteringsverplichtingen zijn van essentieel belang om ervoor te zorgen dat de ingebouwde veiligheid van het wegennet kan worden gemeten en meegedeeld aan de weggebruikers en om de convergentie van de verkeersveiligheidsprestaties in de hele EU te versnellen.

Er worden nieuwe eisen opgenomen in bijlage II om te garanderen dat bij de uitvoering van verkeersveiligheidsaudits rekening wordt gehouden met de behoeften van kwetsbare weggebruikers.

Er wordt een nieuwe bijlage II bis ingevoegd, met een lijst van de elementen van verkeersveiligheidsinspecties, omdat de focus in de eerste plaats moet liggen op het verbeteren van de veiligheid van bestaande wegen.

Bijlage III wordt vervangen door een nieuwe bijlage waarin de elementen van de nieuwe procedure van "wegennetbeoordelingen" worden opgesomd, zoals algemene informatie over de beoordeelde wegen, ongevalsgegevens en verkeersintensiteiten, operationele kenmerken, specifieke overwegingen betreffende de layout van de weg, veiligheidskenmerken en gemeenschappelijke risico's, teneinde te garanderen dat de ingebouwde veiligheid van wegen goed kan worden beoordeeld.

In bijlage IV wordt verduidelijkt dat de GNSS-coördinaten moeten worden opgenomen in de beschrijving van de precieze locatie van een ongeval.

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

tot wijziging van Richtlijn 2008/96/EG betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 91, lid 1, onder c),

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Na toezending van het ontwerp van wetgevingshandeling aan de nationale parlementen,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité¹¹,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's¹²,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Het is de strategische doelstelling van de Unie om het aantal verkeerdoden tegen 2020 te halveren in vergelijking met 2010, en tegen 2050 tot nagenoeg nul terug te brengen ("Vision Zero")¹³. In de afgelopen jaren is de vooruitgang op weg naar de verwezenlijking van deze doelstellingen echter gestopt.
- (2) Volgens de "Safe System"-benadering kunnen verkeersongevallen met doden en zwaargewonden bijna volledig worden voorkomen. Het is een gedeelde verantwoordelijkheid op alle niveaus om ervoor te zorgen dat verkeersongevallen geen ernstige of dodelijke verwondingen tot gevolg hebben. Met name goed ontworpen en onderhouden wegen kunnen de kans op verkeersongevallen beperken, en als een ongeval toch plaatsvindt, kunnen "vergevingsgezinde" wegen (intelligent aangelegde wegen die ervoor zorgen dat rijfouten niet onmiddellijk ernstige gevolgen hebben) de ernst daarvan beperken.
- (3) De wegen van het trans-Europese netwerk, zoals gedefinieerd in Verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad¹⁴ spelen een cruciale rol bij de ondersteuning van de Europese integratie. Er moet dan ook worden gezorgd voor een hoog niveau van veiligheid op deze wegen.
- (4) De op het trans-Europese netwerk toegepaste procedures voor het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur hebben het aantal doden en zwaargewonden in de Unie helpen terugdringen. Uit de effectbeoordeling van Richtlijn 2008/96/EG

¹¹ PB C van , blz. .

¹² PB C van , blz. .

¹³ Mededeling van de Commissie "Naar een Europese veiligheidsruimte – Strategische beleidsoriëntaties inzake de verkeersveiligheid voor de periode 2011-2020", COM(2010) 389 def.

¹⁴ 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 (PB L 348 van 20.12.2013, blz. 1).

van het Europees Parlement en de Raad¹⁵ blijkt duidelijk dat de lidstaten die de beginselen van het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur vrijwillig toepassen op hun nationale wegen die geen deel uitmaken van het TEN-T-netwerk, veel beter scoren op het gebied van verkeersveiligheid dan de lidstaten die dit niet doen.

- (5) Een groot gedeelte van de verkeersongevallen doet zich voor op een klein gedeelte van het wegennet, namelijk op wegen met grote verkeersintensiteiten, hoge snelheden en met grote verschillen in rijsnelheid. Een beperkte uitbreiding van het toepassingsgebied van Richtlijn 2008/96/EG tot de autosnelwegen en hoofdwegen die geen deel uitmaken van het TEN-T-netwerk zal dan ook een aanzienlijke bijdrage leveren tot de verbetering van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur in de hele Unie.
- (6) Bovendien zal de verplichte toepassing van Richtlijn 2008/96/EG op alle weginfrastructuurprojecten buiten stedelijke gebieden die met middelen van de Unie worden gebouwd, garanderen dat deze middelen niet worden gebruikt om potentieel onveilige wegen aan te leggen.
- (7) Risicogebaseerde wegennetbeoordelingen zijn een efficiënt en effectief instrument gebleken om te bepalen welke weggedeelten 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 om de verkeersveiligheid in de hele Unie te verbeteren.
- (8) 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 wegennetbeoordeling kan beter worden bepaald welke weggedeelten het grootste potentieel bieden om de veiligheid te verbeteren waar gericht ingrijpen tot de grootste verbeteringen leidt.
- (9) Systematische follow-up van de bevindingen van de procedures van de richtlijn betreffende het beheer van de verkeersveiligheid 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.
- (10) Het veiligheidsniveau van 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.
- (11) Het risico op ongevallen is met name groot op delen van het wegennet die grenzen aan wegtunnels van het trans-Europees vervoersnet dat onder Richtlijn 2004/54/EG van het Europees Parlement en de Raad¹⁶ valt. Om de veiligheid van het volledige wegennet te verbeteren, moet dan ook worden voorzien in gezamenlijke

¹⁵ Richtlijn 2008/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 november 2008 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur (PB L 319 van 29.11.2008, blz. 59).

¹⁶ Richtlijn 2004/54/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet (PB L 167 van 30.4.2004, blz. 39).

veiligheidsinspecties van het deze weggedeelten door vertegenwoordigers van zowel de bevoegde wegenautoriteiten als de bevoegde tunnelautoriteiten.

- (12) In 2016 maakten kwetsbare weggebruikers 46 % uit van alle verkeersdoden in de Unie. De veiligheid van deze weggebruikers zou moeten verbeteren door ervoor te zorgen dat in alle procedures van de richtlijn betreffende het beheer van de verkeersveiligheid rekening wordt gehouden met deze gebruikers.
- (13) Het ontwerp en onderhoud van wegmarkeringen en verkeersborden is belangrijk voor de veiligheid van de weginfrastructuur, met name in het licht van de ontwikkeling van voertuigen die zijn uitgerust met rijhulpsystemen of hogere automatiseringsniveaus. Het is met name belangrijk ervoor te zorgen dat wegmarkeringen en verkeersborden gemakkelijk en betrouwbaar kunnen worden herkend door dergelijke voertuigen.
- (14) Om de transparantie te garanderen en ervoor te zorgen dat meer rekenschap wordt afgelegd, moeten de belangrijkste prestatie-indicatoren worden gerapporteerd.
- (15) De bekendmaking van de resultaten van wegennetbeoordelingen moeten het mogelijk maken om het niveau van ingebouwde veiligheid van infrastructuur in de hele Unie te vergelijken.
- (16) Daar de doelstelling van deze richtlijn, namelijk de vaststelling van procedures om een consequent hoog verkeersveiligheidsniveau op het hele trans-Europese wegennet te verzekeren, niet voldoende door de lidstaten kan worden verwezenlijkt, maar beter kan worden bereikt op het niveau van de Unie, aangezien in de hele Unie verbeteringen nodig zijn om te zorgen voor convergentie naar hogere normen voor de veiligheid van weginfrastructuur, kan de Unie, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze richtlijn niet verder dan nodig is om deze doelstelling te verwezenlijken. Ten gevolge van maatregelen op het niveau van de Unie moet reizen in de Unie veiliger worden, wat op zijn beurt de werking van de interne markt moet verbeteren en de doelstelling van economische, sociale en territoriale samenhang moet ondersteunen.
- (17) Om te garanderen dat de inhoud van de procedures van de richtlijn betreffende het beheer van de verkeersveiligheid een weergave vormen van de beste beschikbare technische kennis, moet de Commissie worden gemachtigd om wetgevingshandelingen vast te stellen met het oog op de aanpassing van de bijlagen bij de richtlijn aan de technische vooruitgang. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadplegingen overgaat, onder meer op deskundigenniveau, en dat die raadplegingen worden verricht overeenkomstig de beginselen die zijn vastgelegd in het Interinstitutioneel Akkoord over beter wetgeven van 13 april 2016¹⁷. Met name om te zorgen voor gelijke deelname aan de voorbereiding van gedelegeerde handelingen ontvangen het Europees Parlement en de Raad alle documenten op hetzelfde tijdstip als de deskundigen van de lidstaten, en hebben hun deskundigen systematisch toegang tot de vergaderingen van de deskundigengroepen van de Commissie die zich bezighouden met de voorbereiding van de gedelegeerde handelingen.
- (18) Er zijn specifieke maatregelen nodig om de praktijken op het gebied van veiligheidsbeheer te blijven verbeteren en om de herkenning van wegmarkeringen en verkeersborden door voertuigen met rijhulpsystemen of hogere niveaus van automatisering te vergemakkelijken. Om eenvormige voorwaarden te waarborgen voor

¹⁷ PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1.

de uitvoering van de desbetreffende bepalingen van deze richtlijn, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend. Deze bevoegdheden moeten worden uitgeoefend overeenkomstig Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad¹⁸.

(19) Richtlijn 2008/96/EG moet derhalve dienovereenkomstig worden gewijzigd,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Richtlijn 2008/96/EG wordt als volgt gewijzigd:

(1) In artikel 1 worden de leden 1, 2 en 3 vervangen door:

"1. Krachtens deze richtlijn worden procedures vastgesteld en uitgevoerd met betrekking tot veiligheidseffectbeoordelingen, verkeersveiligheidsaudits, verkeersveiligheidsinspecties en wegennetbeoordelingen door de lidstaten.

2. Deze richtlijn is van toepassing op wegen die deel uitmaken van het trans-Europese wegennet, op autosnelwegen en op hoofdwegen, en heeft betrekking op zowel wegen in de ontwerp- of aanlegfase als op wegen die reeds in gebruik zijn.

3. Deze richtlijn is ook van toepassing op niet onder lid 2 vallende wegen en weginfrastructuurprojecten die zich buiten stedelijke agglomeraties bevinden en geheel of gedeeltelijk worden voltooid met financiering van de Unie.";

(2) Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

(a) punt 1 wordt vervangen door:

"1. "trans-Europees wegennet": het wegennet dat gedefinieerd is in Verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 betreffende uniale richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet (PB L 348 van 20.12.2013, blz. 1);";

(b) de volgende punten 2 bis, 2 ter en 2 quater worden ingevoegd:

"2 bis. "autosnelweg": een weg die speciaal is ontworpen en aangelegd voor verkeer met motorvoertuigen, zonder toegangen naar aanliggende percelen, en die:

a) behalve op bepaalde plaatsen of bepaalde tijden, voorzien is van gescheiden rijbanen voor beide verkeersrichtingen, welke rijbanen van elkaar gescheiden zijn hetzij door een strook die niet voor het verkeer bestemd is, hetzij, bij uitzondering, op andere wijze;

b) geen andere wegen, trein- of tramsporen, fietspaden of voetpaden gelijkvloers kruist; en

c) door specifieke verkeerstekens als autosnelweg is aangeduid;

2 ter. "hoofdweg": een weg die geen autosnelweg is, maar die grote steden of regio's, of beide, verbindt en als hoofdweg wordt gedefinieerd in de EuroRegionalMap van de nationale cartografische en kadastrale instituten van Europa;

2 quater. "wegennetbeoordeling": een beoordeling van de veiligheid van het wegennet dat onder het toepassingsgebied van deze richtlijn valt, om het ongevalsrisico en de ernst en de gevolgen van ongevallen te kunnen benchmarken;"

¹⁸ Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13).

(c) punt 5 wordt geschrapt;

(d) de punten 6 en 7 worden vervangen door:

"6. "veiligheidsclassificatie": de indeling van delen van het bestaande wegennet in categorieën op basis van hun objectief gemeten ingebouwde veiligheid;

7. "verkeersveiligheidsinspectie": een gerichte inspectie ter plaatse van een bestaande weg of een weggedeelte om gevaarlijke omstandigheden, gebreken en tekortkomingen op te sporen die het risico op ongevallen en verwondingen doen toenemen;"

(e) het volgende punt 10 wordt toegevoegd:

"10. "kwetsbare weggebruiker": niet-gemotoriseerde weggebruikers waaronder met name fietsers en voetgangers, alsook gebruikers van gemotoriseerde tweewielers.";

(3) Artikel 5 wordt vervangen door:

"Artikel 5

Wegennetbeoordeling

1. De lidstaten zorgen ervoor dat een wegennetbeoordeling wordt uitgevoerd op het gehele in gebruik zijnde wegennet dat onder deze richtlijn valt. Wegennetbeoordelingen bestaan uit een visuele inspectie, een analyse van de verkeersintensiteiten en historische ongevalsgegevens en een beoordeling van het ongevalsrisico en van de ernst en gevolgen van ongevallen. De lidstaten zien erop toe dat de eerste beoordeling uiterlijk in 2025 wordt uitgevoerd. De frequentie van de volgende wegennetbeoordelingen moet volstaan om voor passende veiligheidsniveaus te zorgen, maar mag niet meer dan vijf jaar bedragen.

2. De lidstaten moeten de in bijlage III vastgestelde elementen opnemen in de wegennetbeoordelingen.

3. Op basis van de resultaten van de in lid 1 bedoelde beoordeling, classificeren de lidstaten alle gedeelten van het wegennet in minstens drie categorieën, op basis van hun ingebouwde veiligheid.

4. De lidstaten zien erop toe dat wegennetbeoordelingen worden uitgevoerd door de bevoegde instantie.

5. De lidstaten zien erop toe dat passende verkeersborden worden aangebracht om weggebruikers te waarschuwen dat weggedeelten worden hersteld en dat dus de veiligheid van de weggebruikers gevaar kan lopen. Deze borden omvatten borden die zowel overdag als 's nachts goed zichtbaar zijn en op een veilige afstand zijn geplaatst, en voldoen aan de bepalingen van het Verdrag van Wenen inzake verkeerssignalisatie van 1968."

(4) Artikel 6 wordt als volgt gewijzigd:

(a) de titel wordt vervangen door:

"Artikel 6

Verkeersveiligheidsinspecties";

(b) lid 1 wordt vervangen door:

"1. De lidstaten zien erop toe dat verkeersveiligheidsinspecties worden uitgevoerd op het wegennet om veiligheidsgerelateerde kenmerken te identificeren en ongevallen te voorkomen. De selectie van de weggedeelten die aan deze inspectie worden onderworpen, wordt

gebaseerd op de resultaten van de overeenkomstig artikel 5 uitgevoerde beoordeling, waarbij prioriteit wordt gegeven aan weggedeelten met een hoog risico.";

(c) de leden 2 en 3 worden vervangen door:

"2. De lidstaten nemen de in bijlage II bis vermelde elementen op in hun verkeersveiligheidsinspecties.

3. De lidstaten zien toe op de veiligheid van weggedeelten die grenzen aan onder Richtlijn 2004/54/EG vallende wegtunnels via gezamenlijke verkeersveiligheidsinspecties door de voor de tenuitvoerlegging van de onderhavige richtlijn bevoegde instanties en de voor de tenuitvoerlegging van Richtlijn 2004/54/EG bevoegde instanties. De gezamenlijke verkeersveiligheidsinspecties worden minstens om de drie jaar uitgevoerd.";

(5) De volgende artikelen 6 bis, 6 ter en 6 quater worden ingevoegd:

"Artikel 6 bis

Follow-up van procedures voor in gebruik zijnde wegen

1. De lidstaten zien erop toe dat de bevindingen van overeenkomstig artikel 5 uitgevoerde wegennetbeoordelingen worden gevolgd door gerichte verkeersveiligheidsinspecties of directe remediërende maatregelen.

2. De lidstaten zien erop toe dat de bevindingen van overeenkomstig artikel 6 uitgevoerde verkeersveiligheidsinspecties worden gevolgd door gemotiveerde besluiten waarin bepaald wordt of remediërende maatregelen nodig zijn. De lidstaten identificeren met name weggedeelten waarop verdere verbeteringen van de weginfrastructuur nodig zijn, en stellen een lijst van maatregelen vast die op basis van hun prioriteit moeten worden uitgevoerd om die weggedeelten veiliger te maken.

3. De lidstaten zien erop toe dat de remediërende maatregelen worden gericht op weggedeelten met een laag veiligheidsniveau, die kansen bieden voor de tenuitvoerlegging van maatregelen met een goede kostenbatenerhouding.

4. De lidstaten zorgen voor de opstelling en regelmatige bijwerking van een actieplan met op basis van risico's bepaalde prioriteiten om de tenuitvoerlegging van de vastgestelde remediërende maatregelen te volgen. Bij de opstelling van het actieplan geven de lidstaten prioriteit aan weggedeelten waarop het potentieel voor verbetering van de verkeersveiligheid groot is, rekening houdende met ingrepen met een goede kostenbatenerhouding.

Artikel 6 ter

Bescherming van kwetsbare weggebruikers

De lidstaten zien erop toe dat bij de toepassing van de procedures van de artikelen 3 tot en met 6 rekening wordt gehouden met de behoeften van kwetsbare weggebruikers.";

Artikel 6 quater

Wegmarkeringen en verkeersborden

1. De lidstaten zorgen ervoor dat de wegmarkeringen en verkeersborden goed ontworpen en onderhouden zijn, zodat ze gemakkelijk en betrouwbaar kunnen worden herkend door zowel menselijke bestuurders als voertuigen die zijn uitgerust met rijhulpsystemen of hogere niveaus van automatisering.

2. De Commissie stelt algemene prestatievereisten op om de herkenning van wegmarkeringen en verkeersborden te faciliteren. Daartoe stelt de Commissie een uitvoeringsbesluit vast overeenkomstig de in artikel 13, lid 2, bedoelde procedure.";

(6) Artikel 10 wordt vervangen door:

"Artikel 10

Uitwisseling van beste praktijken

Om de veiligheid van wegen in Unie te verbeteren, zet de Commissie een systeem op voor de uitwisseling van beste praktijken tussen de lidstaten, waarin onder andere bestaande projecten op het gebied van de verkeersveiligheid van de weginfrastructuur worden opgenomen alsmede verkeersveiligheidstechnologie die haar nut heeft bewezen.";

(7) in artikel 11 wordt lid 2 vervangen door:

"2. De Commissie wordt bijgestaan door het in artikel 13 bedoelde comité. Voor zover de vaststelling van specifieke maatregelen is vereist, worden deze vastgesteld overeenkomstig de in artikel 13, lid 2, vermelde raadplegingsprocedure."

(8) het volgende artikel 11 bis wordt ingevoegd:

"Artikel 11 bis

Verslaglegging

1. De lidstaten dienen uiterlijk op 31 oktober [OP: JAAR invoegen, 24 maanden na de inwerkingtreding] en daarna om de drie jaar een verslag in over het percentage van het wegennet dat in de voorgaande drie jaar een wegennetbeoordeling heeft ondergaan, en over de veiligheidsclassificatie van de weggedeelten die volgens de categorieën weggebruikers zijn beoordeeld.";

(9) Artikel 12 wordt vervangen door:

"Artikel 12

Aanpassing aan de technische vooruitgang

De Commissie is bevoegd om overeenkomstig artikel 12 bis gedelegeerde handelingen vast te stellen om de bijlagen bij deze richtlijn aan de technische vooruitgang aan te passen.";

(10) het volgende artikel 12 bis wordt ingevoegd:

"Artikel 12 bis

Gedelegeerde handelingen

1. De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend onder de in dit artikel neergelegde voorwaarden.

2. De in artikel 12 bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend voor onbepaalde tijd met ingang van de [datum van inwerkingtreding van deze richtlijn].

3. Het Europees Parlement of de Raad kan de in artikel 12 bedoelde bevoegdheidsdelegatie te allen tijde intrekken. Het besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het wordt van kracht op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie* of op een daarin genoemde latere datum. Het besluit laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.

4. Vóór de vaststelling van een gedelegeerde handeling raadpleegt de Commissie de door elke lidstaat aangewezen deskundigen overeenkomstig de beginselen die zijn neergelegd in het Interinstitutioneel Akkoord over beter wetgeven van 13 april 2016.

5. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling heeft vastgesteld, doet zij daarvan gelijktijdige kennisgeving aan het Europees Parlement en de Raad.

6. Een overeenkomstig artikel 12 vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking indien het Europees Parlement noch de Raad daartegen binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van de handeling aan het Europees Parlement en de Raad bezwaar heeft gemaakt, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad voor het verstrijken van die termijn de Commissie hebben medegedeeld dat zij daartegen geen bezwaar zullen maken. Deze termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met twee maanden verlengd.";

(11) Artikel 13 wordt vervangen door:

"Artikel 13

Comitéprocedure

1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité. Dat comité is een comité in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011.
2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 4 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.";

(12) de bijlagen worden gewijzigd zoals aangegeven in de bijlage bij deze richtlijn.

Artikel 2

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om vóór [datum in te vullen door het PB - 18 maanden na de inwerkingtreding] aan deze richtlijn te voldoen. Zij delen de Commissie de tekst van die bepalingen onverwijld mede.

Wanneer de lidstaten die bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen zelf of bij de officiële bekendmaking ervan naar deze richtlijn verwezen. De regels voor die verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

2. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de belangrijkste bepalingen van intern recht mede die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

Artikel 3

Deze richtlijn treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Artikel 4

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel,

*Voor het Europees Parlement
De voorzitter*

*Voor de Raad
De voorzitter*