



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 5.10.2006  
COM(2006) 569 definitief

2006/0182 (COD)

Voorstel voor een

**RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**

**betreffende het veiligheidsbeheer van wegeninfrastructuur**

(door de Commissie ingediend)

{SEC(2006) 1231}

{SEC(2006) 1232}

## TOELICHTING

### 1) ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

#### **Motivering en doel van het voorstel**

In het Witboek van 2001 over het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010<sup>1</sup> en in de Mededeling van juni 2003 over het Europees actieprogramma voor verkeersveiligheid heeft de Europese Commissie aangekondigd dat zij een initiatief betreffende de veiligheid van wegeninfrastructuur zal nemen. Het Europees Parlement heeft de Commissie verzocht richtsnoeren voor het beheer van risicogedeelten van wegen en voor veiligheidsaudits van wegen op te stellen<sup>2</sup>.

Infrastructuurmaatregelen vormen de derde pijler van een uitgebreid verkeersveiligheidsprogramma, naast maatregelen ten aanzien van de bestuurder en het voertuig. De fysieke kenmerken van het wegennet en de daarmee samenhangende verkeersvolumes zijn belangrijke oorzaken van ongevallen.

Op het vlak van de veiligheid van voertuigen is grote vooruitgang geboekt. In vergelijking met tien jaar geleden lopen de inzittenden van auto's nu veel minder risico's op overlijden of verwondingen ten gevolge van een ongeval. De test- en opleidingsvereisten om te garanderen dat de Europese bestuurders kunnen omgaan met de gevaren van het wegverkeer zijn steeds strenger geworden. Aangezien overdreven snelheid, het niet dragen van de veiligheidsgordel en alcoholgebruik de belangrijkste oorzaken van verkeersdoden op de Europese wegen zijn, is ook het toezicht op de naleving van de verkeersregels verstrengd<sup>3</sup>.

Op het gebied van de verkeersveiligheidsinfrastructuur zijn nog geen inspanningen geleverd op Europees niveau, hoewel de wetgever in de richtsnoeren voor een trans-Europees vervoersnet uit 1996 een oproep heeft gedaan om een hoog niveau van veiligheid in het wegverkeer tot stand te brengen. Afgezien van onderzoek en de totstandbrenging van een interne markt voor bouwmaterialen heeft de Europese Gemeenschap nog niet de nodige acties ondernomen op dit gebied. De wegen die zijn uitgerust met op informatie- en communicatietechnologieën (ICT) gebaseerde systemen voor verkeersbeheer en –controle zijn veiliger geworden, maar nog niet alle wegen worden systematisch met dergelijke ICT-systemen uitgerust.

Hoewel er een algemene tendens naar een verlaging van de begrotingsmiddelen voor wegeninfrastructuur bestaat, hechten de weggebruikers steeds meer belang aan de kwaliteit en de veiligheid van de wegen. Veel instanties die bevoegd zijn voor wegeninfrastructuur bevinden zich dan ook een moeilijke positie omdat ze hun infrastructuur met beperkte begrotingsmiddelen in overeenstemming moeten brengen met de meest actuele veiligheidsnormen. In bepaalde gevallen hebben burgers die verwondingen hebben opgelopen in wegongevallen deze instanties zelfs voor de rechtbank gedaagd.

---

<sup>1</sup> Witboek van de Commissie van 12 september 2001: "Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen", COM(2001) 370.

<sup>2</sup> Resolutie A5-0381/2000 van het Europees Parlement van 18 januari 2001.

<sup>3</sup> Aanbeveling van de Commissie van 6 april 2004 inzake handhaving op het gebied van verkeersveiligheid, PB L 111 van 17 april 2004, blz. 75.

Gezien deze achtergrond heeft de voorgestelde richtlijn tot doel veiligheid te integreren in alle fasen van de planning, het ontwerp en de exploitatie van de weginfrastructuur van het trans-Europese netwerk (TEN-V). De richtlijn beoogt een afzonderlijke veiligheidsbeoordeling in te voeren, naast de beoordeling van de economische en de milieueffecten. Voorts wordt ernaar gestreefd de beheerders van weginfrastructuur de richtsnoeren, opleiding en informatie te verschaffen die nodig is om de veiligheid op het wegennet te vergroten; daar zullen zowel de weggebruikers als het brede publiek profijt van trekken. De richtlijn zal tot gevolg hebben dat:

- nieuwe wegen voortdurend worden aangepast aan de meest actuele veiligheidsnormen en dus veiliger worden;
- in alle EU-lidstaten een hoog niveau van veiligheid op de wegen wordt bereikt;
- men zich bij de planning en het ontwerp van wegen bewust is van de veiligheid en dus gefundeerde beslissingen kan nemen;
- het duidelijker wordt welke gevolgen beslissingen hebben voor de veiligheid;
- de beschikbare deskundigheid kan worden verzameld en verspreid, zodat onderzoeksresultaten ruimer kunnen worden benut;
- de beperkte financiële middelen doeltreffender kunnen worden aangewend voor de aanleg en het onderhoud van veiliger wegen;
- informatie over veiligheid gemakkelijker kan worden verzameld, verwerkt en verspreid.

### **Algemene context**

De Europese Unie heeft zich in 2001 het ambitieuze doel gesteld het aantal slachtoffers op de Europese wegen tegen 2010 te halveren, van 50 000 tot 25 000. Er is al vooruitgang geboekt (zie de tussenbalans van het actieprogramma voor verkeersveiligheid uit 2003<sup>4</sup>), maar in 2005 vielen toch nog 41 500 slachtoffers op de EU-wegen.

Veel levens kunnen worden gespaard en veel ongevallen vermeden als de bestaande weginfrastructuur wordt beheerd volgens de meest actuele goede werkwijzen inzake veiligheidstechnieken. Op basis van lokale ongevalsstatistieken moet actie worden ondernomen op een aantal weggedeelten die veel risico's inhouden (zwarte punten). Helaas duurt het nog te lang alvorens de veiligheidsgegevens terechtkomen bij de instanties die bevoegd zijn voor het onderhoud van het wegennet en het nemen van verbeteringsmaatregelen.

Bij het ontwerp van wegen wordt meestal rekening gehouden met criteria als stedelijke of regionale planning, reistijd, gebruikerscomfort en -gemak, brandstofverbruik, constructiekosten en gevolgen voor het milieu. Vaak wordt aangenomen dat de naleving van de voorschriften inzake tracé en ontwerp volstaan om de veiligheid van de wegen te garanderen. Uit ervaring blijkt echter dat dit onvoldoende is om gevaarlijke wegkenmerken te vermijden. Gevalsstudies hebben aangetoond dat meer dan de helft van alle

---

<sup>4</sup> Mededeling van de Commissie van 22 februari 2006: "Europees actieprogramma voor verkeersveiligheid: een tussenbalans", COM(2006) 74.

veiligheidsgebreken het gevolg zijn van de niet-naleving van ontwerprichtsnormen en -normen<sup>5</sup>.

Het ontwerp van de huidige wegen is het gevolg van tientallen jaren aanleg- en onderhoudswerken, die werden uitgevoerd in een periode dat niet altijd evenveel aandacht werd besteed aan veiligheidsoverwegingen. Veel kenmerken van onze huidige wegen voldoen niet langer aan de recentste veiligheidseisen. Bovendien is ook het verkeer sterk geëvolueerd sinds het ontwerp en de aanleg van de wegen.

### **Bestaande bepalingen op het door het voorstel bestreken gebied**

Er bestaan nog geen bepalingen op het door het voorstel bestreken gebied.

### **Samenhang met andere beleidsgebieden van de EU**

Deze richtlijn heeft tot doel te garanderen dat de wegeninfrastructuur bijdraagt tot de verbetering van de veiligheid op de wegen en tot een daling van het aantal doden en gewonden op het trans-Europese wegennet van de Unie, zoals de Europese Commissie heeft bepleit in haar Witboek van 2001 over het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010 en in de mededeling van 2003 over het Europees actieprogramma voor verkeersveiligheid.

## **2) RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDE PARTIJEN EN EFFECTBEOORDELING**

### **Raadpleging van belanghebbende partijen**

*Wijze van raadpleging, belangrijkste geraadpleegde sectoren en algemeen profiel van de respondenten*

Om te garanderen dat deskundigen al in een vroeg stadium inspraak hebben en dat de procedure transparant verloopt, heeft de Commissie een **werkgroep infrastructuurveiligheid** opgericht, die meermaals is bijeengekomen in 2002 en 2003. De resultaten die deze groep heeft bereikt hebben een aanzienlijke invloed gehad op het voorstel. Elf lidstaten hebben aan de werkzaamheden van de groep deelgenomen en hebben gedetailleerd advies uitgebracht over de situatie en de werkwijzen in hun land.

Van 12 april tot 19 mei 2006 hebben de diensten van het directoraat Vervoer over land van het directoraat-generaal Energie en vervoer van de Europese Commissie een **openbare internetraadpleging** gehouden. Het brede publiek werd gevraagd commentaar te geven op DG TREN's opvattingen over de veiligheid van wegeninfrastructuur en over DG TREN's initiatief om een voorstel voor een richtlijn van de Raad en het Parlement over deze kwestie voor te bereiden. De Commissie heeft 51 reacties ontvangen.

*Samenvatting van de reacties en hoe daarmee rekening is gehouden*

De belangrijkste conclusies van de **werkgroep infrastructuurveiligheid** kunnen als volgt worden samengevat:

---

<sup>5</sup> Europese Raad voor de veiligheid van vervoer, 1997, "Road Safety audit and safety impact assessment", blz. 11.

- alle procedures die in deze richtlijn door de Commissie worden voorgesteld hebben in meer dan een lidstaat hun doeltreffendheid bewezen;
- in diverse landen volstaat het kleine doch doeltreffende wijzigingen van of aanvullingen op de huidige werkwijzen door te voeren om tegemoet te komen aan de eisen van deze richtlijn;
- in veel landen is er een tekort aan feedback over de doeltreffendheid van de beheersystemen, waardoor verbeteringen die uitsluitend op "goede werkwijzen" zijn gebaseerd niet doeltreffend zijn;
- er is derhalve behoefte aan een coherenter regelgevingskader.

De belangrijkste conclusies van de **openbare internetraadpleging** kunnen als volgt worden samengevat:

- alle respondenten zijn het eens over de definitie van het probleem en over het feit dat er behoefte is aan actie op Europees niveau;
- de voorgestelde maatregelen en instrumenten worden over het algemeen als doeltreffend beschouwd;
- een aanzienlijk aantal respondenten stelt voor de bepalingen van de richtlijn uit te breiden tot wegen die geen deel uitmaken van het trans-Europese wegennet;
- van de Commissie wordt verwacht dat zij minder ervaren lidstaten helpt bij de tenuitvoerlegging van de richtlijn door hen een kader te bieden waarbinnen zij hun methodologie en kennis kunnen ontwikkelen;
- de overgrote meerderheid van de respondenten steunt de geplande aanpak van de Commissie, waarbij de lidstaten de vrijheid krijgen om zelf wetgeving over een reeks verplichte procedures vast te stellen.

De effectbeoordeling bij dit voorstel bevat nadere bijzonderheden over de resultaten van de raadpleging van belanghebbenden.

De reacties kunnen worden geraadpleegd op [http://ec.europa.eu/transport/road/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road/index_en.htm).

## **Bijebrengen en benutten van deskundigheid**

### *Betrokken wetenschaps- en kennisgebieden*

Nationale overheden, onderzoeksinstituten en deskundigen op het vlak van verkeersveiligheid, organisaties die zich bezighouden met gezondheid, vervoer en verkeersveiligheid, verenigingen van weggebruikers en wegenexploitanten.

### *Gebruikte methode*

Openbare raadpleging, raadpleging van deskundigen op hoog niveau, analyse van reeds bestaande procedures, congressen en workshops.

### *Belangrijkste geraadpleegde organisaties en deskundigen*

Er zijn 51 reacties ontvangen:

- 15 van nationale overheden;
- 11 van onderzoeksinstituten en deskundigen op het vlak van verkeersveiligheid;
- 10 van organisaties die zich bezighouden met gezondheid, vervoer en verkeersveiligheid;
- 9 van verenigingen van weggebruikers;
- 6 van verenigingen van wegenexploitanten.

#### *Ontvangen en gebruikte adviezen*

Er is geen melding gemaakt van mogelijke ernstige risico's met onomkeerbare gevolgen.

- alle respondenten zijn het eens over de definitie van het probleem en over het feit dat er behoefte is aan actie op Europees niveau;
- de voorgestelde maatregelen en instrumenten worden over het algemeen als doeltreffend beschouwd;
- een aanzienlijk aantal respondenten stelt voor de bepalingen van de richtlijn uit te breiden tot wegen die geen deel uitmaken van het trans-Europese wegennet;
- van de Commissie wordt verwacht dat zij minder ervaren lidstaten helpt bij de tenuitvoerlegging van de richtlijn door hen een kader te bieden waarbinnen zij hun methodologie en kennis kunnen ontwikkelen.

#### *Wijze waarop het deskundigenadvies beschikbaar is gemaakt voor het publiek*

De reacties kunnen worden geraadpleegd op [http://ec.europa.eu/transport/road/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road/index_en.htm).

#### **Effectbeoordeling**

In 2003 heeft het thematisch netwerk ROSEBUD<sup>6</sup> een effectbeoordeling van het huidige voorstel uitgevoerd, waarin het tot de conclusie kwam dat het realistisch was te veronderstellen dat de toepassing van de richtlijn betreffende de infrastructuurveiligheid op de TEN-wegen zou leiden tot een jaarlijkse daling met meer dan 600 doden en meer dan 7 000 gewonden ten gevolge van ongevallen. Voor de TEN-wegen komt dit neer op 12 tot 16% van het aantal doden en 7 tot 12% van het aantal gewonden.

ROSEBUD kwam ook tot de conclusie dat meer dan 400 levens per jaar kunnen worden gered als het veiligheidsbeheer wordt toegepast op snelwegen en nog eens 900 levens per jaar als het wordt toegepast op het hoofdwegennet, d.w.z. interstedelijke of nationale wegen (uitgezonderd snelwegen)<sup>7</sup>. Dit betekent dat de richtlijn het aantal slachtoffers op snelwegen

---

<sup>6</sup> ROSEBUD is het acroniem van "Road safety and Environmental Benefit-Cost and Cost-Effectiveness Analysis for Use in Decision-Making". Onder meer onderzoeksinstituten naar verkeersveiligheid uit 11 lidstaten en uit Israël en Noorwegen maken deel uit van ROSEBUD.  
<http://partnet.vtt.fi/rosebud/>

<sup>7</sup> Berekening voor de EU25 plus Bulgarije, Roemenië en Zwitserland.

en hoofdwegen met 1 300 per jaar kan doen dalen, wat overeenkomt met 12% van het aantal verkeersdoden op deze wegen.

### **3) JURIDISCHE ELEMENTEN VAN HET VOORSTEL**

#### **Samenvatting van de voorgestelde maatregel(en)**

De onderhavige richtlijn beperkt de vereisten tot een minimale reeks elementen die nodig zijn om een veiligheidseffect te bereiken en procedures te verspreiden die hun doeltreffendheid hebben bewezen. De volgende vier procedures staan centraal in dit uitgebreide systeem voor veiligheidsbeheer van de wegeninfrastructuur<sup>8</sup>:

- 1) Veiligheidseffectbeoordelingen van wegen zijn nuttig bij het nemen van strategische beslissingen over de veiligheidsimplicaties van nieuwe wegen of ingrijpende wijzigingen in de exploitatie van bestaande wegen, met name het effect op het aangrenzende netwerk.
- 2) Door middel van veiligheidsaudits van wegen wordt onafhankelijke controle op het ontwerp voor een nieuwe weg of de vernieuwing van een bestaande weg uitgeoefend en worden aanbevelingen voor de technische verificatie van deze ontwerpen gegeven.
- 3) In het kader van het veiligheidsbeheer van het netwerk worden maatregelen genomen om delen van het netwerk waarop veel ongevallen gebeuren (risicogedeelten van wegen of zwarte punten) te verbeteren en/of maatregelen met een hoog potentieel om dergelijke ongevallen in de toekomst te vermijden.
- 4) Veiligheidsinspecties als onderdeel van het gewone wegonderhoud zullen het mogelijk maken via kostenefficiënte maatregelen het risico op ongevallen vast te stellen en te beperken.

Deze procedures bestaan al en worden in uiteenlopende mate toegepast in sommige lidstaten. Het doel van dit voorstel voor een richtlijn is deze maatregelen uit te breiden tot de hele EU; daarbij worden geen technische normen of eisen vastgesteld, maar krijgen de lidstaten de vrijheid bestaande procedures te behouden of zelf nieuwe procedures in te voeren. De toepassing van het uitgebreide pakket aan maatregelen zal garanderen dat in elke fase van de levenscyclus van wegen van Europees belang, d.w.z. van planning tot exploitatie, rekening wordt gehouden met verkeersveiligheid.

#### **Rechtsgrondslag**

De voorgestelde maatregel is gebaseerd op artikel 71 van het EG-Verdrag.

---

<sup>8</sup> De procedures van deze richtlijn zijn aanbevolen door de groep op hoog niveau inzake verkeersveiligheid, die door de Commissie is opgericht om haar bij te staan bij de ontwikkeling van een Europees verkeersveiligheidsbeleid en bij de coördinatie van nationale beleidsmaatregelen. Het definitieve verslag "Recommended Safety measures for short term application on trunk roads" (aanbevolen veiligheidsmaatregelen die op korte termijn moeten worden toegepast op hoofdwegen), opgesteld door werkgroep 4, is op 12 mei 1995 goedgekeurd.

## **Subsidiariteitsbeginsel**

Het subsidiariteitsbeginsel is van toepassing voorzover het voorstel geen gebieden bestrijkt die onder de exclusieve bevoegdheid van de Gemeenschap vallen.

De doelstellingen van het voorstel kunnen om de volgende reden(en) niet voldoende door de lidstaten worden verwezenlijkt.

De richtlijn garandeert dat in alle EU-lidstaten een zelfde hoog niveau van verkeersveiligheid wordt bereikt. De richtlijn biedt alle lidstaten, en met name de nieuwe, die bezig zijn met de vernieuwing en uitbreiding van hun wegennet de gelegenheid ten volle rekening te houden met het aspect veiligheid bij de ontwikkeling van hun wegennet.

De uitwisseling van goede werkwijzen om de veiligheid van de wegeninfrastructuur te verbeteren is op zich niet voldoende. In de Europese Unie en op internationaal vlak worden nu al verscheidene jaren goede werkwijzen uitgewisseld via onderzoeksprojecten, werkgroepen, congressen en workshops, zonder dat dit een algemene verbetering van de veiligheidsprestaties van de wegeninfrastructuur tot gevolg heeft gehad. De lidstaten die hun prestaties op het gebied van verkeersveiligheid moeten verbeteren, staan bovendien positief tegenover regelgevende maatregelen. Dit wijst er sterk op dat zij de uitwisseling van goede werkwijzen onvoldoende vinden om hun veiligheidsprestaties te verbeteren.

De communautaire wetgever zelf erkent dat het trans-Europese wegennet behoefte heeft aan gemeenschappelijke en strenge veiligheidsnormen in de hele Europese Unie. Overeenkomstig artikel 2, lid 2, onder a), van Beschikking 1692/1996 van de Raad en het Parlement<sup>9</sup> heeft een weggebruiker, ongeacht het gedeelte van het wegennet dat hij gebruikt, recht op hetzelfde hoge veiligheidsniveau. Zonder een bindende methodologie en een wettelijke verbintenis in de hele Europese Unie kunnen de lidstaten alleen niet garanderen dat dit gemeenschappelijke hoge veiligheidsniveau wordt bereikt, zoals blijkt uit de sterk uiteenlopende veiligheidsprestaties van de lidstaten.

De doelstellingen van het voorstel kunnen om de volgende reden(en) beter door een optreden van de Gemeenschap worden verwezenlijkt.

De richtlijn vormt de basis voor de vaststelling van veiligheidsprocedures die Europa zullen helpen zijn ambitieuze doelstelling om het aantal doden op het trans-Europese wegennet drastisch te beperken, te verwezenlijken. De richtlijn zorgt ervoor dat veiligheidsbeheer van het wegennet uitgroeit tot een uitgebreid systeem, gebaseerd op grondige ongevalanalyse, identificatie van risicovolle ontwerpen, herziene richtsnoeren en opleidingscurricula en de toepassing van doeltreffende verbeteringsmaatregelen. De richtlijn verkleint ook het risico op gerechtelijke stappen tegen wegbeheerders.

De richtlijn zorgt voor een doeltreffender uitwisseling van goede werkwijzen door een gemeenschappelijke reeks procedurevereisten in te voeren en de codificatie ervan te bevorderen en te vergemakkelijken via comitologie.

---

<sup>9</sup> Dit artikel luidt als volgt: "Het netwerk moet: a) in een ruimte zonder binnengrenzen een duurzame mobiliteit van personen en goederen garanderen *onder optimale sociale en veilige omstandigheden, ...*".



## **Evenredigheidsbeginsel**

Het voorstel is om de volgende reden(en) in overeenstemming met het evenredigheidsbeginsel.

In het onderhavige voorstel is een evenwicht bereikt tussen voorstellen voor methodes ter verbetering van de veiligheid van de wegeninfrastructuur en ter beperking van administratieve en andere tenuitvoerleggingskosten enerzijds en respect voor de verschillende tradities en instrumenten in de lidstaten anderzijds. In dit voorstel worden de eisen beperkt tot een zo klein mogelijke reeks elementen die nodig zijn voor het verkrijgen van een veiligheidseffect en het verspreiden van methodes die hun doeltreffendheid hebben bewezen. Het doel van dit voorstel voor een richtlijn is deze maatregelen uit te breiden tot de volledige EU. Daarbij worden geen technische normen of eisen vastgesteld, maar krijgen de lidstaten de vrijheid om bestaande procedures te behouden of zelf nieuwe procedures in te voeren. De toepassing van het uitgebreide maatregelenpakket garandeert dat in elke fase van de levenscyclus van wegen van Europees belang, d.w.z. van planning tot exploitatie, rekening wordt gehouden met verkeersveiligheid.

Dit zal slechts een marginale kostenstijging tot gevolg hebben, die vaak op korte termijn wordt gecompenseerd door de afname van het aantal ongevallen en de daarmee gepaard gaande kosten en door het feit dat dure aanpassingen aan reeds in gebruik genomen wegen worden vermeden. De voorgestelde maatregelen zullen niet leiden tot extra vertragingen in de procedures voor de goedkeuring en het ontwerp van wegen aangezien de veiligheidsbeoordelingen en -audits parallel met deze procedures worden uitgevoerd. Deze richtlijn vergt geen nieuwe organisaties of banen, maar wel een efficiënter gebruik van de bestaande middelen.

## **Keuze van instrumenten**

Voorgestelde instrumenten: een richtlijn waarbij de vaststelling van richtsnoeren betreffende het beheer van de veiligheidsinfrastructuur wordt geëist, maar waarbij de bijzonderheden van de tenuitvoerlegging aan de lidstaten worden overgelaten.

Andere instrumenten zouden om de volgende reden(en) ongeschikt zijn.

In de Europese Unie en op internationaal vlak worden nu al verscheidene jaren goede werkwijzen uitgewisseld om de veiligheid van de wegeninfrastructuur te verbeteren. Desondanks kon geen algemene verbetering van de veiligheidsprestaties van de wegeninfrastructuur worden vastgesteld. Deze aanpak biedt ook geen garantie dat de lidstaten de verkeersveiligheid verder zullen verbeteren. Uit ervaring is gebleken dat de uitwisseling van goede werkwijzen alleen niet volstaat om de veiligheid van de wegeninfrastructuur te verbeteren. Uit het feit dat de lidstaten die het meest behoefte hebben aan een verbetering van de veiligheid van hun infrastructuur zelf om gestructureerde EU-regelgeving op dit gebied vragen, blijkt dat ze onvoldoende baat hebben gehad bij de uitwisseling van goede werkwijzen.

De harmonisering van de wetgeving van de lidstaten inzake veiligheidsbeoordelingen, -audits, -beheer en -inspecties van wegen zou leiden tot gemeenschappelijke instrumenten die de veiligheid versterken en het profijt voor weggebruikers en het brede publiek zo groot mogelijk maken. De lidstaten zullen echter gekant zijn tegen een verdere harmonisering omdat dit hen veel obstakels en problemen oplevert:

- de meeste lidstaten zouden hun werkwijzen en wetgeving op het gebied van verkeersveiligheid moeten herzien, ook al zijn deze al goedgekeurd en worden ze al gebruikt;
- de grote verschillen tussen de bestaande benaderingen van verkeersveiligheid zouden leiden tot politieke conflicten tussen lidstaten onderling en tussen lidstaten en de Commissie;
- geharmoniseerde richtsnoeren zouden geen rekening houden met organisatorische en sociaal-culturele verschillen tussen de lidstaten;
- de voltooiing van het harmoniseringsproces vraagt tijd; het aantal mensenlevens dat dankzij die harmonisering zou worden gered, zou pas jaren later kunnen worden beoordeeld en zou slechts gedeeltelijk de enorme inspanningen en kosten voor de lidstaten rechtvaardigen.

#### 4) GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

Als de richtlijn alleen op de TEN-wegen wordt toegepast, zal ze naar verwachting het aantal EU-burgers dat om het leven komt op deze wegen met meer dan 600 per jaar doen dalen en het aantal gewonden met meer dan 7 000 per jaar. Volgens de financiële ramingen van het witboek zou dit een besparing van meer dan 2,4 miljard euro per jaar opleveren. Als de richtlijn ook op snelwegen en hoofdwegen wordt toegepast, zal het aantal slachtoffers naar schatting met ongeveer 1 300 per jaar afnemen, wat overeenkomt met een besparing van meer dan 5 miljard euro per jaar. Deze geraamde besparingen zijn verscheidene keren groter dan de kosten.

De vier procedures zullen naar verwachting de hierna vermelde gevolgen hebben voor de begroting:

- **Veiligheidseffectbeoordeling van wegen:** de kosten van veiligheidseffectbeoordelingen van wegen kunnen ruwweg worden geraamd op basis van de kosten van de overeenkomstige milieueffectbeoordelingen. In het algemeen bedragen de kosten van een milieueffectbeoordeling minder dan 0,5% van de totale kosten van een bouwproject. Slechts in uitzonderlijke gevallen lopen deze kosten op tot meer dan 1%. Voor projecten met een kostprijs van meer dan 100 miljoen euro, kan de prijs van de milieueffectbeoordeling dalen tot 0,2%, d.w.z. 200 000 euro.
- **Veiligheidsaudits** worden parallel met het ontwerp en de aanleg van wegen uitgevoerd en zullen daarom naar verwachting geen vertragingen veroorzaken. De auditkosten variëren van 600 tot 6 000 euro per fase. In het algemeen blijkt uit de ramingen in de verschillende landen dat de auditkosten minder dan 1% van de bouwkosten van het hele project bedragen.
- **Veiligheidsinspecties van wegen:** als de inspecties regelmatig worden uitgevoerd bedraagt de kostprijs tussen 600 en 1 000 euro per kilometer snelweg. Rekening houdende met de wegen waarop de richtlijn verplicht zal moeten worden toegepast, mag men ervan uitgaan dat voor een groot land, met ongeveer 5 000 kilometer trans-Europese wegen, deze kosten tussen 3 en 5 miljoen euro per jaar zullen bedragen.

- **Veiligheidsbeheer van het netwerk:** men mag ervan uitgaan dat deze kosten vergelijkbaar zijn met die van routine-inspecties van de verkeersveiligheid.

## 5) AANVULLENDE INFORMATIE

### **Simulatie, testfase en overgangperiode**

Er is of zal worden voorzien in een overgangperiode voor het voorstel.

Voorstel voor een

**RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**

**betreffende het veiligheidsbeheer van wegeninfrastructuur**

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 71, lid 1, onder c),

Gelet op het voorstel van de Commissie<sup>10</sup>,

Gelet op het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité<sup>11</sup>,

Gelet op het advies van het Comité van de regio's<sup>12</sup>,

Handelend volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag<sup>13</sup>,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Het in Beschikking nr. 1692/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 juli 1996 betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet<sup>14</sup> gedefinieerde trans-Europese vervoersnet, is van cruciaal belang om de Europese integratie en cohesie te ondersteunen en om een hoog welzijnsniveau te garanderen. Met name een hoog niveau van veiligheid moet worden gewaarborgd.
- (2) In het Witboek van 12 september 2001 "Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen"<sup>15</sup> heeft de Commissie aangegeven dat veiligheidseffectbeoordelingen en veiligheidsaudits van wegen moeten worden uitgevoerd om risicogedeelten van wegen in de Gemeenschap te identificeren en te beheren. In dat witboek stelt de Commissie zich ook tot doel het aantal slachtoffers op de communautaire wegen tussen 2001 en 2010 te halveren.
- (3) In haar Mededeling "Europees actieprogramma voor verkeersveiligheid - Terugdringing van het aantal verkeersslachtoffers in de Europese Unie met de helft in

---

<sup>10</sup> PB C [...] van [...], blz. [...].

<sup>11</sup> PB C [...] van [...], blz. [...].

<sup>12</sup> PB C [...] van [...], blz. [...].

<sup>13</sup> PB C [...] van [...], blz. [...].

<sup>14</sup> PB L 228 van 9.9.1996, blz. 1. Beschikking als laatstelijk gewijzigd bij Beschikking nr. 884/2004/EG van het Europees Parlement en de Raad (PB L 167 van 30.4.2004, blz. 1).

<sup>15</sup> COM(2001) 370 def.

de periode tot 2010: een gedeelde verantwoordelijkheid"<sup>16</sup> heeft de Commissie vastgesteld dat wegeninfrastructuur de derde pijler van het verkeersveiligheidsbeleid vormt. De wegeninfrastructuur moet een belangrijke bijdrage leveren tot de beoogde vermindering van het aantal ongevallen in de Gemeenschap.

- (4) Het vaststellen van passende procedures is van essentieel belang voor het verbeteren van de veiligheid van de wegeninfrastructuur van het trans-Europese vervoersnet. Uit veiligheidseffectanalyses van wegen moet blijken, op een strategisch niveau, welke gevolgen verschillende alternatieven voor de planning van een infrastructuurproject hebben op de verkeersveiligheid. Veiligheidsaudits van wegen moeten bovendien een gedetailleerd overzicht van onveilige kenmerken van een wegeninfrastructuurproject opleveren. Daarom moeten procedures worden vastgesteld voor dergelijke effectanalyses en audits, teneinde de veiligheid van de wegeninfrastructuur van het trans-Europese vervoersnet te verbeteren, met uitzondering van tunnels, die onder Richtlijn 2004/54/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet<sup>17</sup> vallen.
- (5) De veiligheidsprestaties van bestaande wegen moeten worden verbeterd door de investeringen te focussen op de weggedeelten met het hoogste aantal ongevallen of het grootste potentieel om het aantal ongevallen te doen afnemen. De bestuurders moeten worden gewaarschuwd wanneer ze zich op een risicogedeelte van een weg begeven, zodat ze hun gedrag kunnen aanpassen en de verkeersregels, en met name de snelheidsbeperkingen, nog strikter kunnen naleven.
- (6) Veiligheidsbeheer van het netwerk heeft meteen na de tenuitvoerlegging ervan een groot potentieel. Zodra risicogedeelten van wegen zijn aangepakt en verbeteringsmaatregelen zijn genomen, neemt het belang van veiligheidsinspecties als preventieve maatregel toe. Regelmatige inspecties zijn een doeltreffend instrument om gevaren te voorkomen voor alle weggebruikers, inclusief de zwakke weggebruikers, ook bij wegenwerken.
- (7) Opleiding en certificering van veiligheidspersoneel aan de hand van door de lidstaten gevalideerde opleidingscurricula en kwalificatiehulpmiddelen garanderen dat de personen die betrokken zijn bij de praktische uitvoering van de richtlijn de nodige actuele kennis kunnen verwerven.
- (8) Teneinde een hoog niveau van verkeersveiligheid te garanderen, moeten de lidstaten richtsnoeren inzake veiligheidsbeheer toepassen. De mededeling van deze richtsnoeren aan de Commissie en de regelmatige rapportering over de tenuitvoerlegging ervan baant de weg voor een systematische verbetering van de infrastructuurveiligheid op communautair niveau. Bovendien kan op basis daarvan in de loop van de tijd naar een doeltreffender systeem worden geëvolueerd. De rapportering over de tenuitvoerlegging van de richtsnoeren stelt andere lidstaten bovendien in staat de meest doeltreffende oplossingen te identificeren en de systematische verzameling van gegevens van voor/na-studies moet het mogelijk maken de meest doeltreffende maatregel te selecteren met het oog op toekomstige acties.

---

<sup>16</sup> COM(2003) 311 def.

<sup>17</sup> PB L 167 van 30.4.2004, blz. 39.

- (9) Daar de doelstellingen van de te nemen maatregelen, namelijk de vaststelling van procedures om een consequent hoog niveau van verkeersveiligheid op het trans-Europese wegennet te garanderen, niet voldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt en derhalve, wegens het effect van de maatregelen, beter door de Gemeenschap kunnen worden verwezenlijkt, kan de Gemeenschap, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze richtlijn niet verder dan nodig is om deze doelstellingen te verwezenlijken.
- (10) De maatregelen die nodig zijn voor de tenuitvoerlegging van deze richtlijn moeten worden vastgesteld overeenkomstig Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden<sup>18</sup>,

HEBLEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

### *Artikel 1*

#### **Onderwerp en toepassingsgebied**

1. In deze richtlijn worden procedures vastgesteld met betrekking tot veiligheidseffectbeoordelingen, veiligheidsaudits en veiligheidsinspecties van wegen.
2. Deze richtlijn is van toepassing op wegen die deel uitmaken van het trans-Europese wegennet en heeft zowel betrekking op wegen in de ontwerp- of aanlegfase als op wegen die reeds in gebruik zijn. Deze richtlijn is niet van toepassing op tunnels, die onder bepalingen van Richtlijn 2004/54/EG van het Europees Parlement en de Raad vallen.

### *Artikel 2*

#### **Definities**

In deze richtlijn wordt verstaan onder:

- 1) "*trans-Europees wegennet*": het wegennet dat is geïdentificeerd in deel 2 van bijlage I bij Beschikking nr. 1692/96/EG;
- 2) "*bevoegde entiteit*": alle publieke of private organisaties op nationaal, regionaal of lokaal niveau die ingevolge hun bevoegdheden betrokken zijn bij de tenuitvoerlegging van deze richtlijn;
- 3) "*veiligheidseffectbeoordeling van een weg*": een strategische vergelijkende analyse van het effect dat een nieuwe weg of een grondige wijziging van het bestaande wegennet hebben op de veiligheidsprestaties van het wegennet;

---

<sup>18</sup> PB L 184 van 17.7.1994, blz. 23. Besluit gewijzigd bij Besluit 2006/512/EG (PB L 200 van 22.7.2006, blz. 11).

- 4) *"veiligheidsaudit van een weg"*: een gedetailleerde systematische en technische veiligheidscontrole van de ontwerpkenmerken van een infrastructuurproject voor een nieuwe weg of voor de verbetering van een bestaande weg, in alle fasen van het project, van planning tot ingebruikname;
- 5) *"risicogedeelte van een weg"*: een gedeelte van het wegennet dat meer dan een jaar in gebruik is en waarop een groot aantal zware en dodelijke ongevallen heeft plaatsgevonden;
- 6) *"ontwikkeling van de veiligheid van het in gebruik zijnde wegennet"*: in de toekomst het aantal ongevallen verminderen door verbeteringsmaatregelen te focussen op de delen van het net waar in de afgelopen jaren het vaakst ongevallen hebben plaatsgevonden en waar het potentieel om de kosten te verlagen het grootst is;
- 7) *"veiligheidsinspectie"*: een periodieke inspectie van de veiligheid van een in gebruik zijnde weg;
- 8) *"richtsnoeren"*: door de lidstaten of de relevante bevoegde entiteiten vastgestelde maatregelen waarin is bepaald welke stappen moeten worden genomen en welke elementen in overweging moeten worden genomen bij de toepassing van de in deze richtlijn uiteengezette veiligheidsprocedures;
- 9) *"infrastructuurproject"*: een project voor de bouw van nieuwe infrastructuur of de verbetering van bestaande infrastructuur dat waarschijnlijk een groot effect op de verkeersveiligheid zal hebben.

### *Artikel 3*

#### **Veiligheidseffectbeoordeling van een weg**

1. De lidstaten zien er op toe dat een veiligheidseffectbeoordeling van een weg wordt uitgevoerd voor alle varianten van een infrastructuurproject.
2. Overeenkomstig de criteria van bijlage I wordt de veiligheidseffectbeoordeling uitgevoerd in de planningfase, vóór het infrastructuurproject is goedgekeurd.
3. In de veiligheidseffectbeoordeling wordt een toelichting gegeven bij de veiligheidsoverwegingen die tot de voorgestelde oplossing hebben geleid. De veiligheidseffectbeoordeling bevat voorts ook alle relevante informatie die nodig is voor een kosten-batenanalyse van de verschillende beoordeelde varianten.

### *Artikel 4*

#### **Veiligheidsaudits van wegen**

1. De lidstaten zien er op toe dat een veiligheidsaudit van een weg wordt uitgevoerd voor alle infrastructuurprojecten.
2. De veiligheidsaudits van een weg worden uitgevoerd overeenkomstig de criteria van bijlage II. De lidstaten zien er op toe dat een auditor wordt aangesteld om een audit van de ontwerpkenmerken van een infrastructuurproject uit te voeren.

3. De audit is een integrerend onderdeel van het ontwerpproces van het infrastructuurproject in de fasen van de haalbaarheidsstudie, het voorontwerp, het gedetailleerde ontwerp, de pre-ingebruikname en het eerste gebruik.
4. De lidstaten zien er op toe dat de auditor in zijn auditverslag voor elke fase van het infrastructuurproject de veiligheidskritieke ontwerpelementen vermeldt en voorstellen doet om alle geïdentificeerde onveilige kenmerken te verbeteren. Wanneer tijdens de uitvoering van de audit onveilige kenmerken worden geïdentificeerd maar het ontwerp niet wordt verbeterd vóór het einde van de overeenkomstige fase, zoals vermeld in bijlage II, vermeldt de bevoegde entiteit de redenen hiervoor in een bijlage bij het auditverslag.

### *Artikel 5*

#### **Verbetering van de veiligheid van het in gebruik zijnde wegennet**

1. De lidstaten garanderen de verbetering van de veiligheid van het in gebruik zijnde wegennet. Zij garanderen dat het beheer van risicogedeelten van wegen en het beheer van de veiligheid van het wegennet plaatsvinden op basis van een jaarlijkse beoordeling van de exploitatie van het wegennet overeenkomstig bijlage III.
2. De lidstaten rangschikken alle weggedeelten van het trans-Europese wegennet op hun grondgebied volgens het potentieel dat deze weggedeelten bezitten om ongevalskosten te besparen.
3. De lidstaten zien er op toe dat risicogedeelten van wegen en weggedeelten met een groot potentieel om ongevalskosten te besparen door inspectieteams worden beoordeeld. Minstens een lid van het inspectieteam moet aan de in artikel 9 vastgestelde eisen voor auditors voldoen. Voor elk in lid 3 vermeld weggedeelte ramen de lidstaten het potentieel dat de in de punt 3, onder e) en f), van bijlage III vermelde verbeteringsmaatregelen bezitten om het aantal zwaargewonden en doden in de komende drie jaar te doen afnemen, alsook de kosten van elk van die maatregelen.
4. De lidstaten moeten bepalen aan welke maatregelen van punt 3, onder f), van bijlage III zij prioriteit zullen geven, op basis van de kosten-batenverhouding van die maatregelen.
5. De lidstaten nemen alle nodige maatregelen om te garanderen dat de weggebruikers op de aanwezigheid van een risicogedeelte van een weg worden gewezen. Indien hiervoor gebruik wordt gemaakt van verkeersborden, moeten deze voldoen aan de bepalingen van het in 1968 te Wenen opgestelde Verdrag inzake verkeerstekens. De lidstaten stellen een lijst van risicogedeelten van wegen ter beschikking van het publiek.



## *Artikel 6*

### **Veiligheidsinspecties**

1. De lidstaten zien er op toe dat veiligheidsinspecties van de in artikel 1, lid 2, vermelde wegen worden uitgevoerd teneinde de veiligheidsrisico's van de wegen te identificeren en ongevallen te voorkomen.
2. Deze veiligheidsinspecties bestaan uit routine-inspecties en inspecties van wegenwerken. Ze worden uitgevoerd overeenkomstig de criteria van bijlage III.
3. De lidstaten zien er op toe dat de bevoegde entiteit regelmatig routine-inspecties uitvoert. Deze inspecties moeten voldoende regelmatig plaatsvinden om een adequaat veiligheidsniveau voor de desbetreffende wegeninfrastructuur te garanderen.
4. Onverminderd de overeenkomstig artikel 8 vastgestelde richtsnoeren stellen de lidstaten richtsnoeren vast voor tijdelijke veiligheidsmaatregelen die van toepassing zijn op wegenwerken. Ze voeren ook een passend inspectieschema uit om te garanderen dat die richtsnoeren worden nageleefd.

## *Artikel 7*

### **Gegevensbeheer en instrumenten**

1. De lidstaten zien er op toe dat voor elk ongeval met een of meer doden of zwaargewonden op een in artikel 1, lid 2, vermelde weg, een volledig ongevalsverslag wordt opgesteld. Dit verslag moet alle in bijlage IV vermelde elementen bevatten.
2. De lidstaten berekenen de gemiddelde sociale kosten van een dodelijk ongeval en een zwaar ongeval op hun grondgebied. De lidstaten mogen deze kosten verder opsplitsen. Deze ongevalskosten worden minstens om de vijf jaar geactualiseerd.

## *Artikel 8*

### **Vaststelling en kennisgeving van richtsnoeren**

1. Teneinde de bevoegde entiteiten bij te staan bij de tenuitvoerlegging van deze richtlijn zien de lidstaten er op toe dat binnen drie jaar na de inwerkingtreding van de richtlijn richtsnoeren worden vastgesteld. Die richtsnoeren moeten ter beschikking van alle belanghebbende partijen worden gesteld.
2. De lidstaten stellen de Commissie binnen drie maanden na de vaststelling of wijziging van de op nationaal niveau vastgestelde richtsnoeren in kennis van deze richtsnoeren. De Commissie stelt de richtsnoeren ter beschikking op het internet.

## *Artikel 9*

### **Aanstelling en opleiding van auditors en inspecteurs**

1. De lidstaten zien er op toe dat binnen drie jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn opleidingscurricula voor verkeersveiligheidsauditors worden vastgesteld.
2. Wanneer verkeersveiligheidsauditors taken uitvoeren die in deze richtlijn zijn vastgesteld, moeten zij binnen vijf jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn een eerste opleiding volgen, waarna zij een bekwaamheidscertificaat ontvangen. Vervolgens moeten zij uiterlijk om de zeven jaar een herhalingsopleiding volgen.
3. De lidstaten zien er op toe dat verkeersveiligheidsauditors houder zijn van een bekwaamheidscertificaat. Certificaten die vóór de inwerkingtreding van deze richtlijn zijn afgegeven, worden in aanmerking genomen.
4. De lidstaten zien er op toe dat de auditors worden aangesteld overeenkomstig de volgende voorschriften:
  - (a) ze moeten ervaring hebben met wegenontwerp, verkeersveiligheidstechnieken en ongevalsanalyse;
  - (b) met ingang van twee jaar nadat de lidstaten overeenkomstig artikel 8 richtsnoeren hebben vastgesteld, mogen veiligheidsaudits van wegen alleen nog worden uitgevoerd door auditors die aan de in de leden 2 en 3 vastgestelde eisen voldoen;
  - (c) de auditors mogen niet betrokken zijn bij het ontwerp of de exploitatie van het infrastructuurproject waarop de door hen uitgevoerde audit betrekking heeft.

Als audits door teams worden uitgevoerd, moet minstens een lid van het team aan de voorschriften van de leden 2 en 3 voldoen.

## *Artikel 10*

### **Rapportering over de tenuitvoerlegging**

1. De lidstaten brengen vijf jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn en vervolgens om de vier jaar verslag uit bij de Commissie over de tenuitvoerlegging van deze richtlijn.
2. Die verslagen hebben betrekking op:
  - a) de identificatie van de organisatorische structuren die verantwoordelijk zijn voor de tenuitvoerlegging van de richtsnoeren;
  - b) een beoordeling van de behoefte om de richtsnoeren inzake het ontwerp van wegen, de verkeerstekens en –signalisatie te wijzigen, inclusief een lijst en een beschrijving van wegenontwerpen die een groot risico inhouden of een groot potentieel vertonen om risico's te verkleinen;

c) informatie over de kosten en de procedures en kostenelementen die gebruikt zijn om deze kosten overeenkomstig artikel 7, lid 2, te berekenen;

d) de contactgegevens van de bevoegde entiteiten.

3. De Commissie kan een gemeenschappelijk formaat voor de verslagen vaststellen overeenkomstig de procedure van artikel 11, lid 2.
4. De Commissie analyseert de ontvangen verslagen en informatie en stelt een verslag over de tenuitvoerlegging van de richtlijn op voor het Europees Parlement en de Raad.
5. Indien nodig om een consistent hoog niveau van verkeersveiligheid op het hele trans-Europese wegennet te garanderen, moeten minimumeisen voor de inhoud van de in artikel 8, lid 1, vermelde richtsnoeren worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 11, lid 2, vermelde procedure.

#### *Artikel 11*

#### **Comitéprocedure**

1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité.
2. Waar naar dit lid wordt verwezen, zijn de artikelen 5 en 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit. De in artikel 5, lid 6, van Besluit 1999/468/EG vastgestelde periode bedraagt drie maanden.
3. Het comité stelt zijn eigen interne procedures vast.

#### *Artikel 12*

#### **Omzetting**

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk [...] aan deze richtlijn te voldoen. Zij delen de Commissie die bepalingen onverwijld mede, alsmede een transponeringstabel ter weergave van het verband tussen die bepalingen en deze richtlijn.

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

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

*Artikel 13*

**Inwerkingtreding**

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

*Artikel 14*

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel, op [...]

*Voor het Europees Parlement*  
*De Voorzitter*  
[...]

*Voor de Raad*  
*De Voorzitter*  
[...]

## **BIJLAGE I**

### **Veiligheidseffectbeoordeling van wegen**

#### 1. Onderdelen van een veiligheidseffectbeoordeling van een weg:

- a) definitie van het probleem;
- b) huidige situatie en "niets doen"-scenario;
- c) verkeersveiligheidsdoelstellingen;
- d) effectbeoordeling van de voorgestelde alternatieven;
- e) vergelijking van de alternatieven, inclusief kosten-batenanalyse;
- f) presentatie van de beste oplossing.

#### 2. Elementen waarmee rekening moet worden gehouden:

- a) slachtoffers en ongevallen; verminderingsdoelstellingen tegenover "niets doen"-scenario;
- b) routekeuze en verkeerspatronen;
- c) snijpunten met bestaande netwerken (afritten, kruispunten, overwegen);
- d) kwetsbare weggebruikers (voetgangers, fietsers en gemotoriseerde tweewielers);
- e) verkeersstromen (aantal voertuigen per type).

## **BIJLAGE II**

### **Veiligheidsaudits van wegen**

#### 1. Criteria in de haalbaarheidsfase:

- a) geografische locatie (gevoeligheid voor landverschuivingen, overstromingen, lawines enz.);
- b) types kruispunten en afstanden tussen kruispunten;
- c) aantal en type rijbanen;
- d) soorten verkeer die zijn toegelaten op de nieuwe weg.

#### 2. Criteria in de voorontwerpfase:

- a) ontwerpsnelheid;
- b) doorsnedes (breedte van de rijbanen, fietspaden, voetpaden enz.);
- c) zichtbaarheid;
- d) ontwerp van de kruispunten;
- e) haltes van bussen en trams;
- f) spoorwegoverwegen.

#### 3. Criteria in de fase van het gedetailleerde ontwerp:

- a) ontwerp;
- b) horizontaal en verticaal tracé;
- c) verkeerstekens en markeringen;
- d) verlichting;
- e) apparatuur langs de weg;
- f) omgeving van de weg, inclusief vegetatie;
- g) vaste obstakels langs de weg.

#### 4. Criteria in de pre-ingebruikname fase:

- a) gebruikerscomfort in verschillende omstandigheden, zoals duisternis en slecht weer;

b) leesbaarheid van verkeerstekens en markeringen;

c) grip van de rijbanen.

5. Criteria in de fase van eerste gebruik:

beoordeling van de gebruikspatronen in het licht van het eigenlijke gedrag van de gebruikers.

In elke fase kunnen de audits aanleiding geven tot een herziening van de criteria van de vorige fasen.

## BIJLAGE III

### Beheer van risicogedeelten van wegen, beheer van de veiligheid van het net en veiligheidsinspectie

#### 1. Identificatie van risicogedeelten van wegen

Bij de identificatie van risicogedeelten van wegen wordt minstens rekening gehouden met het aantal ongevallen met doden en/of zwaargevonden dat in de voorgaande jaren op deze wegen heeft plaatsgevonden, berekend per lengte-eenheid van de weg en, in het geval van kruispunten, het aantal van dergelijke ongevallen per plaats of kruispunt.

#### 2. Identificatie van weggedeelten die verder moeten worden geanalyseerd in het kader van het veiligheidsbeheer van het net

a) de basisongevalskosten van de best presterende weggedeelten van een bepaalde categorie worden berekend op basis van de ongevalskosten per kilometer;

b) voor elk gedeelte van een bepaalde categorie wegen wordt het kostenverminderingspotentieel per kilometer berekend als het verschil tussen de werkelijke ongevalskosten per kilometer voor dit gedeelte en de basisongevalskosten.

#### 3. Criteria en elementen voor rapportering door de inspectieteams, en maatregelen:

a) de afbakening van het weggedeelte;

b) een verwijzing naar een eventueel eerder verslag over hetzelfde weggedeelte;

c) de analyse van de ongevalsverslagen;

d) het aantal doden en zwaargewonden ten gevolge van ongevallen tijdens de voorbije drie jaar;

e) een reeks verbeteringsmaatregelen die binnen een jaar moeten worden uitgevoerd, zoals:

- verwijdering of bescherming van vaste obstakels langs de weg;
- snelheidsbeperkingen en lokale handhaving van deze beperkingen;
- zichtbaarheid in verschillende weers- en lichtomstandigheden;
- veiligheid van de apparatuur langs de weg, zoals afscherpende constructies langs de weg;
- zichtbaarheid, leesbaarheid en plaatsing van wegmarkeringen (inclusief het gebruik van rammelstroken), tekens en signalen;
- vallende stenen;
- grip / oneffenheid van het wegdek;



f) een reeks verbeteringsmaatregelen die niet binnen een jaar te hoeven worden uitgevoerd, zoals:

- herziening van het ontwerp van afschermende constructies langs de weg;
- scheiding van rijbanen met verschillende rijrichting;
- ontwerp van de inhaalmogelijkheden;
- verbetering van kruispunten, inclusief spoorwegoverwegen;
- wijziging van het tracé;
- wijziging van de breedte van de weg, aanleg van een vluchtstrook;
- installatie van een systeem voor verkeersbeheer en –controle;
- potentieel conflict met kwetsbare weggebruikers;
- aanpassing van de weg aan de actuele ontwerpnormen;
- herstelling of vervanging van het wegdek.

## **BIJLAGE IV**

### **Ongevalsegegevens in ongevalseverslagen**

De volgende gegevens moeten worden opgenomen in ongevalseverslagen:

- 1) preciese plaats van het ongeval;
- 2) foto's en schema's van de plaats van het ongeval;
- 3) datum en tijdstip van het ongeval;
- 4) informatie over de weg, zoals het type gebied, type weg, type kruispunt, inclusief signalisatie, aantal baanvakken, markeringen, wegdek, licht- en weersomstandigheden, snelheidsbeperkingen, obstakels langs de weg;
- 5) ernst van het ongeval, inclusief aantal slachtoffers, in het ziekenhuis opgenomen personen en lichtgewonden. In deze context wordt onder slachtoffers verstaan: alle personen die binnen 30 dagen na het ongeval overlijden ten gevolge van het ongeval. Onder in het ziekenhuis opgenomen personen wordt verstaan: alle personen die minstens 24 uur in het ziekenhuis worden opgenomen ten gevolge van het ongeval;
- 6) gegevens over de betrokken personen, zoals leeftijd, geslacht, nationaliteit, alcoholgebruik, gebruik van veiligheidsuitrusting of niet;
- 7) gegevens over de betrokken voertuigen (type, ouderdom, land, eventuele veiligheidsvoorzieningen);
- 8) gegevens over het ongeval (type ongeval, type aanrijding, manoeuvre van voertuig en bestuurder).

## FINANCIEEL MEMORANDUM

### 1. **BENAMING VAN HET VOORSTEL:**

Voorstel voor een Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende het veiligheidsbeheer van wegeninfrastructuur

### 2. **ABM/ABB-KADER**

Betrokken beleidsterrein(en) en bijbehorende activiteit(en)::

Vervoer over land – verkeersveiligheid

### 3. **BEGROTINGSONDERDELEN**

#### 3.1. **Begrotingsonderdelen (beleidsuitgaven en bijbehorende uitgaven voor technische en administratieve bijstand (vroegere BA-onderdelen)) inclusief omschrijving:**

BGUE-B2006-06.010211.00.03.C1-TREN.PMO

#### 3.2. **Duur van de actie en van de financiële gevolgen:**

5 jaar

#### 3.3. **Begrotingskenmerken (voeg zo nodig rijen toe):**

Begrotingsonderdeel	Soort uitgave		Nieuw	Bijdrage EVA	Bijdragen kandidaat-lidstaten	Rubriek financiële vooruitzichten
BGUE-B2006-06.010211.00.03.C1-TREN.PMO	Niet-verplicht	NGK <sup>19</sup>	NEE	NEE	NEE	Nr. 5

---

<sup>19</sup> Niet-gesplitste kredieten, hierna NGK genoemd.

#### 4. OVERZICHT VAN DE MIDDELEN

##### 4.1. Financiële middelen

##### 4.1.1. Overzicht van de vastleggingskredieten (VK) en betalingskredieten (BK)

in miljoen euro (tot op 3 decimalen)

Soort uitgave	Punt nr.		Jaar n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 e.v.	Totaal
---------------	----------	--	-----------	-------	-------	-------	-------	---------------	--------

##### Beleidsuitgaven<sup>20</sup>

Vastleggingskredieten (VK)	8.1.	a							
Betalingskredieten (BK)		b							

##### Administratieve uitgaven binnen het referentiebedrag<sup>21</sup>

Technische & administratieve bijstand (NGK)	8.2.4.	c							
---	--------	---	--	--	--	--	--	--	--

##### TOTAAL REFERENTIEBEDRAG

Vastleggingskredieten		a+c							
Betalingskredieten		b+c							

##### Administratieve uitgaven die niet in het referentiebedrag zijn begrepen<sup>22</sup>

Personeelsuitgaven en aanverwante uitgaven (NGK)	8.2.5.	d							
Andere niet in het referentiebedrag begrepen administratieve uitgaven (NGK)	8.2.6.	e	0,0434	0,0434	0,0434	0,0434	0,0434	0	0,217

##### Totale indicatieve kosten van de maatregel

TOTAAL VK inclusief personeelsuitgaven		a+c +d+ e	0,0434	0,0434	0,0434	0,0434	0,0434	0	0,217
TOTAAL BK inclusief personeelsuitgaven		b+c +d+ e	0,0434	0,0434	0,0434	0,0434	0,0434	0	0,217

<sup>20</sup> Uitgaven die niet onder hoofdstuk xx 01 van de betrokken titel xx vallen.

<sup>21</sup> Uitgaven in het kader van artikel xx 01 04 van titel xx.

<sup>22</sup> Uitgaven in het kader van hoofdstuk xx 01, met uitzondering van de artikelen xx 01 04 en xx 01 05.

## Medefinanciering

Indien het voorstel door lidstaten of uit andere bronnen (geef aan welke) wordt medegefinancierd, geef dan een raming daarvan in de onderstaande tabel (voeg extra rijen toe indien de medefinanciering uit meer dan een bron afkomstig is):

in miljoen euro (tot op 3 decimalen)

Medefinancieringsbron		Jaar n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 e.v.	Totaal
NEE	f	0	0	0	0	0	0	0
TOTAAL VK inclusief medefinanciering	a+c +d+ e+f	0,0434	0,0434	0,0434	0,0434	0,0434	0	0,217

### 4.1.2. Verenigbaarheid met de financiële programmering

- Het voorstel is verenigbaar met de bestaande financiële programmering.
- Het voorstel vergt herprogrammering van de betrokken rubriek van de financiële vooruitzichten.
- Het voorstel vergt wellicht toepassing van de bepalingen van het Interinstitutioneel Akkoord<sup>23</sup> (flexibiliteitsinstrument of herziening van de financiële vooruitzichten).

### 4.1.3. Financiële gevolgen voor de ontvangsten

- Het voorstel heeft geen financiële gevolgen voor de ontvangsten
- Het voorstel heeft de volgende financiële gevolgen voor de ontvangsten:

in miljoen euro (tot op een decimaal)

Begrotingsonderdeel	Ontvangsten	Vóór de actie [Jaar n-1]	Situatie na de actie					
			[Jaar n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] <sup>24</sup>
	a) <i>Ontvangsten in absolute bedragen</i>							
	b) <i>Verschil in ontvangsten</i>	$\Delta$						

<sup>23</sup> Zie de punten 19 en 24 van het Interinstitutioneel Akkoord.

<sup>24</sup> Voeg zo nodig extra kolommen toe (wanneer de duur van de actie langer is dan 6 jaar).

**4.2. Personele middelen in voltijdequivalenten (VTE; ambtenaren, tijdelijk en extern personeel) – zie punt 8.2.1.**

<b>Jaarlijkse behoeften</b>	<b>Jaar n</b>	<b>n + 1</b>	<b>n + 2</b>	<b>n + 3</b>	<b>n + 4</b>	<b>n + 5 e.v.</b>
Totale personele middelen in VTE	0	0	0	0	0	0

**5. KENMERKEN EN DOELSTELLINGEN**

**5.1. Behoeftte waarin op korte of lange termijn moet worden voorzien**

Bij de opstelling van minimumeisen voor de bij de richtlijn vereiste richtsnoeren wordt de Commissie bijgestaan door een comité. De minimumeisen moeten uiterlijk vijf jaar na de inwerkingtreding van de richtlijn worden vastgesteld.

**5.2. Meerwaarde van het communautaire optreden, samenhang van het voorstel met andere financiële instrumenten en mogelijke synergie**

De minimumeisen worden vastgesteld op basis van eerder door de lidstaten vastgestelde richtsnoeren. De betrokkenheid van de Gemeenschap garandeert dat voldoende rekening wordt gehouden met de behoeften van afzonderlijke lidstaten en dat deze behoeften correct worden geïnterpreteerd.

**5.3. Doelstellingen, verwachte resultaten en bijbehorende indicatoren van het voorstel in de context van het ABM**

De lidstaten dienen regelmatig verslagen over de tenuitvoerlegging van de richtlijn en over het effect ervan op het aantal dodelijke ongevallen in bij de Commissie. De minimumeisen voor de bij de richtlijn vereisten richtsnoeren worden definitief vastgesteld.

**5.4. Wijze van uitvoering (indicatief)**

Voor de uitvoering van de actie gekozen method(n)<sup>25</sup>.

***Gecentraliseerd beheer***

rechtstreeks door de Commissie

gedelegeerd aan:

uitvoerende agentschappen

door de Gemeenschappen opgerichte organen als bedoeld in artikel 185 van het Financieel Reglement

---

<sup>25</sup> Verstrek, indien meer dan een methode wordt aangekruist, extra informatie onder Opmerkingen

X nationale publiekrechtelijke organen of organen met een openbaredienstverleningstaak

***Gedeeld of gedecentraliseerd beheer***

met lidstaten

met derde landen

***Gezamenlijk beheer met internationale organisaties (geef aan welke)***

Opmerkingen:

## **6. TOEZICHT EN EVALUATIE**

### **6.1. Toezicht**

Het comité wordt beheerd en voorgezeten door de relevante ambtenaren van de Commissie. Er wordt dus voortdurend toezicht gehouden op de ontwikkeling en de vooruitgang van het comité.

### **6.2. Evaluatie**

#### *6.2.1. Evaluatie vooraf*

Niet van toepassing

#### *6.2.2. Naar aanleiding van een tussentijdse evaluatie of evaluatie achteraf genomen maatregelen (ervaring die bij soortgelijke activiteiten in het verleden is opgedaan)*

Niet van toepassing

#### *6.2.3. Vorm en frequentie van toekomstige evaluaties*

Het comité vergadert twee keer per jaar.

## **7. FRAUDEBESTRIJDINGSMAATREGELEN**

Het comité wordt beheerd en voorgezeten door de relevante ambtenaren van de Commissie. Er wordt dus voortdurend toezicht gehouden op de ontwikkeling en de vooruitgang van het comité.



## 8. MIDDELEN

### 8.1. Financiële kosten van de doelstellingen van het voorstel

Vastleggingskredieten, in miljoen euro (tot op 3 decimalen)

(Vermeld de doelstellingen, acties en outputs)	Soort output	Gem. kosten	Jaar n		Jaar n+1		Jaar n+2		Jaar n+3		Jaar n+4		Jaar n+5e.v.		TOTAAL	
			Aantal	Totale kosten	Aantal	Totale kosten	Aantal	Totale kosten	Aantal	Totale kosten	Aantal	Totale kosten	Aantal	Totale kosten	Aantal	Totale kosten
OPERATIONELE DOELSTELLING NR. 1 <sup>26</sup>																
Verlaging van het aantal verkeersslachtoffers op de wegen in de EU																
<b>Actie 1</b>																
<b>Comité voor veiligheidsbeheer van de wegeninfrastructuur</b>	Richtsnoeren betreffende minimumeisen	0,0217 per vergadering van het comité 700 € x 31 (25 lidstaten + BG, RO, CH, NO, HR, TR)	2	0,0434	2	0,0434	2	0,0434	2	0,0434	2	0,0434	0	0	10	0,217
Subtotaal doelstelling n			2	0,0434	2	0,0434	2	0,0434	2	0,0434	2	0,0434			10	0,217
<b>TOTALE KOSTEN</b>			2	0,0434	2	0,0434	2	0,0434	2	0,0434	2	0,0434			10	0,217

<sup>26</sup>

Zoals beschreven in punt 5.3

## 8.2. Administratieve uitgaven

### 8.2.1. Aantal en soort personeelsleden

Soort post		Huidig of extra personeel dat zal worden ingezet voor het beheer van de actie (aantal posten/VTE)					
		Jaar n	Jaar n+1	Jaar n+2	Jaar n+3	Jaar n+4	Jaar n+5
Ambtenaren of tijdelijk personeel <sup>27</sup> (XX 01 01)	A*/AD	0	0	0	0	0	0
	B*, C*/AST	0	0	0	0	0	0
Uit art. XX 01 02 gefinancierd personeel <sup>28</sup>		0	0	0	0	0	0
Uit art. XX 01 04/05 gefinancierd personeel <sup>29</sup>	ander	0	0	0	0	0	0
<b>TOTAAL</b>		0	0	0	0	0	0

### 8.2.2. Omschrijving van de taken die uit de actie voortvloeien

Beheer van het comité

### 8.2.3. Herkomst van het (statutaire) personeel

Wanneer meer dan een bron wordt vermeld, geef dan het aantal posten per bron

- Posten die momenteel zijn toegewezen aan het beheer van het te vervangen of te verlengen programma
- Posten die al zijn toegewezen in het kader van de JBS/VOB-procedure voor jaar n
- Posten waarom in het kader van de volgende JBS/VOB-procedure zal worden gevraagd
- Bestaande posten binnen de beherende dienst die worden heringedeeld (interne herindeling)
- Posten die voor jaar n nodig zijn maar die in het kader van de JBS/VOB-procedure voor dat jaar nog niet zijn toegewezen

<sup>27</sup> Waarvan de kosten NIET door het referentiebedrag worden gedekt.

<sup>28</sup> Waarvan de kosten NIET door het referentiebedrag worden gedekt.

<sup>29</sup> Waarvan de kosten door het referentiebedrag worden gedekt.

8.2.4. *Andere administratieve uitgaven binnen het referentiebedrag (XX 01 04/05 – Uitgaven voor administratief beheer)*

in miljoen euro (tot op 3 decimalen)

Begrotingsonderdeel (nummer en omschrijving)	Jaar n	Jaar n+1	Jaar n+2	Jaar n+3	Jaar n+4	Jaar n+5 e.v.	TOTAAL
<b>1 Technische en administratieve bijstand (inclusief bijbehorende personeelsuitgaven)</b>	0	0	0	0	0	0	0
Uitvoerende agentschappen <sup>30</sup>	0	0	0	0	0	0	0
Andere technische en administratieve bijstand	0	0	0	0	0	0	0
- intern	0	0	0	0	0	0	0
- extern	0	0	0	0	0	0	0
<b>Totaal Technische en administratieve bijstand</b>	0	0	0	0	0	0	0

8.2.5. *Personeelsuitgaven en aanverwante uitgaven die niet in het referentiebedrag zijn begrepen*

in miljoen euro (tot op 3 decimalen)

Soort personeel	Jaar n	Jaar n+1	Jaar n+2	Jaar n+3	Jaar n+4	Jaar n+5 e.v.
Ambtenaren en tijdelijk personeel (XX 01 01)	0	0	0	0	0	0
Uit art. XX 01 02 gefinancierd personeel (hulpfunctionarissen, gedetacheerde nationale deskundigen, personeel op contractbasis, enz.)  (vermeld begrotingsonderdeel)	0	0	0	0	0	0
<b>Totaal Personeelsuitgaven en aanverwante uitgaven die NIET in het referentiebedrag zijn begrepen)</b>	0	0	0	0	0	0

<sup>30</sup> Verwijs naar het specifieke financieel memorandum voor de betrokken uitvoerende agentschappen.

Berekening – *Ambtenaren en tijdelijke functionarissen*

Niet van toepassing

Berekening – *Uit artikel XX 01 02 gefinancierd personeel*

Niet van toepassing

8.2.6. *Andere administratieve uitgaven die niet in het referentiebedrag zijn begrepen*

in miljoen euro (tot op 3 decimalen)

	Jaar n	Jaar n+1	Jaar n+2	Jaar n+3	Jaar n+4	Jaar n+5 e.v.	TOTAAL
XX 01 02 11 01 – Dienstreizen	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 02 – Conferenties en vergaderingen	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 03 – Comités <sup>31</sup>	0,0434	0,0434	0,0434	0,0434	0,0434		0,217
XX 01 02 11 04 – Studies en adviezen	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 05 - Informatiesystemen	0	0	0	0	0	0	0
<b>2 Totaal Andere beheersuitgaven (XX 01 02 11)</b>	0	0	0	0	0	0	0
<b>3 Andere uitgaven van administratieve aard</b> (vermeld welke en verwijst naar het begrotingsonderdeel)	0	0	0	0	0	0	0
<b>Totaal Andere administratieve uitgaven die NIET in het referentiebedrag zijn begrepen</b>	0,0434	0,0434	0,0434	0,0434	0,0434	0	0,217

<sup>31</sup> Vermeld het soort comité en de groep waartoe het behoort.

Berekening - *Andere administratieve uitgaven die niet in het referentiebedrag zijn begrepen*

Niet van toepassing