

# **Commissie Elverding en verkeersveiligheid**

Ing. G. Schermers & prof. ir. F.C.M. Wegman

D-2009-4



## **Commissie Elverding en verkeersveiligheid**

Notitie bij een brief d.d. 6 juli 2009 aan het Directoraat-Generaal Mobiliteit  
van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat

## Documentbeschrijving

Rapportnummer:	D-2009-4
Titel:	Commissie Elverding en verkeersveiligheid
Ondertitel:	Notitie bij een brief d.d. 6 juli 2009 aan het Directoraat-Generaal Mobiliteit van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Auteur(s):	Ing. G. Schermers & prof. ir. F.C.M. Wegman
Projectleider:	Ing. G. Schermers
Projectnummer SWOV:	01.6.3
Trefwoord(en):	Decision process, administration, layout, road network, traffic engineering, policy, planning, safety, Netherlands, SWOV.
Projectinhoud:	De Commissie Elverding had tot taak om de oorzaken van de lange doorlooptijd van infrastructurele projecten te analyseren en manieren te onderzoeken waarop besluitvorming versneld kan plaatsvinden. In 2008 heeft de commissie een advies uitgebracht aan de ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. In het advies komt verkeersveiligheid niet expliciet aan de orde. De SWOV stelt voor dat verkeersveiligheid, net als milieu, hierin een rol speelt. Verkeersveiligheid zou expliciet moeten worden meegenomen in de besluitvorming. Voorliggende notitie geeft een overzicht van de adviezen van de Commissie Elverding en bespreekt daarna de door de SWOV beoogde rol van verkeersveiligheid binnen de besluitvormingsprocessen rondom weginfrastructuurprojecten.
Aantal pagina's:	14 + 43
Prijs:	€ 11,25
Uitgave:	SWOV, Leidschendam, 2009

De informatie in deze publicatie is openbaar.  
Overname is echter alleen toegestaan met bronvermelding.

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV  
Postbus 1090  
2260 BB Leidschendam  
Telefoon 070 317 33 33  
Telefax 070 320 12 61  
E-mail [info@swov.nl](mailto:info@swov.nl)  
Internet [www.swov.nl](http://www.swov.nl)

# Inhoud

<b>1.</b>	<b>Inleiding</b>	<b>5</b>
<b>2.</b>	<b>Overzicht adviezen Commissie Elverding</b>	<b>6</b>
2.1.	Oorzaken vertraging	6
2.2.	Verbetering in bestuurscultuur en voorbereiding	6
2.3.	Verbetering van het besluitvormingsproces	7
2.4.	Verbetering in de wetgeving	8
2.5.	Het beoogde vervolg	9
<b>3.</b>	<b>SWOV-reactie</b>	<b>11</b>
3.1.	De rol van verkeersveiligheid bij de huidige procedures	11
3.2.	Duurzaam veilige kwaliteit	12
3.3.	De EU-richtlijn: weginfrastructuur en verkeersveiligheid	12
3.4.	SWOV-voorstel: Benutten en integreren van mogelijkheden voor veiliger infrastructuur	13
	<b>Literatuur</b>	<b>14</b>
<b>Bijlage 1</b>	<b>Brief SWOV en VVN over Mobiliteitsaanpak</b>	<b>15</b>
<b>Bijlage 2</b>	<b>Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur</b>	<b>27</b>



# 1. Inleiding

In november 2007 is de Commissie Versnelling Besluitvorming Infrastructurele Projecten onder leiding van dhr. P.G. Elverding in het leven geroepen door de ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. De commissie had de taak de oorzaken van de lange doorlooptijd van infrastructurele projecten te analyseren en manieren te onderzoeken waarop besluitvorming versneld kan plaatsvinden. De commissie heeft zich vooral gericht op projecten die vallen onder de Tracéwet en de Spoedwet Wegverbreding.

Begin 2008 heeft de Commissie Elverding een advies uitgebracht waarbij volgens de commissie de benodigde tijd voor besluitvorming bij infrastructurele projecten gehalveerd zou worden indien alle aanbevelingen van de commissie integraal worden overgenomen. Met dit advies is het rapport *Sneller en Beter* op 21 april 2008 aangeboden aan de ministers Eurlings van Verkeer en Waterstaat en Cramer van VROM (Commissie Elverding, 2008).

Het advies van de commissie is gericht op een snellere en betere besluitvorming, rekening houdend met vooral wetgeving en milieunormen en -eisen. In het advies komt verkeersveiligheid niet expliciet aan de orde. *De SWOV stelt voor dat verkeersveiligheid, net als milieu, hierin een rol speelt.*

Verkeersveiligheid zou expliciet moeten worden meegenomen in de besluitvorming. Dit voorkomt dat verkeersveiligheid suboptimaal afgewogen wordt en dat dit mogelijk later, in de regel tegen hogere kosten, rechtgezet zou moeten worden. In beleidsnota's van Verkeer en Waterstaat en andere overheden en wegbeheerders is bevordering van verkeersveiligheid overigens onomstreden.

Voorliggende notitie geeft een overzicht van de adviezen van de Commissie Elverding (*Hoofdstuk 2*) en bespreekt daarna de door de SWOV beoogde rol van verkeersveiligheid binnen de besluitvormingsprocessen rondom weginfrastructuurprojecten (*Hoofdstuk 3*).

## 2. Overzicht adviezen Commissie Elverding

### 2.1. Oorzaken vertraging

Uit de analyse van de commissie blijkt dat de besluitvorming rondom infrastructurele projecten vele, vaak langdurige stappen kent. Hierdoor ligt de gemiddelde doorlooptijd vanaf de verkenningsfase tot de start van uitvoering op bijna drie jaar voor zogeheten Spoedwet-projecten en op ongeveer twaalf jaar voor uitgebreide Tracéwet-projecten. Voor alle infrastructuurprojecten tezamen ligt de gemiddelde doorlooptijd op ruim elf jaar.

Samengevat zijn de oorzaken voor de lange doorlooptijden volgens de commissie:

- Vertragende factoren bij de voorbereiding en de bestuurscultuur. Deze zijn vooral te wijten aan bestuurlijke drukte en gebrek aan bestuurlijke consistentie. Bovendien is de ambtelijke voorbereiding niet optimaal door gebrek aan kennis, ervaring en menskracht en ook nog de drang naar volledigheid. Daarnaast is een belangrijke factor dat het beschikbare budget vaak geen ruimte overlaat voor aanpassingen en/of een stijging in de kosten. De kosten lijken vaak te worden onderschat.
- Vertragende factoren tijdens besluitvorming. De verkenningsfase van infrastructurele projecten ontbreekt vaak, of is van beperkte kwaliteit. Dit heeft als gevolg dat fundamentele discussies telkens weer terugkomen in het proces. De planfase is vaak te omslachtig en te gedetailleerd. De alternatieven worden getoetst aan bepaalde normen (milieu, verkeer, ontwerp enz.), maar vanwege de vaak grote onzekerheidsmarges in de berekeningen, geeft dit een bepaalde schijnzekerheid. In de uitvoeringsfase is het aantal vergunningen dat moet worden verkregen voordat een weg kan worden aangelegd een groot punt van zorg
- Juridische factoren. De sectorale en complexe wetgeving, op gebied van natuur en milieu veelal gestuurd vanuit de EU, kan leiden tot vertraging in het besluitvormingsproces. Bovendien moet de gedetailleerde onderbouwing van besluiten door de (bestuurs)rechter worden getoetst. Bij gebreken wordt een besluit vernietigd met verdere vertraging tot gevolg.

Overigens is het opvallend dat de vooraf berekende verkeers- en milieu-effecten niet of nauwelijks worden gevalideerd nadat een project in gebruik wordt gesteld. Door de effecten na openstelling te meten kan worden bepaald of aan de normen wordt voldaan en/of aanpassingen/mitigerende maatregelen nodig zijn.

### 2.2. Verbetering in bestuurscultuur en voorbereiding

In het rapport *Sneller en Beter* presenteert de commissie een aantal maatregelen die het besluitvormingsproces kunnen versnellen. Door de aanbevelingen van de commissie integraal over te nemen kan de overheid de doorlooptijd van infrastructurele projecten halveren. De belangrijkste aanbevelingen zijn:



- De verkenningsfase krijgt een veel belangrijker rol en wordt breed opgezet om alle belangengroepen (bewoners, milieu, overheden enz.) in een zo vroeg mogelijk stadium te betrekken. Voordat de verkenningsfase begint worden afspraken hierover in een startbesluit vastgelegd. Na afloop van de verkenningsfase wordt een voorkeursbesluit genomen dat door de Staten Generaal wordt goedgekeurd. Tegen dit besluit zijn geen bezwaren of beroepen mogelijk.
- De introductie van een maximale termijn tussen het voorkeurs- en het tracébesluit met daaraan verbonden de mogelijkheid tot schadevergoeding voor bedrijven en burgers om de ruimte voor uitstel en herhaling te beperken.
- Onderzoeken ter ondersteuning van de planfase moeten een houdbaarheid hebben van ten minste twee jaar.
- De gevolgen van uitloop of het terugkomen op eerdere besluiten worden gespecificeerd in termen van tijd en geld.
- De onderhandelingsruimte van publieke partijen wordt verkleind.

De ambtelijke voorbereiding dient te worden verbeterd door een verdere professionalisering van de betrokken overheidsinstanties. Hiertoe adviseert de commissie cultuurverandering, kennisuitwisseling en de invoering van professionele standaarden voor project- en procesmanagement, draai-boeken en kwaliteitssystemen. Dit vraagt om een goede samenwerking tussen de (overheids)instanties en een aangepast personeelsbeleid dat zorgt voor continuïteit en stabiliteit van projectorganisaties en voor voldoende capaciteit, kwaliteit, opleiding en mentoring van proces- en projectleiders.

De commissie is bovendien van mening dat het beschikbare budget geen reden mag zijn voor vertraging nadat het voorkeursbesluit is genomen. De commissie wil dat Verkeer en Waterstaat in de toekomst uitgaat van begrotingen die rekening houden met het draagvlak voor technische oplossingen en de wijze van inpassing. Binnen de beschikbare middelen zullen prioriteiten moeten worden gesteld en bestuurlijke keuzes worden gemaakt die leiden tot een voorkeursbesluit.

### 2.3. **Verbetering van het besluitvormingsproces**

De commissie stelt voor de besluitvormingsprocessen drastisch aan te passen. Indien deze adviezen worden overgenomen kan de doorlooptijd van het besluitvormingsproces worden gehalveerd. De grootste winst valt te behalen door de introductie van een brede en meer gerichte verkenningsfase die wordt afgesloten met een (politiek gedragen) voorkeursbesluit. De huidige planstudiefase wordt daardoor vervangen door een 'planuitwerkingsfase' die is gericht op het uitwerken van een voorkeursvariant. Direct hierna kan het tracébesluit worden genomen.

Snelle besluitvorming is afhankelijk van investeringen in kwaliteit aan het begin van het besluitvormingsproces. Hierdoor ligt er in een vroeg stadium al een breed gedragen besluit waardoor het afbreukrisico in een later stadium aanzienlijk wordt verkleind en de doorlooptijd verkort. Deze versnelling wordt mogelijk gemaakt door een gebiedsgerichte verkenningsfase die vijf essentiële elementen bevat: eerdere en ruimere participatie van betrokkenen; gebiedsgerichte benadering; geen vrijblijvende termijnen; afsluiting van de verkenning met een helder politiek besluit (het voorkeurs-

besluit); en een afweging van de effecten. Tevens wordt wettelijk vastgelegd dat onderzoeken en rapporten een houdbaarheid hebben van ten minste twee jaar na totstandkoming.

De huidige planstudiefase wordt vervangen met een in tijd veel kortere planuitwerkingsfase die uitmondt in een tracébesluit. Verbeteringen ten opzichte van de planstudiefase zijn: eenvoudiger rekenen, werken met bandbreedtes en maatregelpakketten, werken met doelvoorschriften en flexibiliteitbepalingen en een sanctie op overschrijding van de termijnen. Ook in deze fase is wettelijk geregeld dat onderzoeken tot ten minste twee jaar na totstandkoming houdbaar zijn.

Om het probleem rondom vergunningen tijdens de uitvoeringsfase deels op te lossen adviseert de commissie gebruik te maken van de instrumenten die de Tracéwet daarvoor biedt. In de zin van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) geldt het tracébesluit in feite als tracévergunning waarbij een aantal plannen en verordeningen opzij kunnen worden gezet.

Als sluitstuk introduceert de commissie de opleveringstoets. Met deze toets wordt na het realiseren van de infrastructuur feitelijk gecontroleerd (gemeten) of de milieunormen in de praktijk worden gerealiseerd. Indien de normen niet worden gehaald, kunnen de maatregelen die sinds het tracébesluit zijn geïdentificeerd worden ingezet ter verbetering. Deze toets geeft dus extra zekerheid dat er ook in de praktijk, en niet alleen in de theoretische onderbouwing, wordt voldaan aan de milieunormen.

#### 2.4. **Verbetering in de wetgeving**

Naast de al besproken aanpassingen in de wetgeving, adviseert de commissie voor met name de Tracéwet en de Wro, het volgende:

- De Tracéwet wordt zodanig aangepast dat een tekortkoming in een besluit niet automatisch resulteert in een vernietiging van het besluit en het opnieuw uitvoeren van alle voorbereidingsprocedures (dit aspect wordt reeds door het kabinet aangepakt).
- Versterking van de mogelijkheden voor de bestuursrechter voor de instandhouding van rechtsgevolgen bij (gedeeltelijke) vernietiging van besluiten.
- Het voor de bestuursrechter wettelijk mogelijk maken om bij gebleken gebreken het besluit niet te vernietigen, maar in plaats daarvan een schadevergoeding toe te kennen aan individuele belanghebbenden.
- Inperking van de beroepsmogelijkheden van de decentrale overheden met betrekking tot rijksinfrastructuur.
- De bestuursrechter voert een marginale toets uit van onderliggende onderzoeken en adviezen. Met andere woorden, de bestuursrechter bepaalt of het bestuursorgaan in redelijkheid tot een besluit is gekomen. Zonder dat er tijdens de besluitvorming een deskundig tegenrapport of advies is overlegd, moet een bestuursorgaan kunnen vertrouwen op de voorliggende onderzoeken en adviezen. Dit moet in de Tracéwet worden geregeld om te voorkomen dat er een veel verdergaande toetsing plaatsvindt, zoals dat nu vaak het geval is.
- Een inkorting van de termijn waarop de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State beslist over beroepen tegen een tracébesluit, hier wordt een termijn van zes in plaats van de huidige twaalf maanden voorgesteld.

- Aanpassing van de spoedwet. Hier worden twee soorten spoedwetgeving beoogd: een wet voor urgente nieuwbouwprojecten en een wet voor wegverbreding en wegaanpassing.

## 2.5. Het beoogde vervolg

Het advies van de commissie is breed en richt zich op ambtelijke voorbereiding, bestuurscultuur, besluitvorming, procedures, proces én wetgeving. De commissie is dan ook van mening dat de aanbevelingen samen een integrale oplossing bieden. Om te komen tot realisatie van infrastructuurprojecten binnen een aanzienlijk kortere doorlooptijd is het noodzakelijk deze adviezen integraal over te nemen. Om te verzekeren dat urgente problemen op relatief korte termijn worden aangepakt adviseert de commissie:

- Om binnen 3 maanden na de kabinetsreactie te komen met een concreet en aan tijd gebonden actieplan dat leidt tot de implementatie van het advies. Het kabinet zou hiervoor een persoon moeten aanstellen die belast wordt met de aansturing en snelle realisatie van het advies.
- Er moet aandacht komen voor acties op korte termijn met de bedoeling om zo snel mogelijk zichtbaar resultaat te boeken. Voorbeelden hiervan zijn gedragsverandering onder bestuurders, verbeteringen op het gebied van projectbeheersing, minder en eenvoudiger rekenen, nieuwe projecten starten op basis van de brede verkenningsfase et cetera.

In mei 2008 heeft het kabinet de aanbevelingen van de Commissie Elverding overgenomen. Dat staat in de kabinetsreactie op het rapport van de Commissie. Het kabinet oordeelde dat het rapport een goede balans heeft tussen snelheid, zorgvuldigheid en kwaliteit. Binnen drie maanden na dit besluit moest een actieplan verschijnen waarin de aanbevelingen concreet worden uitgewerkt. Omdat een aantal projecten niet kon wachten op de verdere uitwerking, werd de Spoedwet Wegverbreding op zeer korte termijn op een aantal punten aangepast. Deze aanpassingen zijn in juli 2008 doorgevoerd.

Op 2 oktober 2008 presenteerden de ministers Eurlings (VenW) en Cramer (VROM) het actieplan 'Sneller en Beter'. Hierin staat welke stappen nodig zijn om de doorlooptijd van de besluitvorming rond infrastructuur in 2010 te hebben gehalveerd. Het actieplan geeft invulling aan de aanbevelingen van de commissie en bevat 22 stappen om wetgeving, inspraak en ambtelijke en bestuurlijke processen structureel te verbeteren.

De vijf hoofdlijnen van het actieplan zijn:

- Nieuwe elementen worden toegevoegd aan het besluitvormingstraject. Er komen een startbesluit, een voorkeursbesluit en een opleveringstoets. Dit kan worden gecombineerd met deadlines.
- Om de kans op vertraging te verkleinen kunnen alle betrokkenen vroegtijdig meedoen in het besluitvormingsproces.
- De bestuurlijke en ambtelijke voorbereiding wordt verbeterd.
- De lucht- en de geluidseffecten worden doelmatiger berekend. Er wordt gebruik gemaakt van vuistregels en meer stabiele onderzoeksgegevens.
- Er komt een flexibel budgettair kader voor een project. Hiermee kunnen ook achteraf de geluids- en luchtkwaliteit in de omgeving op peil worden gehouden.

Daarnaast wil het kabinet snellere besluitvorming voor alle wegprojecten, met behoud van inspraak en aandacht voor het milieu. De spoedaanpak wordt hiervoor uitgebreid en wordt geregeld in het wetsvoorstel Wet versnelling besluitvorming wegprojecten (spoedaanpak wegen) van minister Eurlings (VenW) en minister Cramer (VROM) van 19 september 2008.

### 3. SWOV-reactie

#### 3.1. De rol van verkeersveiligheid bij de huidige procedures

Zoals reeds in de inleiding werd geconstateerd, schenkt het rapport *Sneller en Beter* geen expliciete aandacht aan verkeersveiligheid. Dit is deels begrijpelijk omdat het huidige verkeersveiligheidsbeleid, zoals vertaald in het *Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2010*, slechts beperkt aandacht heeft voor de verkeersveiligheid van weginfrastructuur. Hierbij dient wel te worden opgemerkt dat het realiseren van een duurzaam veilig wegverkeer één van de pijlers is van de huidige strategie en dat in deze visie investeringen in de infrastructuur belangrijk zijn. Verkeersveiligheid heeft geen structurele plaats in de huidige planprocessen, noch in de Mobiliteitsaanpak (zie *Bijlage 1*: de brief van de SWOV en VVN aan het Ministerie van 10 juli 2008). Dit zou er mogelijk een oorzaak van kunnen zijn dat er onvoldoende aandacht is voor het belang van verkeersveiligheid. Ook in de adviezen van de Commissie Elverding is verkeersveiligheid helaas onderbelicht.

De Commissie Elverding richt zich vooral op de verkenning- en planfase en daarin wordt verkeersveiligheid slechts incidenteel in beschouwing genomen. Of dit gebeurt is vooral afhankelijk van de specifieke doelstellingen van een project. In bepaalde projecten zal verkeersveiligheid onderdeel uitmaken van de onderzoeken voor de Trajectnota/MER. De wijze waarop verkeersveiligheid wordt meegenomen is niet uniform en vatbaar voor kritiek. Vaak is verkeersveiligheid een summier uitgewerkt onderdeel van de kosten-batenanalyses die worden uitgevoerd voor infrastructuurprojecten. Hiervoor is de leidraad OEI (Overzicht Effecten Infrastructuur) een belangrijk instrument.

Indien verkeersveiligheid als doelstelling is opgenomen in een project, worden de verkeersveiligheidseffecten in verschillende fasen van een planstudie gerapporteerd. Hiervan is de TN/MER-fase, waarin verschillende oplossingsrichtingen worden onderzocht, het belangrijkste moment. De (regionale) effecten van de gekozen oplossingen op doorstroming en milieu worden als standaardonderwerpen berekend en gerapporteerd. Verkeersveiligheid wordt echter op verschillende manieren meegenomen; vrijwel altijd blijft dit beperkt tot het inzichtelijk maken van verschillen tussen de ontwerpvarianten. Deze vergelijking varieert van een kwalitatieve inschatting tot, in uitzonderlijke gevallen, een kwantitatieve berekening van de verkeersveiligheidsconsequenties. In beperkte mate worden uitspraken gedaan over ontwerpelementen van de verschillende varianten zelf: als onderdeel van de TN/MER-procedures wordt door Rijkswaterstaat getoetst of ze voldoen aan de eisen die thans door de bestuursrechter (Raad van State) worden gesteld. Hiervoor is tot nu toe nog geen rekenmethode als standaard in gebruik. Rijkswaterstaat is thans bezig met het opstellen van een handleiding.

Omdat verkeersveiligheid geen structureel onderdeel is van het besluitvormingsproces rondom infrastructuurprojecten en de procedures daaromheen, krijgt dit onderwerp veel minder aandacht dan bereikbaarheid en milieu. Hierdoor ontstaan lacunes tijdens de toetsing van

(ontwerp)oplossingen. Hierdoor bestaat, zoals eerder aangegeven, de mogelijkheid dat minder veilige alternatieven worden aangelegd die achteraf (als er ongevallen plaatsvinden) tegen hoge kosten aangepast moeten worden. De Duurzaam Veilig-visie pleit voor een proactieve aanpak: voorkom ongevallen of beperk ten minste de letselernst. Hiervoor is een systeem van kwaliteitszorg een belangrijke vereiste.

### 3.2. Duurzaam veilige kwaliteit

De SWOV heeft in *Door met Duurzaam Veilig* (Wegman & Aarts, 2005) een opzet voor een systeem voor kwaliteitszorg gepresenteerd dat zich vooral concentreert op de processen die leiden tot een hoogwaardige en veilige weginfrastructuur. Dit voorstel is vooral gericht op de wegbeheerder die er met een kwaliteitszorgsysteem voor kan zorgen dat de Duurzaam Veilig-principes en -eisen goed zijn geïntegreerd binnen werkprocessen en procedures rondom weginfrastructuurprojecten.

Een systeem van kwaliteitszorg dient ter ondersteuning van wegbeheerders bij hun streven naar een optimaal verkeersveilig wegennet. De weg speelt hierin een centrale rol. Een kwaliteitszorgsysteem moet voordelen bieden ten opzichte van de procedures en instrumenten die de wegbeheerders daar momenteel voor gebruiken en het moet kosteneffectief zijn. De voordelen liggen in de planning en explicitering van de beslissingen die genomen worden en het vastleggen van de daarbij gebruikte kennis en expertise. Dit biedt voordelen voor de interne organisatie met betrekking tot aansturing medewerkers, onderbouwing van keuzes met informatie, kennisoverdracht enzovoort, en voor het inzichtelijk maken van het besluitvormingsproces aan externen zoals politiek, bestuursrechter en rekenkamer. Deze aspecten hebben een duidelijke relatie met de adviezen van de Commissie Elverding, vooral als het gaat om verbeteringen in bestuurscultuur en besluitvormingsprocessen tijdens de verkenningsfase.

### 3.3. De EU-richtlijn: weginfrastructuur en verkeersveiligheid

Ook de EU stelt inmiddels eisen aan de verkeersveiligheidskwaliteit van weginfrastructuur en heeft met de publicatie van de Directive betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur (6 oktober 2008, zie *Bijlage 2*) haar intentie duidelijk gemaakt. De EU stelt de lidstaten verplicht om voor 2011 stappen te nemen ter verbetering van de besluitvorming over investeringen in de weginfrastructuur en beoogt de verkeersveiligheid op het trans-Europese vervoersnetwerk in verschillende vormen expliciet mee te wegen.

Op 19 juni 2008 heeft het Europese Parlement Richtlijn 2008/96/EG *Richtlijn betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur* aangenomen. In oktober 2008 is deze Richtlijn voor alle EU-lidstaten verplicht gesteld. De Richtlijn is van toepassing op alle TEN-wegen en is in Nederland van toepassing op bijna alle wegen in beheer van Rijkswaterstaat. De SWOV stelt voor te onderzoeken of de filosofie achter de Richtlijn niet voor meer wegen in ons land nuttig zou zijn. De Richtlijn verplicht lidstaten (lees wegbeheerders) om na 2010 verkeerseffectbeoordelingen, verkeersveiligheidsaudits, verkeersveiligheidsmanagement van netwerken, en verkeersveiligheidsinspecties uit te voeren.

Als het gaat om nieuw aan te leggen infrastructuur of grootschalige aanpassingen aan bestaande infrastructuur zijn vooral de eerste twee instrumenten belangrijk. De verkeersveiligheidseffectbeoordeling en de verkeersveiligheidsaudit zijn (kwaliteits)instrumenten die tijdens het planproces worden gebruikt om enerzijds de verkeersveiligheidseffecten van verschillende oplossingsvarianten inzichtelijk te maken en anderzijds de ontwerpen te toetsen aan verkeersveiligheidseisen. De invoering van deze instrumenten zal invloed hebben op de primaire werkprocessen van de wegbeheerder en ook op de huidige besluitvormingsprocessen. Dit geldt ook voor de toekomstige werkprocessen zoals beoogd door de Commissie Elverding. Rijkswaterstaat is thans bezig is met het uitwerken van een implementatieplan voor de Richtlijn.

#### 3.4. **SWOV-voorstel: Benutten en integreren van mogelijkheden voor veiliger infrastructuur**

De commissie Elverding streeft naar een snellere en betere besluitvorming rondom weginfrastructuurprojecten. De commissie Elverding stelt cultuurverandering, kennisuitwisseling en de invoering van professionele standaarden voor project- en procesmanagement, draaiboeken en kwaliteitssystemen als prioriteiten. Ook het door de SWOV voorgestelde kwaliteitszorgsysteem richt zich op deze aspecten en heeft als doel de processen en procedures rondom aanleg en (groot) onderhoud van weginfrastructuur te verbeteren en daarmee een optimale verkeersveiligheid te bieden. Daarnaast vraagt de Europese Richtlijn een kwaliteitsverbetering in de processen en procedures rondom het ontwerp, aanleg en beheer van weginfrastructuur in het TEN -wegennet.

*De SWOV bepleit juist nu de adviezen van de Commissie Elverding, het voorstel voor een kwaliteitszorgsysteem van de SWOV en het implementatieplan van de Europese Richtlijn te integreren. Dit biedt de mogelijkheid beide doelen, snellere en betere besluitvorming en bevordering verkeersveiligheid via een veiliger infrastructuur te combineren.*

*De SWOV stelt voor om instrumentarium te ontwikkelen dat te gebruiken is in de verschillende fases van besluitvorming, zoals voorgesteld door de Commissie Elverding, om daarmee de verkeersveiligheidsconsequenties helder in beeld te kunnen brengen en te kunnen meewegen, naast andere relevante overwegingen, zoals verkeersafwikkeling, natuur en milieu, kosten etc..*

Gezien de duidelijke overlap is naar het oordeel van de SWOV een integratieslag noodzakelijk die als eindproduct een verkeersveiligheidskwaliteitssysteem voor weginfrastructuur heeft. Als een eerste stap zou dit systeem ontwikkeld kunnen worden voor wegen die zijn opgenomen in het MIT/MIRT en hoofdzakelijk worden beperkt tot het Rijkswegennetwerk. Voorgesteld wordt om ook met andere wegbeheerders te gaan overleggen op welke wijze verkeersveiligheid op hun wegen verder kan worden bevorderd, aansluitend op de voorstellen voor het Rijkswegennetwerk.

## Literatuur

Commissie Elverding (2008). *Sneller en beter. Advies Commissie Versnelling Besluitvorming Infrastructurele Projecten*. [s.l.]

Wegman, F. & Aarts, L. (red.) (2005). *Door met Duurzaam Veilig; Nationale Verkeersveiligheidsverkenning voor de jaren 2005-2020*. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.



## **Bijlage 1**

## **Brief SWOV en VVN over Mobiliteitsaanpak**



Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Drs. E. Reiding  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

Postbus 1090  
2260 BB Leidschendam  
Duindoorn 32  
T 070 – 317 33 33  
F 070 – 320 12 61  
E info@swov.nl  
I www.swov.nl

ONZE REFERENTIE 085138/FW-HT/jca  
UW REFERENTIE  
ONDERZOEKSNUMMER  
ONDERWERP  
DATUM 10 juli 2008  
DOORKIESNUMMER (070) 317 33 15

Geachte heer Reiding,

De MobiliteitsAanpak is een samenhangend programma van mobiliteitsmaatregelen en is bedoeld als een concretisering van het beleid tot 2020 op basis van de Nota Mobiliteit. Tevens biedt de MobiliteitsAanpak een visie op de ontwikkeling van de mobiliteit en beleid in de periode daarna, tot 2040. Op dit moment is een nog niet volledig uitgewerkt voorconcept van de nota MobiliteitsAanpak beschikbaar (versie 26 juni 2008). Dit concept is gepresenteerd door mevr.dr. Heleen Groot en vervolgens besproken in de vergadering van het Overlegorgaan Personenvervoer op 3 juli jongstleden. In deze vergadering is ingegaan op de positionering van de nota en zijn enkele punten uit de nota vanuit het perspectief van de verkeersveiligheid aan de vergadering belicht. Het leek ons goed uw ministerie ook schriftelijk van onze bevindingen en aanbevelingen op de hoogte te stellen. Onze aanbevelingen treft u aan in deze brief en deze zijn in de bijlage nader uitgewerkt.

Geredeneerd vanuit de doelstellingen van de MobiliteitsAanpak ligt het onzes inziens voor de hand ook het onderwerp verkeersveiligheid in de Nota MobiliteitsAanpak aan de orde te laten komen waarbij er voor afstemming gezorgd zal moeten worden met het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020, dat thans afgerond is. Uiteraard kunnen in de MobiliteitsAanpak slechts enkele hoofdlijnen aan bod komen.

De SWOV en Veilig Verkeer Nederland willen het ministerie van Verkeer en Waterstaat in overweging geven om bij het streven naar 'een duurzaam mobiliteitsstelsel van Olympisch niveau' bij het centraal stellen van de ontplooiing van mensen en veiligheid (zie pag. 45 van de MobiliteitsAanpak, concept 26 juni) ernaar te streven dat:

- het totale Nederlandse wegverkeer voldoet aan de vijf principes van Duurzaam Veilig: functionaliteit, homogeniteit, herkenbaarheid, vergevingsgezindheid en statusonderkenning;
- bij alle beslissingen van enige betekenis over verkeer en vervoer, in het bijzonder over de weg, op een expliciete en transparante wijze aangegeven wordt of en in welke mate een bijdrage geleverd wordt aan de verkeersveiligheid en het bereiken van doelstellingen op dit gebied.

De SWOV en Veilig Verkeer Nederland stellen voor beide ambities als visie in de MobiliteitsAanpak op te nemen. Daarnaast blijft ook de eigen verantwoordelijkheid van de weggebruiker van belang. De SWOV en Veilig Verkeer Nederland bevelen aan om met de uitwerking hiervan en het aangeven van de praktische beleidsconsequenties onmiddellijk een aanvang te maken. Op basis hiervan zou het dan ook mogelijk moeten worden in de periode tot aan 2020 duidelijk te maken hoe concrete stappen te zetten om gaandeweg deze visie praktisch te realiseren. Wij zijn van mening dat met deze aanpak invulling wordt gegeven aan de drie pijlers uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020: samenwerking, integrale aanpak en Duurzaam Veilig.


De SWOV en Veilig Verkeer Nederland zijn bereid aan de nadere uitwerking van de visie en aan de concretisering van een aanpak met behulp van de kennis en eventueel onderzoek een bijdrage te leveren. Hierover willen we graag nader contact met vertegenwoordigers van uw departement.

Met vriendelijke groet,  
Namens de SWOV



F.C.M. Wegman, directeur

Namens Veilig Verkeer Nederland



J.G. Goos, directeur

Bijlage

## **Inleiding**

Evenals de Nota Mobiliteit zal de MobiliteitsAanpak concretisering van het beleid van alle modaliteiten omvatten (verkeer en vervoer over weg, water en spoor). De MobiliteitsAanpak formuleert de hoofdlijnen van het beleid dat de groei van dit verkeer en vervoer mogelijk moet maken en in goede banen moet leiden, binnen wettelijke en beleidsmatige kaders voor milieu, veiligheid en leefomgeving. Om de bereikbaarheid van deur tot deur te verbeteren, kiest de MobiliteitsAanpak voor een integrale netwerkbenadering. Deze integraliteit heeft zowel betrekking op bestuurlijke als op inhoudelijke aspecten. De verschillende infrastructuurnetten en vervoerswijzen worden bestuurd en beheerd door diverse departementen en bestuurslagen die moeten samenwerken. Daarnaast moeten de problemen en oplossingen integraal worden geanalyseerd. Als voorbeelden noemt de MobiliteitsAanpak dat een verbetering van het openbaar vervoer ook de veiligheid ten goede kan komen; of dat een veiligheidsmaatregel de kwaliteit van de leefomgeving positief kan beïnvloeden. Mede hiervoor is het instrument netwerkanalyse geïntroduceerd.

Sinds de vaststelling van de Nota Mobiliteit is en wordt langs vele sporen gewerkt aan de uitwerking in termen van concrete maatregelen op het gebied van Benutten, Beprijzen en Bouwen. Rond Prinsjesdag 2008 zullen de bewindslieden van V&W de Mobiliteitsaanpak presenteren. Een aantal bouwstenen voor dit programma van mobiliteitsmaatregelen is op dit moment al beschikbaar. De brief van de bewindslieden van Verkeer en Waterstaat aan de Tweede Kamer (dd 19 november 2007) (2007a) geeft inzicht in de resultaten die in het voorgaande jaar zijn geboekt in het kader van de Netwerkaanpak. Zo hebben de regio's in samenwerking met het rijk voor de 11 belangrijkste stedelijke gebieden van Nederland netwerkanalyses uitgevoerd en is een viertal Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyses (LMCA) uitgevoerd. Ook schetst de brief in hoofdlijnen het vervolg op de LMCA.

Tevens is over deze resultaten van de Netwerkaanpak op 10 december 2007 het eindadvies van het Critical Review Team (CRT) Netwerkaanpak (2007) aan de Minister van Verkeer en Waterstaat uitgebracht. Met betrekking tot Beprijzen heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat op 30 november 2007 (2007b) de Tweede Kamer geïnformeerd over het kabinetsbesluit inzake Anders Betalen voor Mobiliteit. Tenslotte heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat op 4 januari 2008 (2008a) het Beleidskader Benutten aan de Tweede Kamer aangeboden. Aan de Strategie Nota Verkeersveiligheid 2008-2020 wordt nog gewerkt; de laatste formeel aan de SWOV beschikbaar gestelde conceptversie dateert van maart 2008 (Ministerie Verkeer en Waterstaat, 2008b).

## **Uitgangspunten**

Het streven van de Nota Mobiliteit is het ontwikkelen van een duurzaam verkeer- en vervoersysteem dat moet bijdragen aan de gestelde doelen op het gebied van bereikbaarheid, betrouwbaarheid, veiligheid en leefbaarheid. Alle maatregelen

moeten op deze effecten integraal beoordeeld worden. De SWOV en Veilig Verkeer Nederland veronderstellen dat mobiliteitsmaatregelen beoordeeld zullen worden vanuit veiligheids- (en leefbaarheids-)optiek en omgekeerd veiligheidsmaatregelen vanuit mobiliteits- (en leefbaarheids-)optiek. Het is daarbij onvoldoende om mobiliteit, veiligheid en leefbaarheid gescheiden te behandelen in afzonderlijke strategische nota's. Dit uitgangspunt wordt ook onderschreven in de concept Nota Strategie Verkeersveiligheid 2008-2020 want daarin wordt een integrale aanpak aangeduid als een van de drie pijlers voor het verkeersveiligheidsbeleid. Het mobiliteitsbeleid en daarbinnen infrastructurele maatregelen vormen een van de meest voor de hand liggende terreinen voor zo'n integrale aanpak. In het recente verleden zijn veel infrastructurele veiligheidsmaatregelen meegenomen bij aanleg en (groot) onderhoud van de infrastructuur; om met de bestaande budgetten in de toekomst evenveel en zo mogelijk meer veiligheidsmaatregelen aan te leggen. Eerder heeft de SWOV aanbevolen een combinatie van mobiliteits- en veiligheidsbeleid voort te zetten en zo mogelijk te intensiveren (Wesemann, 2003). De SWOV heeft onlangs voorgesteld dat voor een aanscherping van de verkeersveiligheidsdoelstelling in 2020 onder andere extra infrastructurele maatregelen nodig (Aarts et al., 2008). Uit efficiency overwegingen zullen ook deze maatregelen zoveel mogelijk gecombineerd moeten worden met aanleg en onderhoud van de infrastructuur.

De SWOV heeft de laatste jaren bij verschillende gelegenheden voorstellen gedaan over de wijze waarop het aantal verkeersslachtoffers in de toekomst aanzienlijk teruggebracht zou kunnen worden (Wegman, 2001); Wegman et al (2004); Wegman & Aarts (red) (2005); Wesemann (red) (2006); deze voorstellen liggen mede ten grondslag aan onderstaande reactie.

SWOV en Veilig Verkeer Nederland doen in dit verband dan ook een aantal concrete voorstellen:

## **1. Naar een Duurzaam Veilige weginfrastructuur**

In de teksten over de MobiliteitsAanpak, Netwerkaanpak, Beprijzen en Benutten is geen scherp en wervend beeld aangetroffen over de inrichting van ons wegennet in de toekomst dat voldoet aan eisen van bereikbaarheid, veiligheid en milieu. Een visie daarop is onder andere nodig om proactief aandacht aan veiligheid te kunnen geven bij het uitwerken van programma's voor Benutten, Beprijzen en Bouwen. Als er gedachten zijn om in de verkeersafwikkeling in te grijpen en het zogenaamde onderliggende wegennet meer te benutten voor de verkeersafwikkeling naarmate er meer congestie optreedt op het hoofdwegennet, dan zijn zonder aanvullende ingrepen negatieve verkeersveiligheidseffecten te verwachten. Ook bij ingrepen in de verkeersstructuur om tot een meer robuust wegennet te komen is het noodzakelijk de gevolgen voor de verkeersveiligheid goed in beeld te krijgen en daarop mede besluiten te nemen.

### Voorstel:

Aanbevolen wordt om beleid te ontwikkelen vanuit een visie op een toekomstig duurzaam verkeer- en vervoersysteem waarbij ook veiligheid (en milieu) als ontwerpprincipes worden gehanteerd (zie ook het Eindadvies van het Critical

review team (CRT, 2007) par. 2.2.). Daarbij beveelt de SWOV aan te streven naar een wegennetwerk dat volledig voldoet aan de eisen van Duurzaam Veilig ten aanzien van de structuur van het wegennet en de vormgeving van wegen en straten.

## **2. Verkeersveiligheid als volwaardig evaluatiecriterium bij besluitvorming**

De huidige beleidsvoornemens lijken zeer sterk vanuit een bereikbaarheidsoptiek ontwikkeld te zijn waarbij het oplossen van bestaande knelpunten centraal staat. In enkele gevallen worden ze achteraf getoetst aan veiligheidseisen. Of en hoe ze dan nog aangepast kunnen worden, valt nog te bezien. Wij constateren dat de verkeersveiligheidseffecten op de resultaten van de netwerkanalyses en van berijzingsvarianten achteraf worden doorgerekend.

Illustratief is de uitspraak in de MobiliteitsAanpak (blad 18) dat maatregelen in deze nota niet mogen leiden tot een verhoging van het aantal slachtoffers op de weg. In een integrale visie zou gesteld zijn dat maatregelen in deze nota moeten bijdragen tot een verlaging van het aantal slachtoffers teneinde de verkeersveiligheidsdoelstelling uit de Nota Mobiliteit voor 2020 te realiseren. Ook de doelstelling voor de veiligheidsverbetering van het hoofdwegennet (alle wegen scoren minimaal 3 EuroRAP sterren in 2020) draagt, zo verwachten wij, nauwelijks bij tot de veiligheidsdoelstelling in de Nota Mobiliteit voor 2020. Dat zou inhouden dat 1,3% van deze wegen in 2020 één EuroRAP ster hoger moeten scoren; in het perspectief van de (wellicht nog aan te scherpen) doelstellingen verkeersveiligheid een zeer bescheiden bijdrage.

### Voorstel:

Aanbevolen wordt om procedures en instrumenten te ontwikkelen die het mogelijk maken in de besluitvorming op nationaal niveau verkeersveiligheid als volwaardig criterium op te nemen. Verkeersveiligheid zou daarmee op een expliciete en transparante wijze meegewogen moeten kunnen worden.

## **3. Verkeersveiligheid in Regionale Netwerkanalyses**

Binnen de bestaande aanpak van de Regionale Netwerkanalyses wordt verkeersveiligheid niet of alleen kwalitatief meegenomen. Er zijn inmiddels methoden ontwikkeld en getest om verkeersveiligheid kwantitatief en op een structurele manier in de netwerkanalyses op te nemen (Schermers et al, 2007). Daarmee worden niet alleen veiligheidsproblemen opgespoord maar kunnen ook nieuwe maatregelen worden ontdekt die gunstig zijn voor de mobiliteit.

### Voorstel:

In alle regionale netwerkanalyses worden de resultaten onderworpen aan een zogenoemde netwerktoets teneinde de verkeersveiligheidseffecten van voorgestelde mobiliteitsmaatregelen kwantitatief door te rekenen met regionale risicocijfers.

Bij het ontwikkelen van regionale plannen voor benutten en bouwen kan worden aangesloten bij de reeds bestaande categoriseringsplannen. De recente AVV/DVS brochure Gebiedsgericht Benutten plus Duurzaam veilig geeft daarvoor een praktische handreiking aan betrokkenen (Adviesdienst Verkeer en Vervoer, 2007).

In het verlengde hiervan kunnen standaard procedures worden geïntroduceerd voor het systematisch beoordelen van de veiligheid van concrete verkeerssituaties of van wegontwerpen. In de Europese Unie is een richtlijn onlangs door het Europese parlement goedgekeurd voor Safety management of main roads waarin een aantal instrumenten en procedures worden aangegeven (safety inspections, impact assessment en audits) (European Commission, 2008). De SWOV beveelt aan de toepassing van deze instrumenten, met de netwerkaanpak in gedachten, niet te beperken tot het hoofdwegennet maar uit te breiden tot alle andere wegen, ook omdat op deze wegen de meeste verkeersslachtoffers vallen en de risico's het hoogste zijn.

#### **4. Beleidskader Benutten: ook meer verkeersveiligheid**

In het Beleidskader Benutten (Ministerie V&W, 2008a ) worden maatregelen aangekondigd die evenzeer vanuit verkeersveiligheid gemotiveerd kunnen worden. Dit geldt bv voor regelstrategieën, informatiesystemen en dynamische snelheidslimieten die moeten leiden tot meer aangepaste rijsnelheden en meer homogene verkeersstromen. In veel gevallen gaat het om ITS toepassingen. Bij de ontwikkeling en evaluatie zou systematisch ook aandacht aan de veiligheidseffecten kunnen en moeten worden gegeven. Het huidige Beleidskader biedt daartoe zeer goede mogelijkheden.

##### Voorstel:

Het evaluatie- en monitoringsprogramma zal structureel ook de veiligheidseffecten van nieuwe benuttingsinstrumenten omvatten. Hierbij kan worden aangesloten bij het brede beoordelingskader dat het CRT (2007) heeft voorgesteld (tabel 1 in par 3.1). Hiermee is een begin gemaakt bij de evaluatie van de proef op de ringweg rond Amsterdam.

#### **5. Verkeersmodellen en kwetsbare verkeersdeelnemers**

In de Netwerkanalyses en daarbij gebruikte data en modellen staat het personenauto- en vrachtverkeer centraal. Aan de kwetsbare verkeersdeelnemers (voetgangers, fietsers, bromfietzers, motorrijders) wordt niet of nauwelijks aandacht geschonken. Daardoor wordt niet zichtbaar of de ontmoetingen (dwz potentiële conflicten) tussen snel en langzaam verkeer, en tussen motorrijders en ander snelverkeer toenemen bij de groei van het (vracht)autoverkeer.

Daarnaast is een deel van het mobiliteitsbeleid gericht op het stimuleren van langzaam verkeer, al dan niet in combinatie met openbaar vervoer (of heeft daarop een neveneffect). Een groei van de verplaatsingen te voet of op de fiets kan ongunstig zijn voor de verkeersonveiligheid. Door flankerend beleid (vrijliggende fietspaden, kruisingen herinrichten) kunnen deze nadelen opgeheven worden.

Voorbeeld: modal shift auto-fiets



Voorstel:

Fietsen en gemotoriseerde tweewielers worden opgenomen in het Landelijk Model Systeem en de Nieuwe Regionale Modellen.

## **6. Kosten baten afwegingen**

Voor de budgettaire afweging van alle binnen het MIRT voorgestelde maatregelen (bouwen en benutten) wordt gebruik gemaakt van de formats die zijn gebaseerd op de OEI leidraad. Daarin worden de kosten afgewogen tegen alle effecten (zowel op mobiliteit, als op veiligheid en milieu). Dit komt ook tegemoet aan het streven naar een integrale budgettaire afweging. Daarbij kan worden opgemerkt dat er veel voorbeelden zijn van mobiliteitsmaatregelen waarvan de economische implicaties gedomineerd worden door de effecten op de verkeersveiligheid!

Voorstel:

Ernaar te streven dat de kwaliteit van kosten baten afwegingen verbeterd wordt waarbij integrale afwegingen (bereikbaarheid, veiligheid, leefbaarheid), zoals beoogd in de OEI leidraad, standaard wordt gebruikt.

## Referenties

Aarts, L.T., Weijermars, W.A.M., Schoon, C.C. & Wesemann, P. (2008). Maximaal 500 verkeersdoden in 2020: waarom eigenlijk niet? R-2008-5. SWOV, Leidschendam

Adviesdienst Verkeer en Vervoer (2007). Gebiedsgericht Benutten plus Duurzaam Veilig. RWS/AVV, Rotterdam

Critical Review Team (CRT) Netwerkaanpak (2007). Eindadvies. Brief aan de Minister van Verkeer en Waterstaat, 10 december 2007

European Commission (2008). Directive of the European Parliament and of the Council on Road Infrastructure Safety Management. Brussels, 2008

Minister en Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat (2007a). Brief aan de voorzitter van de Tweede kamer, TK 29644 nr 85, 19 november 2007

Minister van Verkeer en Waterstaat (2007b). Brief aan de voorzitter van de Tweede kamer, VENW/DGP-2007/6277, 30 november 2007

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2008a). Beleidskader benutten. Bijlage bij de brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat aan de Voorzitter van de Tweede kamer, VENW/DGP-2007/8811, 4 januari 2008

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2008b). Veiligheid van, voor en door iedereen; Strategie Verkeersveiligheid 2008-2020. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, maart 2008 (concept)

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2008c). MobiliteitsAanpak. Versie NMB 26 juni 2008. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, juni 2008 (concept)

Schermers, G., Drolenga, J. en Tromp, H.L. (2007). Verkeersveiligheid in regionale netwerkanalyses. R-2007-12. SWOV, Leidschendam

Wegman, F.C.M. (2001). Veilig, wat heet veilig? R-2001-28. SWOV, Leidschendam

Wegman, F.C.M. (2007). Neem het zekere voor het onzekere. R-2007-10. SWOV, Leidschendam

Wegman, F.C.M. en Aarts, L.(red.) (2005). Door met Duurzaam Veilig. SWOV, Leidschendam

Wegman, F.C.M., Brouwer, M., Dijkstra, A., Goldenbeld, Ch., Schagen, I.N.L.G. van, Schoon, C.C., Wesemann, P. en Wiethoff, M. (2004). Veilig, wat heet veilig? II. R-2004-16. SWOV, Leidschendam

Wesemann, P. (2003). Financiering van duurzaam-veilige regionale weginfrastructuur. R-2003-9. SWOV, Leidschendam

Wesemann, P. (red.) (2006). De verkeersveiligheid in 2020. R-2006-27. SWOV. Leidschendam



## **Bijlage 2**

# **Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur**





# EUROPESE UNIE

HET EUROPEES PARLEMENT

DE RAAD

Brussel, 6 oktober 2008  
(OR. en)

2006/0182 (COD)

PE-CONS 3652/08

TRANS 223  
CODEC 885

## WETGEVINGSBESLUITEN EN ANDERE INSTRUMENTEN

Betreft: RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD  
betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur

RICHTLIJN 2008/.../EG VAN HET EUROPEES PARLEMENT  
EN DE RAAD

van

betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur

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,

Gelet op het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité<sup>1</sup>,

Na raadpleging van het Comité van de Regio's,

Handelend volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag<sup>2</sup>,

---

<sup>1</sup> PB C 168 van 20.7.2007, blz. 71.

<sup>2</sup> Advies van het Europees Parlement van 19 juni 2008 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad) en besluit van de Raad van....



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>1</sup> gedefinieerde trans-Europese vervoersnet is van het grootste belang om de Europese integratie en samenhang 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" heeft de Commissie aangegeven dat verkeersveiligheidseffectbeoordelingen en verkeersveiligheidsaudits van wegen moeten worden uitgevoerd om gedeelten van wegen met een hoog aantal verkeersongevallen in de Gemeenschap te identificeren en te beheren. In dat witboek stelt de Commissie zich ook tot doel het aantal slachtoffers op de wegen in de Europese Unie tussen 2001 en 2010 te halveren.
- (3) In haar Mededeling van 2 juni 2003 "Europees actieprogramma voor verkeersveiligheid - Terugdringing van het aantal verkeersslachtoffers in de Europese Unie met de helft in de periode tot 2010: een gedeelde verantwoordelijkheid" heeft de Commissie vastgesteld dat weginfrastructuur de derde pijler van het verkeersveiligheidsbeleid vormt. De weginfrastructuur moet een belangrijke bijdrage leveren tot de beoogde vermindering van het aantal ongevallen in de Gemeenschap.
- (4) De laatste jaren is er sterke vooruitgang geboekt op het gebied van het ontwerp van voertuigen (verkeersveiligheidsvoorzieningen, ontwerp en toepassing van nieuwe technologieën), hetgeen heeft bijgedragen tot het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers. Om het voor 2010 gestelde streefdoel te bereiken, zijn echter maatregelen ook op andere terreinen vereist. Het beheer van verkeersveiligheid van de weginfrastructuur biedt hier een aanzienlijke ruimte voor verbeteringen, waarvan gebruik moet worden gemaakt.

---

<sup>1</sup> PB L 228 van 9.9.1996, blz. 1.

- (5) Het vaststellen van passende procedures is van essentieel belang voor het verbeteren van de verkeersveiligheid van de weginfrastructuur van het trans-Europese vervoersnet. Uit veiligheidseffectbeoordelingen van wegen moet blijken, op een strategisch niveau, welke gevolgen verschillende alternatieven voor de planning van een infrastructuurproject hebben op de verkeersveiligheid en deze beoordelingen moeten een belangrijke rol spelen bij de keuze van een tracé. De resultaten van verkeersveiligheidseffectbeoordelingen kunnen in een aantal verschillende documenten worden vastgelegd. Verkeersveiligheidsaudits van wegen moeten bovendien een gedetailleerd overzicht van onveilige kenmerken van een weginfrastructuurproject opleveren. Daarom lijkt het zinvol procedures voor dergelijke effectbeoordelingen en audits te ontwikkelen, teneinde de veiligheid van de weginfrastructuur van het trans-Europese vervoersnet te verbeteren, met uitzondering van wegtunnels, 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>1</sup> vallen.
- (6) Een aantal lidstaten bezit reeds goed functionerende systemen voor beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur. Deze lidstaten zouden in de gelegenheid moeten worden gesteld hun bestaande methoden verder te gebruiken, voor zover deze in overeenstemming zijn met de doelstellingen van deze richtlijn.
- (7) Onderzoek is wezenlijk om de verkeersveiligheid op de wegen in de Europese Unie te verbeteren. Het ontwikkelen en demonstreren van componenten, maatregelen en methoden (inclusief telematica) en het verspreiden van onderzoeksresultaten dragen in belangrijke mate bij tot het verhogen van de verkeersveiligheid van de weginfrastructuur.

---

<sup>1</sup> PB L 167 van 30.4.2004, blz. 39.

- (8) Het veiligheidsniveau van bestaande wegen moet worden verbeterd door de investeringen te richten op de weggedeelten met het hoogste aantal ongevallen en/of het grootste potentieel om het aantal ongevallen te doen afnemen. De bestuurders moeten worden gewaarschuwd wanneer ze zich begeven op een gedeelte van een weg met een hoog aantal ongevallen, zodat ze hun gedrag kunnen aanpassen en de verkeersregels, en met name de snelheidsbeperkingen, nog beter kunnen naleven.
- (9) Het classificeren van de verkeersveiligheid van het wegennet heeft meteen na de tenuitvoerlegging ervan een groot effect. Zodra gedeelten van wegen met een hoog aantal ongevallen zijn aangepakt en er verbeteringsmaatregelen zijn genomen, zou het belang van veiligheidsinspecties als preventieve maatregel toe moeten nemen. Regelmatige inspecties zijn een doeltreffend instrument om gevaren te voorkomen voor alle weggebruikers, inclusief de zwakke weggebruikers, ook bij wegenwerken.
- (10) Opleiding en certificering van veiligheidspersoneel aan de hand van door de lidstaten gevalideerde opleidingscurricula en kwalificatiehulpmiddelen verzekeren dat de personen die betrokken zijn bij de praktische uitvoering de nodige actuele kennis kunnen verwerven.
- (11) Om de veiligheid op de wegen in de Europese Unie te vergroten, moet worden gezorgd voor een frequentere en meer samenhangende uitwisseling van beste praktijken tussen de lidstaten.

- (12) Teneinde een hoog niveau van verkeersveiligheid op de wegen in de Europese Unie te verzekeren, moeten de lidstaten richtsnoeren inzake veiligheidsbeheer toepassen. De mededeling van deze richtsnoeren aan de Commissie en de regelmatige rapportering over de tenuitvoerlegging ervan moet de weg banen voor de systematische verbetering van de infrastructuurveiligheid op communautair niveau. Bovendien wordt op basis daarvan in de loop van de tijd naar een doeltreffender systeem worden geëvolueerd. De rapportering over de tenuitvoerlegging van de richtsnoeren dient andere lidstaten bovendien in staat te stellen 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.
- (13) De bepalingen van deze richtlijn die betrekking hebben op investeringen in verkeersveiligheid dienen van toepassing te zijn onverminderd de bevoegdheden van de lidstaten op het vlak van investeringen in het onderhoud van het wegennet.
- (14) Daar de doelstelling van deze richtlijn, namelijk de vaststelling van procedures om een consequent hoog niveau van verkeersveiligheid op het trans-Europese wegennet te verzekeren, niet voldoende door de lidstaten kan worden verwezenlijkt en derhalve, wegens het effect van de maatregelen, beter door de Gemeenschap kan 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 doelstelling te verwezenlijken.

- (15) 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>1</sup>.
- (16) In het bijzonder moet de Commissie de bevoegdheid worden gegeven om de voor de verbetering van de veiligheidsbeheerspraktijken en de aanpassing van de bijlagen aan de technische vooruitgang noodzakelijke criteria vast te stellen. Daar het maatregelen van algemene strekking betreft tot wijziging van niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn onder meer door haar aan te vullen met nieuwe niet-wezenlijke onderdelen, moeten zij worden vastgesteld volgens de in artikel 5 bis van Besluit 1999/468/EG bepaalde regelgevingsprocedure met toetsing.
- (17) Voldoende parkeerterreinen langs wegen zijn niet alleen voor het voorkomen van criminaliteit, maar ook voor de verkeersveiligheid van groot belang. Parkeerterreinen stellen bestuurders van voertuigen in staat tijdig te rusten en met volle aandacht de reis te vervolgen. Het opnemen van voldoende veilige parkeerterreinen dient daarom integraal onderdeel te zijn van het beheer van de veiligheid van weginfrastructuur.
- (18) In overeenstemming met punt 34 van het Interinstitutioneel Akkoord inzake beter wetgeven<sup>2</sup> worden de lidstaten ertoe aangespoord voor zichzelf en in het belang van de Gemeenschap hun eigen tabellen op te stellen, die, voor zover mogelijk, het verband weergeven tussen deze richtlijn en hun omzettingsmaatregelen, en deze openbaar te maken,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

---

<sup>1</sup> PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

<sup>2</sup> PB C 321 van 31.12.2003, blz. 1.

## *Artikel 1*

### *Onderwerp en toepassingsgebied*

1. Krachtens deze richtlijn worden procedures vastgesteld en uitgevoerd met betrekking tot veiligheidseffectbeoordelingen, verkeersveiligheidsaudits, het beheer van de verkeersveiligheid van het wegennet en verkeersveiligheidsinspecties door de lidstaten. 2.

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

3. De lidstaten mogen de bepalingen van deze richtlijn, als een reeks goede praktijken, tevens toepassen op de nationale infrastructuur voor wegvervoer die geen deel uitmaakt van het trans-Europese wegennet en die werd aangelegd met gedeeltelijke of volledige gebruikmaking van communautaire middelen.
4. Deze richtlijn is niet van toepassing op tunnels die onder Richtlijn 2004/54/EG vallen.

## *Artikel 2*

### *Definities*

In deze richtlijn wordt verstaan onder:

- 1) "trans-Europees wegennet": het wegennet, d beschreven in deel 2 van bijlage I bij Beschikking nr. 1692/96/EG;
- 2) "bevoegde instantie": alle publieke of private organisaties op nationaal, regionaal of lokaal niveau die ingevolge hun bevoegdheden betrokken zijn bij de tenuitvoerlegging van deze richtlijn, met inbegrip van de als bevoegde instanties aangewezen instanties die reeds vóór de inwerkingtreding van deze richtlijn bestonden, mits zij voldoen aan de eisen van deze richtlijn;
- 3) "verkeersveiligheidseffectbeoordeling van een weg""": een strategische vergelijkende beoordeling van het effect dat een nieuwe weg of een grondige wijziging van het bestaande wegennet hebben op het verkeersveiligheidsniveau van het wegennet;
- 4) "verkeersveiligheidsaudit van een weg ": een onafhankelijke, gedetailleerde, systematische en technische verkeersveiligheidscontrole van de ontwerpkenmerken van een infrastructuurproject, in alle fasen van het project, van planning tot eerste gebruik;

- 5) "classificeren van gedeelten met een hoog aantal verkeersongevallen": methode voor het identificeren, analyseren en classificeren van gedeelten van het wegennet die meer dan drie jaar in gebruik zijn en waarop een groot aantal verkeersongevallen met dodelijke afloop heeft plaatsgevonden;
- 6) "classificatie van de verkeersveiligheid van het wegennet": een methode voor het afbakenen, analyseren en indelen van gedeelten van het bestaande wegennet volgens hun potentieel voor de ontwikkeling van de verkeersveiligheid en het besparen van de kosten van ongevallen;
- 7) "verkeersveiligheidsinspectie": een gewone periodieke beoordeling van de kenmerken en gebreken waarvoor onderhoudswerkzaamheden nodig zijn met het oog op de verkeersveiligheid;
- 8) "richtsnoeren": door de lidstaten 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 verkeersveiligheidsprocedures;
- 9) "infrastructuurproject": een project voor de bouw van nieuwe weginfrastructuur of voor de grondige wijziging van het bestaande wegennet met gevolgen voor de hoeveelheid verkeersstroom.



### *Artikel 3*

#### *Verkeersveiligheidseffectbeoordeling van een weg t voor infrastructuurprojecten*

1. De lidstaten zien erop toe dat voor alle infrastructuurprojecten een verkeersveiligheidseffectbeoordeling van een weg wordt uitgevoerd.
2. Deze beoordeling wordt uitgevoerd in de planningsfase voordat het infrastructuurproject is goedgekeurd. Daarbij trachten de lidstaten aan de criteria in bijlage I te voldoen.
3. In de beoordeling van een weg wordt een toelichting gegeven bij de verkeersveiligheids-overwegingen die geleid hebben tot de keuze voor de voorgestelde oplossing. De beoordeling bevat voorts ook alle relevante informatie die nodig is voor een kosten-batenanalyse van de verschillende beoordeelde opties.

### *Artikel 4*

#### *Verkeersveiligheidsaudits van wegen voor infrastructuurprojecten*

1. De lidstaten zien erop toe dat een verkeersveiligheidsaudit van een weg wordt uitgevoerd voor alle infrastructuurprojecten.

2. Bij het uitvoeren van verkeersveiligheidsaudits van een weg streven de lidstaten ernaar aan de criteria van bijlage II te voldoen.

De lidstaten zien erop toe dat een auditor wordt aangesteld om een audit van de ontwerpkenmerken van een infrastructuurproject uit te voeren.

De auditor wordt aangesteld overeenkomstig artikel 9, lid 4, en beschikt over de krachtens artikel 9 vereiste bekwaamheid en opleiding. Wanneer audits door teams worden uitgevoerd, bezit ten minste één lid van het team het in artikel 9, lid 3 bedoelde bekwaamheidscertificaat.

3. Verkeersveiligheidsaudits van wegen zijn een integrerend onderdeel van het ontwerpproces van het infrastructuurproject in de fasen van het voorontwerp, het gedetailleerde ontwerp, voor de ingebruikneming en in het eerste gebruik.
4. De lidstaten zien erop toe dat de auditor in zijn auditverslag voor elke fase van het infrastructuurproject de verkeersveiligheidskritieke ontwerpelementen vermeldt. Wanneer tijdens de uitvoering van de audit onveilige kenmerken worden vastgesteld maar het ontwerp niet wordt verbeterd vóór het einde van de geschikte fase, zoals vermeld in bijlage II, vermeldt de bevoegde instantie de redenen hiervoor in een bijlage bij het auditverslag.
5. De lidstaten zien erop toe dat het in lid 4 bedoelde verslag uitmondt in toepasselijke aanbevelingen op het gebied van veiligheid.

## *Artikel 5*

### *Classificatie en beheer van de verkeersveiligheid van het in gebruik zijnde wegennet*

1. De lidstaten zien erop toe dat de classificatie van weggedeelten met een hoog aantal ongevallen en van de verkeersveiligheid van het wegennet ten minste om de drie jaar wordt beoordeeld in het kader van de beoordelingen van de exploitatie van het wegennet. Daarbij trachten de lidstaten aan de criteria in bijlage III te voldoen.
2. De lidstaten zien erop toe dat weggedeelten met een hogere prioriteit op grond van de resultaten van de classificatie van weggedeelten met een hoog aantal verkeersongevallen en van de verkeersveiligheid van het wegennet door deskundigenteams worden geïnspecteerd door middel van bezoeken ter plaatse uitgevoerd aan de hand van de in bijlage III, punt 3, bedoelde elementen. Ten minste één lid van het deskundigenteam moet aan de in artikel 9, lid 4, onder a), vastgestelde eisen voldoen.
3. De lidstaten zien erop toe dat de verbeteringsmaatregelen worden gericht op de in lid 2 bedoelde weggedeelten. Daarbij wordt prioriteit gegeven aan de in bijlage III, punt 3, onder e), bedoelde maatregelen, en wordt aandacht geschonken aan de maatregelen met de beste kosten-batenverhouding.

4. De lidstaten zien erop toe dat passende verkeerstekens 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 verkeerstekens van 1968.
5. De lidstaten nemen de nodige maatregelen om te garanderen dat de weggebruikers in kennis worden gesteld van het bestaan van een weggedeelte met een hoog aantal verkeersongevallen. Indien een lidstaat besluit verkeersborden te gebruiken, voldoen deze aan de bepalingen van het Verdrag van Wenen inzake verkeerstekens van 1968.

#### *Artikel 6*

#### *Verkeersveiligheidsinspecties*

1. De lidstaten zien erop toe dat er verkeersveiligheidsinspecties van in gebruik zijnde wegen worden uitgevoerd teneinde de veiligheidskenmerken van de wegen te identificeren en ongevallen te voorkomen.
2. Deze inspecties bestaan uit periodieke inspecties van het wegennet en onderzoek naar mogelijke gevolgen verkeersveiligheidseffecten van wegwerkzaamheden in relatie tot de verkeersstroom.
3. De lidstaten zien erop toe dat de bevoegde instantie periodieke inspecties uitvoert. Deze inspecties moeten voldoende regelmatig plaatsvinden dat een toereikend verkeersveiligheidsniveau voor de desbetreffende weginfrastructuur verzekerd is.

4. Onverminderd de overeenkomstig artikel 8 vastgestelde richtsnoeren stellen de lidstaten richtsnoeren vast voor tijdelijke verkeersveiligheidsmaatregelen die van toepassing zijn op wegwerkzaamheden. Ze voeren ook een passend inspectieschema uit om zeker te stellen dat die richtsnoeren worden nageleefd.

#### *Artikel 7*

#### *Gegevensbeheer*

1. De lidstaten zien er op toe dat door de bevoegde instantie voor elk dodelijk ongeval op een in artikel 1, lid 2, vermelde weg een ongevalsverslag wordt opgesteld. De lidstaten streven er naar in dat verslag alle in bijlage IV vermelde elementen op te nemen.
2. De lidstaten berekenen de gemiddelde maatschappelijke kosten van een dodelijk en van een zwaar ongeval op hun grondgebied. De lidstaten mogen deze kosten verder opsplitsen. Deze ongevalskosten worden ten minste om de vijf jaar geactualiseerd.

#### *Artikel 8*

#### *Vaststelling en kennisgeving van richtsnoeren*

1. Voor zover er nog geen richtsnoeren bestaan, zien de lidstaten er op toe dat deze uiterlijk ...\* worden vastgesteld, teneinde de bevoegde instantie bij te staan bij de uitvoering van deze richtlijn.
2. De lidstaten stellen de Commissie binnen drie maanden na de vaststelling of wijziging van de richtsnoeren in kennis van deze richtsnoeren.

De Commissie stelt de richtsnoeren ter beschikking op een openbare website.

---

\* PB: Drie jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn.

## Artikel 9

### *Aanstelling en opleiding van auditoren*

1. De lidstaten zien erop toe dat uiterlijk ... \* opleidingscurricula voor verkeersveiligheidsdeskundigen worden vastgesteld, voor zover zij nog niet bestaan.
2. Wanneer verkeersveiligheidsauditoren taken uitvoeren die in deze richtlijn zijn vastgesteld, moeten zij een eerste opleiding volgen, waarna zij een bekwaamheidscertificaat ontvangen. Vervolgens moeten zij regelmatig verdere opleidingscursussen volgen.
3. De lidstaten zien erop toe dat verkeersveiligheidsauditoren houder zijn van een bekwaamheidscertificaat. Certificaten die vóór de inwerkingtreding van deze richtlijn zijn afgegeven, worden erkend.
4. De lidstaten zien erop toe dat de auditoren worden aangesteld overeenkomstig de volgende vereisten:
  - a) ze hebben relevante ervaring of opleiding op het gebied van wegenontwerp, wegenverkeersveiligheidstechnieken en ongevalsanalyse;
  - b) twee jaar nadat de lidstaten overeenkomstig artikel 8 richtsnoeren hebben vastgesteld, mogen verkeersveiligheidsaudits alleen nog worden uitgevoerd door auditoren, of teams waar auditoren deel van uitmaken, die aan de in de leden 2 en 3 bedoelde eisen voldoen;
  - c) de auditoren mogen gedurende de audit niet betrokken zijn bij het ontwerp of de exploitatie van het infrastructuurproject waarop de door hen uitgevoerde audit betrekking heeft.

---

\* PB: Drie jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn.

## *Artikel 10*

### *Uitwisseling van beste praktijken*

Om de verkeersveiligheid van wegen in de Europese Unie die geen deel uitmaken van het trans-Europese wegennet te verbeteren, zet de Commissie een samenhangend 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.

## *Artikel 11*

### *Voortdurende verbetering van praktijken van het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur*

1. De Commissie, gebruikmakend van de in de relevante internationale fora opgedane ervaring, faciliteert en structureert de uitwisseling van kennis en beste praktijken tussen de lidstaten, ten einde te komen tot een voortdurende verbetering van de praktijken van het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur in de Europese Unie.
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 3, vermelde regelgevingsprocedure met toetsing.
3. Indien nodig kunnen relevante niet-gouvernementele organisaties die werkzaam zijn op het gebied van de veiligheid en het beheer van weginfrastructuur, worden geraadpleegd over zaken die verband houden met technische veiligheidsaspecten.

## *Artikel 12*

### *Aanpassing aan de technische vooruitgang*

De bijlagen bij deze richtlijn worden overeenkomstig de in artikel 13, lid 3, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing aan de technische vooruitgang aangepast.

## *Artikel 13*

### *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. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn artikel 5 bis, leden 1 tot en met 4, en artikel 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.



*Artikel 14*

*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 de tekst van die bepalingen onverwijld mede.
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 15*

*Inwerkingtreding*

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

---

\* PB: Twee jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn.

*Artikel 16*

*Adressaten*

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te

*Voor het Europees Parlement*

*De voorzitter*

*Voor de Raad*

*De voorzitter*

---

## BIJLAGE I

### Verkeersveiligheidseffectbeoordeling van wegen voor infrastructuurprojecten

1. Onderdelen van een verkeersveiligheidseffectbeoordeling van een weg:
  - a) definitie van het probleem;
  - b) huidige situatie en "niets-doen"-scenario;
  - c) verkeersveiligheidsdoelstellingen;
  - d) beoordeling van de gevolgen voor de verkeersveiligheid van de voorgestelde alternatieven;
  - e) vergelijking van de alternatieven, inclusief kosten-batenanalyse;
  - f) presentatie van de reeks van mogelijke oplossingen.

2. Elementen waarmee rekening moet worden gehouden:
- a) (dodelijke) ongevallen; verminderingsdoelstellingen tegenover "niets-doen"-scenario;
  - b) routekeuze en verkeerspatronen;
  - c) mogelijke gevolgen voor het bestaande wegennet (bijv. afritten, kruispunten, overwegen);
  - d) weggebruikers, met inbegrip van kwetsbare weggebruikers (bijv. voetgangers, fietsers, motorrijders);
  - e) verkeer (bijv. verkeersvolumes, onderverdeling per vervoerstype);
  - f) seizoen- en weersomstandigheden;
  - g) aanwezigheid van een voldoende aantal veilige parkeerterreinen;
  - h) seismische activiteit.
-

## BIJLAGE II

### Verkeersveiligheidsaudits van wegen voor infrastructuurprojecten

1. Criteria in de voorontwerpfase:
  - a) geografische ligging (b.v. gevoeligheid voor landverschuivingen, overstromingen, lawines), seizoen- en weersomstandigheden en seismische activiteit;
  - b) typen van kruispunten en afstanden tussen kruispunten;
  - c) aantal en type rijstroken;
  - d) soorten verkeer die op de nieuwe wegtoegelaten zullen worden;
  - e) functionaliteit van de weg binnen het wegennet;
  - f) meteorologische omstandigheden;
  - g) rijsnelheid;

- h) doorsneden (bijv. breedte van de rijbanen, fietspaden, voetpaden);
- i) horizontaal en verticaal tracé;
- j) zichtbaarheid;
- k) ontwerp van de kruispunten;
- l) middelen van openbaar vervoer en infrastructuur;
- m) spoorwegovergangen.

2. Criteria in de fase van het gedetailleerde ontwerp:

- a) tracé;
- b) samenhangende verkeerstekens en markeringen;
- c) verlichting van verlichte wegen en kruispunten;
- d) apparatuur langs de weg;

- e) omgeving van de weg, met inbegrip van vegetatie;
- f) vaste obstakels langs de weg;
- g) aanleg van veilige parkeerterreinen;
- h) kwetsbare weggebruikers (bijv. voetgangers, fietsers en bestuurders van motorvoertuigen);
- i) gebruikersvriendelijke aanpassing van de afscherpende constructies langs de weg (middenbermen en vangrails om risico's voor kwetsbare weggebruikers te vermijden).

3. Criteria in de fase voor de ingebruikneming:

- a) veiligheid en zichtbaarheid van de weggebruiker in verschillende omstandigheden, zoals duisternis en onder normale weersomstandigheden;
- b) leesbaarheid van verkeerstekens en markeringen;
- c) toestand van het wegdek.

4. Criteria in de fase van eerste gebruik: beoordeling van de verkeersveiligheid in het licht van het daadwerkelijke gedrag van de gebruikers.

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

## BIJLAGE III

### Classificatie van weggedeelten met een hoog aantal verkeersongevallen en van wegennetverkeersveiligheid

#### 1. Identificatie van weggedeelten met een hoog aantal verkeersongevallen

Bij de identificatie van weggedeelten met een hoog aantal verkeersongevallen wordt minstens rekening gehouden met het aantal ongevallen met dodelijke afloop dat in de voorgaande jaren op deze wegen heeft plaatsgevonden, berekend per lengte-eenheid van de weg in verhouding tot de verkeersintensiteit en, in het geval van kruispunten, het aantal van dergelijke ongevallen per kruispunt.

#### 2. Identificatie van weggedeelten die worden geanalyseerd in het kader van de classificatie van de verkeersveiligheid van het wegennet..

Bij het identificeren van de weggedeelten die worden geanalyseerd in het kader van de classificatie van verkeersveiligheid van het wegennet worden de potentiële besparingen op de ongevalskosten in aanmerking genomen. De weggedeelten worden ingedeeld in categorieën. Voor elke wegcategorie, worden de weggedeelten geanalyseerd en gerangschikt op basis van veiligheidsfactoren, zoals aantal verkeersongevallen, verkeersvolume en vervoerstypologie.

Voor elke wegcategorie wordt in het kader van de classificatie van de verkeersveiligheid een prioriteitenlijst opgesteld van gedeelten van wegen waarvoor een verbetering van de infrastructuur naar verwachting zeer doelmatig is.



3. Elementen van de evaluatie voor de bezoeken ter plaatse van het deskundigenteam:
- a) een beschrijving van het weggedeelte;
  - b) een verwijzing naar eventuele eerdere verslagen over hetzelfde weggedeelte;
  - c) de analyse van eventuele ongevalsverslagen;
  - d) het aantal ongevallen, doden en zwaargewonden in de voorafgaande drie jaar;
  - e) potentiële corrigerende maatregelen die binnen uiteenlopende termijnen moeten worden uitgevoerd, zoals:
    - verwijdering of bescherming van vaste obstakels langs de weg;
    - verlaging van snelheidslimieten en intensivering van de plaatselijke handhaving van deze beperkingen;
    - verbetering van de zichtbaarheid in verschillende weers- en lichtomstandigheden;
    - verbetering van de veiligheid van de apparatuur langs de weg, zoals afscherpende constructies langs de weg;
    - verbetering van de samenhang, zichtbaarheid, leesbaarheid en plaatsing van wegmarkeringen (inclusief het gebruik van rammelstroken), borden en signalen;
    - bescherming tegen vallend gesteente, aardverschuivingen en lawines;
    - verbetering van de stroefheid en de oneffenheid van het wegdek;

- herziening van het ontwerp van afscherpende constructies langs de weg;
- totstandbrenging en verbetering van scheiding van rijbanen met verschillende rijrichting;
- wijziging van het ontwerp van de inhaalmogelijkheden;
- verbetering van kruispunten, inclusief spoorwegovergangen;
- wijziging van het tracé;
- wijziging van de breedte van de weg, aanleg van vluchtstroken;
- installatie van een systeem voor verkeersregeling verkeerscontrole;
- vermindering van mogelijke conflicten met kwetsbare weggebruikers;
- aanpassing van de weg aan de actuele ontwerpnormen;
- herstelling of vervanging van het wegdek;
- gebruik van intelligente verkeersborden;
- verbetering van intelligente vervoerssystemen en telematicasystemen met het oog op interoperabiliteit, hulpverlening en markering.

## BIJLAGE IV

### Ongevalsinformatie in ongevalsverslagen

De volgende elementen moeten worden opgenomen in ongevalsverslagen:

- 1) zo nauwkeurig mogelijke vermelding van plaats van het ongeval;
- 2) foto's en/of 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 signalering, aantal baanvakken, markeringen, wegdek, licht- en weersomstandigheden, snelheidsbeperkingen, obstakels langs de weg;
- 5) ernst van het ongeval, het aantal dodelijke slachtoffers en gewonden, indien mogelijk op grond van gemeenschappelijke criteria die moeten worden vastgesteld volgens de in artikel 13, lid 3, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing;
- 6) gegevens over de betrokken personen, zoals leeftijd, geslacht, nationaliteit, alcoholpercentage, al dan niet gebruik van veiligheidsuitrusting;
- 7) gegevens over de betrokken voertuigen (type, ouderdom, land, eventuele veiligheidsvoorzieningen, datum van de laatste periodieke technische controle overeenkomstig de toepasselijke wetgeving);
- 8) gegevens over het ongeval zoals type ongeval, type aanrijding, voertuigbeweging en manoeuvre van de bestuurder;
- 9) indien mogelijk, gegevens over de tijd die is verstreken tussen het tijdstip van het ongeval en de registratie van het ongeval of de aankomst van de hulpdiensten.