



Vlaams
Parlement

stuk **859** (2010-2011) – Nr. 1
ingediend op 23 december 2010 (2010-2011)

Ontwerp van decreet

betreffende het beheer van de verkeersveiligheid
van weginfrastructuur

INHOUD

Memorie van toelichting	3
Voorontwerp van decreet	11
Advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA)	19
Advies van de Raad van State	27
Ontwerp van decreet	39
Bijlage: Richtlijn 2008/96/EG van het Europees Parlement en de Raad	45

MEMORIE VAN TOELICHTING

A. Doelomschrijving

Dit decreet zet, voor wat Vlaanderen betreft, de richtlijn 2008/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 november 2008 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur om in intern recht.

De richtlijn wil een uniform, constant en hoog niveau van verkeersveiligheid op het trans-Europese wegennet verzekeren.

In het witboek van 12 september 2001 ‘Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen’ stelt de Europese Commissie zich tot doel het aantal slachtoffers op de wegen in de Europese Unie tussen 2001 en 2010 te halveren.

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.

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 aantal slachtoffers op de wegen verder te doen dalen, zijn echter ook op andere terreinen maatregelen vereist. Het beheer van de verkeersveiligheid van de weginfrastructuur biedt hier een aanzienlijke ruimte voor verbeteringen, waarvan gebruik moet worden gemaakt. De richtlijn 2008/96 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van de weginfrastructuur wenst hieraan tegemoet te komen.

Het vaststellen van passende procedures is hierbij van essentieel belang. De richtlijn stelt aldus vier procedures vast die allen bijdragen tot het verbeteren van de verkeersveiligheid van de weginfrastructuur van het trans-Europese vervoersnet en het reduceren van het aantal verkeersongevallen.

Dit ontwerp voorziet in de juridische basis voor elk van deze procedures op Vlaams niveau. Er werd voor geopteerd om in het decreet enkel de strikt noodzakelijke wettelijke bepalingen op te nemen. De gedetailleerde uitwerking van deze procedures maakt geen onderdeel uit van dit decreet en zal bij uitvoeringsbesluit worden geregeld.

De nadere vaststelling van deze procedures zou, omwille van het gedetailleerd karakter, immers niet op haar plaats zijn in een decreet. Bovendien laat deze manier van werken toe om op een relatief eenvoudige wijze in te spelen op nieuwe inzichten. Het is gemakkelijker om hierop in te spelen door een uitvoeringsbesluit aan te passen, dan door het decreet te wijzigen.

Voorlopig is het decreet, net zoals de richtlijn, alleen van toepassing op wegen die deel uitmaken van het trans-Europese wegennet, maar in de toekomst kan dit toepassingsgebied door de Vlaamse Regering worden uitgebreid.

B. Artikelsgewijze toelichting

Artikel 1

De bevoegdheid tot het omzetten van de richtlijn betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van de weginfrastructuur kadert in de bevoegdheid die de gewesten hebben inzake openbare werken en vervoer krachtens artikel 6, §1, X, 1°, 2°bis en 8°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

Deze bevoegdheid van de gewesten omvat niet alleen het concrete vaststellen van de procedures om aan de richtlijn tegemoet te komen, maar uiteraard ook het bepalen van de ‘richtsnoeren’ die als basis gelden voor het tot stand brengen van de procedures.

Ook de aanstelling en de opleiding van verkeersveiligheidsauditors behoort tot de bevoegdheid van de gewesten. De Belgische Staat kan zich deze bevoegdheid niet toe-eigenen op grond van het argument dat het hier een vaststelling van de vestigingsvoorwaarden zou betreffen.

Zowel het Arbitragehof als de Raad van State hebben in soortgelijke aangelegenheden uitspraak gedaan.

Het Arbitragehof velde op 16 januari 1997 een arrest in verband met het brevet van de havenloods. In dit arrest werd vastgesteld dat de bevoegdheid inzake vestigingsvoorwaarden niet de bevoegdheid omvat om toegangsvoorwaarden tot openbare functies vast te stellen. Dit geldt niet alleen voor ambten in openbare diensten in de organieke zin van het woord, maar ook voor de functies van personen die beroepshalve en gewoonlijk, ongeacht de aard van hun rechtsbetrekking met het gedecentraliseerd bestuur een taak van openbaar belang vervullen en aldus een openbare dienst in functionele zin behartigen.

De Raad van State sloot zich aan bij dit standpunt van het Arbitragehof in haar advies van 19 februari 2003 bij het ontwerp van koninklijk besluit tot vaststelling van de voorwaarden voor de toegang tot het beroep van ondernemer van personenvervoer over de weg. Gelet op het feit dat de gewesten bevoegd zijn voor het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer, zijn het, aldus de Raad van State, ook de gewesten die de toegang tot dit beroep kunnen regelen.

Wanneer deze principes worden toegepast op de aanstelling van de verkeersveiligheidsauditors, moet dan ook worden besloten dat enkel de gewesten bevoegd zijn om de toegang tot het beroep van deze auditors te regelen. Het gaat hier immers ook om een ‘openbare functie’. De auditor vervult ongetwijfeld een taak van ‘openbaar belang’.

De richtlijn bevat verder een aantal verplichtingen in verband met het plaatsen van verkeersborden. Zo wordt vereist dat erop wordt toegezien dat borden worden aangebracht om de weggebruikers te waarschuwen dat weggedeelten worden hersteld. Ook wordt gevraagd dat de weggebruikers in kennis worden gesteld van het bestaan van weggedeelten met een hoge verkeersongevallenconcentratie.

Er kan niet worden volgehouden dat de Belgische Staat bevoegd zou zijn op dit vlak uitvoering aan de richtlijn te geven.

Op grond van de bijzondere wet is de Belgische Staat bevoegd voor het ontwerpen van de regels van de algemene politie en de reglementering op het verkeer en vervoer. De gewesten zijn daarentegen bevoegd voor de bijzondere politie.

De plaatsing van verkeersborden tijdens werken of om de weggebruikers te waarschuwen voor een wegdek in slechte staat, kan onmogelijk als een vorm van algemene politie wor-

den beschouwd. Het gaat hier integendeel om een vorm van bijzondere politie waarvoor de gewesten bevoegd zijn.

Op dit vlak kan verwezen worden naar een advies van de Raad van State bij een ontwerp van koninklijk besluit tot wijziging van het Wegverkeersreglement dat resulteerde in het koninklijk besluit van 11 maart 1997. Door middel van dit koninklijk besluit trachtte de Belgische Staat de gewesten te verplichten aan alle toegangen tot de rotondes een welbepaald verkeersbord te plaatsen. De Belgische Staat werd hier door de Raad van State teruggefloten.

Het spreekt voor zich dat het de gewesten zijn die kunnen beoordelen in welke gevallen welke signalisatie zich opdringt. De concrete plaatsingsvoorwaarden naar aanleiding van welbepaalde situaties op de weg kunnen enkel door het gewest worden bepaald. Het gaat hier niet om algemene maar wel om bijzondere politie.

Artikel 2

Dit ontwerp vormt slechts een gedeeltelijke omzetting van de richtlijn omdat niet alle bepalingen onder de bevoegdheid van het gewest vallen. Zo behoort de omzetting van het artikel 7 van de richtlijn in verband met het gegevensbeheer tot de bevoegdheid van de Belgische Staat.

Artikel 3

Dit artikel bepaalt het toepassingsgebied van het decreet.

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

Het toepassingsgebied van het decreet wordt op dezelfde wijze beperkt tot de wegen die deel uitmaken van het trans-Europese wegennet. Thans dient hiervoor te worden verwezen naar beschikking nr. 661/2010/EU. Het trans-Europese wegennet wordt op dit moment immers geregeld door deze beschikking. Beschikking nr. 1692/96/EG waarnaar de richtlijn verwijst, werd namelijk recentelijk omwille van het feit dat deze meerdere malen herhaaldelijk en ingrijpend werd gewijzigd, ter wille van de duidelijkheid herschikt en overgenomen in deze nieuwe beschikking.

Artikel 1.3 van de richtlijn biedt aan de lidstaten de mogelijkheid om de bepalingen van de richtlijn, als een reeks goede praktijken, ook toe te passen op de nationale infrastructuur voor wegvervoer die geen deel uitmaakt van het trans-Europese wegennet.

In het licht hiervan wordt in onderhavig decreet eveneens de mogelijkheid voorzien voor de Vlaamse Regering om het toepassingsgebied van het decreet verder uit te breiden.

In een eerste fase wordt hierbij gedacht aan een uitbreiding naar alle autosnelwegen en vervolgens naar alle primaire wegen.

Artikel 4

Deze bepaling bevat de definities van de belangrijkste begrippen die in dit decreet worden gebruikt. Het gaat hierbij grotendeels om de getrouwe omzetting van de in de richtlijn vermelde definities.

Onder punt 2° wordt het begrip ‘bevoegde instantie’ gedefinieerd als: elke publieke of private organisatie die gelet op haar bevoegdheden door de Vlaamse Regering is aangewezen voor de uitvoering van dit decreet.

Hierbij dient te worden opgemerkt dat de Vlaamse Regering meerdere publieke of private instanties kan aanduiden. De Vlaamse Regering zal immers zowel instanties die vanuit hun bevoegdheden instaan voor het beheer van de weginfrastructuur als instanties die instaan voor het ontwerp en de realisatie van weginfrastructuur kunnen aanduiden als bevoegde instantie.

Het is namelijk logisch dat diegenen die betrokken zijn bij het ontwerp van een nieuwe weginfrastructuur zullen moeten instaan voor de verkeersveiligheidseffectbeoordeling en de verkeersveiligheidsaudits en dat de beheerders van de weginfrastructuur beter in staat zullen zijn om de verkeersveiligheidsinspecties en het beheer van de verkeersveiligheid op de door hen beheerde wegen.

Afhankelijk van de concrete taak en de concrete weg kan de Vlaamse Regering dan ook een andere instantie aanduiden.

Zolang onderhavig decreet enkel van toepassing is op de wegen die deel uitmaken van het trans-Europese wegennet zal wellicht voornamelijk het Agentschap Wegen en Verkeer of een afdeling of een persoon binnen dit agentschap als bevoegde instantie worden aangeduid.

Het is evenwel ook perfect mogelijk dat de Vlaamse Regering andere instanties, zoals bijvoorbeeld pps-houders en/of contracterende DBFM-partijen, als bevoegde instantie aanduidt voor een welbepaalde taak en/of een welbepaalde weg.

Een infrastructuurproject wordt gedefinieerd als een project voor de bouw van nieuwe weginfrastructuur of voor de grondige wijziging van het bestaande wegennet met gevolgen voor de hoeveelheid verkeersstroom. Zo zal bijvoorbeeld het inrichten van een spitsstrook voor bussen op de pechstrook langs autosnelwegen niet onder de definitie van infrastructuurproject vallen. Wanneer bijkomende rijstroken en een pechstrook worden aangelegd, zal wel sprake zijn van een infrastructuurproject.

Artikel 5

Dit artikel voorziet in een verkeersveiligheidseffectbeoordeling van een weg voor alle infrastructuurprojecten.

Uit deze veiligheidseffectbeoordeling 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.

Vandaar dat dit artikel bepaalt dat deze beoordeling van een weg een toelichting moet geven bij de verkeersveiligheidsoverwegingen die geleid hebben tot de keuze voor de voorgestelde oplossing en tevens alle relevante informatie moet bevatten die nodig is voor een kosten-batenanalyse.

De beoordeling wordt uitgevoerd in de planningsfase voordat het infrastructuurproject is goedgekeurd.

Artikel 3.2. van de richtlijn stelt dat bij de verkeersveiligheidseffectbeoordeling wordt getracht aan de criteria in bijlage I van de richtlijn te voldoen. Artikel 12 van de richtlijn bepaalt dat deze bijlage kan worden aangepast aan de technische vooruitgang. Om te vermijden dat bij elke wijziging van deze bijlage bij de richtlijn, het decreet moet worden gewijzigd, werd besloten om deze bijlage niet integraal op te nemen in het decreet. Voor de implementatie van deze bijlage volstaat immers een verwijzing in de wettekst waarbij de richtlijn zelf wordt omgezet.

Deze bijlage is trouwens, net zoals de overige bijlagen bij de richtlijn, niet-bindend verwoord. De criteria opgesomd in deze bijlage vormen een streefdoel. Bovendien kan men op een eenvoudige wijze kennis nemen van deze bijlage. De verwijzing naar deze bijlage kan bijgevolg volstaan (zie o.a. zaak C-478/99).

De elementen waar bij de beoordeling best rekening wordt mee gehouden, volgens de bijlage I zijn: (dodelijke) ongevallen, routekeuze en verkeerspatronen, mogelijke gevolgen voor het bestaande wegennet, weggebruikers, verkeer enzovoort. De beoordeling bevat best: de definitie van het probleem, huidige situatie en ‘niets doen’-scenario, verkeersveiligheidsdoelstellingen enzovoort.

Uiteraard spelen bepaalde elementen uit de opsomming in de bijlage geen enkele rol voor Vlaanderen, zoals bijvoorbeeld de seismische activiteit.

Artikel 7 van het decreet bepaalt dan ook dat de Vlaamse Regering gemachtigd wordt om op dit vlak nadere regels te bepalen die rekening houden met de specifieke situatie in Vlaanderen. Hierdoor kan de Vlaamse Regering, vertrekkend vanuit de in de bijlage van de richtlijn opgesomde criteria, bepalen welke criteria minimaal moeten worden beoordeeld, welke vormvereisten minimaal moeten worden nageleefd bij het uitvoeren van een verkeersveiligheidseffectbeoordeling en bepalen wie exact zal belast worden met de uitvoering ervan.

Artikel 6

Deze bepaling regelt de verkeersveiligheidsaudit die, net als de verkeersveiligheidseffectbeoordeling van artikel 5, bij elk infrastructuurproject moet worden uitgevoerd.

De verkeersveiligheidsaudit zal een overzicht van de onveilige kenmerken van een wegeninfrastructuurproject opleveren.

Artikel 4.2. van de richtlijn legt aan de lidstaten op om bij het uitvoeren van deze verkeersveiligheidsaudits te streven naar de realisatie van de in bijlage II opgesomde criteria. In de bijlage II wordt een onderscheid gemaakt tussen de criteria die worden nagestreefd naar gelang het project zich in een voorontwerpfase, een gedetailleerd-ontwerpfase, de fase voor de ingebruikneming of de fase van eerste gebruik bevindt.

Om dezelfde redenen als bij artikel 5 van dit decreet werd deze bijlage niet integraal overgenomen in het decreet.

Wel wordt in artikel 7 van het decreet bepaald dat de Vlaamse Regering gemachtigd wordt om op dit vlak nadere regels te bepalen die rekening houden met de specifieke situatie in Vlaanderen. Hierdoor kan de Vlaamse Regering, vertrekkend vanuit de in de bijlage van de richtlijn opgesomde criteria, concreet bepalen welke criteria minimaal moeten worden beoordeeld, welke vormvereisten minimaal moeten worden nageleefd bij het uitvoeren van een verkeersveiligheidsaudit en wie exact belast zal worden met de uitvoering ervan.

Het is niet de bedoeling dat het onderzoek dat plaats vond in het kader van de verkeersveiligheidseffectbeoordeling die zich in de eerste planningsfase bevindt, vooraleer het project is goedgekeurd, nogmaals in dit stadium wordt overgedaan.

De verkeersveiligheidsaudit resulteert in een verslag van de auditor. Wanneer niet wordt ingegaan op de opmerkingen van de auditor, moet de bevoegde instantie de redenen hiervoor in een bijlage bij het auditverslag opnemen. Een reden om niet in te gaan op de aanbevelingen van de auditor kan bijvoorbeeld gevonden worden in het feit dat deze aanbevelingen niet ruimtelijk kunnen ingepast worden. Ook kan een voorstel dat heel positief is op het vlak van verkeersveiligheid dan weer andere neveneffecten hebben, zoals op het milieu. De auditor die zich in hoofdzaak gaat focussen op de verkeersveiligheid kan ook te

weinig rekening houden met andere maatschappelijke nadelen; al deze elementen kunnen meespelen om niet in te gaan op de aanbevelingen van de auditor.

Artikel 7

De concrete regels in verband met de verkeersveiligheidseffectbeoordeling en de verkeersveiligheidsaudits van een weg horen niet thuis in het decreet. Om deze reden is voorzien dat nadere regels kunnen worden bepaald door de Vlaamse Regering.

Artikel 8

Uit de overwegingen bij de richtlijn 2008/96/EG blijkt dat het een zorg is voor Europa het veiligheidsniveau van bestaande wegen te verbeteren 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.

Vandaar dat wordt vereist dat de classificatie van de weggedeelten met een hoog aantal ongevallen en van de verkeersveiligheid van het wegennet minstens om de drie jaar wordt beoordeeld in het kader van de beoordelingen van de exploitatie van het wegennet.

Op grond van de resultaten van de classificatie zullen weggedeelten met een hogere prioriteit door deskundigenteams worden geïnspecteerd en zullen verbeteringsmaatregelen worden genomen. Ook in verband met de classificatie bevat de richtlijn een bijlage (III) waarin de prioriteiten worden opgesomd.

Omwille van dezelfde redenen als bij artikel 5 van dit decreet werd deze bijlage niet integraal overgenomen in het decreet.

Ook hier werd er voor geopteerd om de Vlaamse Regering de bevoegdheid te verlenen om op dit vlak nadere regels te bepalen. Niet alleen kan de Vlaamse Regering hierdoor, vertrekkend vanuit de in de bijlage van de richtlijn opgesomde criteria, opleggen welke criteria minstens moeten worden nagestreefd, ze kan hierdoor eveneens bepalen wie belast zal worden met de classificatie van de weggedeelten.

De richtlijn vereist dat de weggebruikers in kennis worden gesteld van het bestaan van een weggedeelte met een hoog aantal verkeersongevallen. Aan de lidstaten wordt de wijze van kennisgeving overgelaten. Ook hier voorziet het ontwerp een delegatie aan de Vlaamse Regering om op dit vlak nadere regels te bepalen en concreet aan te geven welke maatregelen daartoe zullen worden genomen. Het is een niet nader te benadrukken evidentie dat wanneer er zou worden voor geopteerd verkeersborden te gebruiken, deze zullen moeten voldoen aan de bepalingen uit het Verdrag van Wenen. Er zou op dit vlak bijvoorbeeld ook een publicatie op een website kunnen worden overwogen.

De richtlijn vereist ook dat passende verkeerstekens worden aangebracht om weggebruikers te waarschuwen dat weggedeelten worden hersteld en dat dus de veiligheid van de weggebruikers gevaar kan lopen. Volgens de richtlijn moet het hier borden betreffen 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.

Op dit ogenblik bestaat in Vlaanderen al een uitgebreide reglementering inzake de signalisatie van wegenwerken. Om blijvend uitvoering te geven aan de richtlijn 2008/96/EG werd deze bepaling toch overgenomen in het ontwerp.

Artikel 9

Dit artikel regelt de verkeersveiligheidsinspecties die als preventieve maatregel worden uitgevoerd en die een doeltreffend instrument vormen om gevaren te voorkomen voor alle weggebruikers, inclusief de zwakke weggebruikers, ook bij wegenwerken.

Ook op dit ogenblik worden in Vlaanderen in de praktijk al regelmatig inspecties uitgevoerd naar de veiligheid van de weg.

De Vlaamse Regering kan deze verkeersveiligheidsinspecties verder vorm geven door inhoudelijke vereisten en/of vormvereisten.

Artikel 10

De richtlijn bepaalt dat “voor zover er nog geen richtsnoeren bestaan” er uiterlijk 19 december 2011 richtsnoeren moeten worden vastgesteld.

Uit de overwegingen bij de richtlijn blijkt dat het niet de bedoeling is dat alle lidstaten van nul beginnen. De lidstaten die reeds een goed functionerend systeem voor het beheer van de verkeersveiligheid van de weginfrastructuur bezitten, moeten in de gelegenheid worden gesteld hun bestaande methoden verder te gebruiken, voor zover deze in overeenstemming zijn met de doelstellingen van de richtlijn.

In Vlaanderen bestaan al heel wat ‘richtsnoeren’.

Hier kan bijvoorbeeld worden gedacht aan de ISO-procedures voor de aanleg van wegen. Er zijn ook verschillende vademecums, dienstorders enzovoort.

Deze kunnen blijven gelden maar zullen, voor zover nodig, worden bevestigd en/of verder aangevuld door de Vlaamse Regering.

Artikel 11

De richtlijn voorziet de aanstelling en de opleiding van verkeersveiligheidsauditors. Vooraleer de auditors de taken uit de richtlijn kunnen uitvoeren moeten zij eerst een opleiding volgen waarna zij een bekwaamheidscertificaat ontvangen. Zij moeten regelmatig verdere opleidingscursussen volgen.

Deze bepaling is identiek overgenomen in het ontwerp.

In Vlaanderen werden op dit vlak nog geen bekwaamheidscertificaten afgeleverd. De bepaling in de richtlijn dat certificaten die vóór de inwerkingtreding van de richtlijn werden afgegeven, erkend zijn, werd dan ook niet overgenomen.

De specifieke vereisten waaraan de auditors moeten voldoen, werden overgenomen.

Het decreet bepaalt verder nog bijkomend dat de auditors niet mogen betrokken zijn bij het ontwerp of de exploitatie van het infrastructuurproject waarop de door hen uitgevoerde audit betrekking heeft. Deze voorwaarde is enigszins strenger geformuleerd dan in de richtlijn waar enkel “gedurende de audit” geen betrokkenheid mag zijn.

De Vlaamse Regering zal de opleidingscurricula en de nadere regels in verband met de aanstelling van de verkeersveiligheidsauditors bepalen.

Artikel 12

Opdat dit decreet echt uitwerking zou kunnen hebben, zal de Vlaamse Regering op verschillende vlakken voor de verdere uitvoering moeten zorgen. Om deze reden is dan ook bepaald dat de Vlaamse Regering de datum van inwerkingtreding van het decreet zal bepalen.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Kris PEETERS

De Vlaamse Minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Hilde CREVITS

VOORONTWERP VAN DECREET



**Ontwerp van decreet betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van
weginfrastructuur**

DE VLAAMSE REGERING,

Op voorstel van de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken;

Na beraadslaging,

BESLUIT:

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken is ermee belast, in naam van de Vlaamse Regering, bij het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet in te dienen, waarvan de tekst volgt:

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Art. 2. Dit decreet voorziet in de gedeeltelijke omzetting van richtlijn 2008/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 november 2008 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur.

Art. 3. Dit decreet is van toepassing op wegen die deel uitmaken van het trans-Europese wegennet, zoals beschreven in deel 2 van bijlage I bij beschikking nr. 1692/96/EG, en heeft zowel betrekking op wegen in de ontwerp- of aanlegfase als op wegen die al in gebruik zijn.

Dit decreet is niet van toepassing op tunnels die vallen onder het decreet van 1 juni 2007 betreffende de minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet.

De Vlaamse Regering kan het toepassingsgebied van dit decreet uitbreiden.

Art. 4. In dit decreet wordt verstaan onder:

1° richtlijn 2008/96/EG: de richtlijn van het Europees Parlement en de Raad van 19 november 2008 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur;

2° bevoegde instantie: elke publieke of private organisatie op nationaal, regionaal of lokaal niveau die door de Vlaamse Regering is aangewezen voor de uitvoering van dit decreet;

3° infrastructuurproject: een project voor de bouw van nieuwe weginfrastructuur of voor de grondige wijziging van het bestaande wegennet met gevolgen voor de hoeveelheid verkeersstroom;

4° verkeersveiligheidseffectbeoordeling van een weg: een strategische vergelijkende beoordeling van het effect dat een nieuwe weg of een grondige wijziging van het bestaande wegennet heeft op het verkeersveiligheidsniveau van het wegennet;

5° 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;

6° classificatie 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;

7° 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;

8° verkeersveiligheidsinspectie: een gewone periodieke beoordeling van de kenmerken en gebreken waarvoor onderhoudswerkzaamheden nodig zijn met het oog op de verkeersveiligheid;

9° richtsnoeren: door de Vlaamse Regering vastgestelde maatregelen waarin is bepaald welke stappen moeten worden gezet en welke elementen in overweging moeten worden genomen bij de toepassing van de verkeersveiligheidsprocedures vermeld in dit decreet.

Art. 5. Voor alle infrastructuurprojecten wordt een verkeersveiligheidseffectbeoordeling van een weg uitgevoerd.

De verkeersveiligheidseffectbeoordeling van een weg wordt uitgevoerd in de planningsfase voor het infrastructuurproject is goedgekeurd. Daarbij wordt geprobeerd om te voldoen aan de criteria, vermeld in bijlage I van richtlijn 2008/96/EG.

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

Art. 6. Voor alle infrastructuurprojecten wordt een verkeersveiligheidsaudit van een weg uitgevoerd.

Bij de uitvoering van verkeersveiligheidsaudits van een weg wordt ernaar gestreefd dat wordt voldaan aan de criteria, vermeld in bijlage II van richtlijn 2008/96/EG, wordt voldaan.

Een auditor wordt aangesteld om een audit van de ontwerpkenmerken van een infrastructuurproject uit te voeren.

De auditor wordt aangesteld overeenkomstig artikel 11 en beschikt over de vereiste bekwaamheid en opleiding. Als audits door teams worden uitgevoerd, bezit ten minste één lid van het team het bekwaamheidscertificaat, vermeld in artikel 11, tweede lid.

Verkeersveiligheidsaudits van wegen maken integraal deel uit van het ontwerpproces van het infrastructuurproject in de fasen van het voorontwerp, het gedetailleerde ontwerp, voor de ingebruikneming en bij het eerste gebruik.

De auditor vermeldt in zijn auditverslag voor elke fase van het infrastructuurproject de verkeersveiligheidskritieke ontwerpelementen. Als tijdens de uitvoering van de audit onveilige kenmerken worden vastgesteld, maar het ontwerp niet wordt verbeterd vóór het einde van de geschikte fase, vermeld in bijlage II van richtlijn 2008/96/EG, vermeldt de bevoegde instantie de redenen daarvoor in een bijlage bij het auditverslag.

Het auditverslag, vermeld in het zesde lid, mondt uit in toepasselijke aanbevelingen op het gebied van veiligheid.

Art. 7. De Vlaamse Regering kan nadere regels bepalen voor de verkeersveiligheidseffectbeoordeling en de verkeersveiligheidsaudit van een weg.

Art. 8. Ten minste om de drie jaar wordt de classificatie van weggedeelten met een hoog aantal verkeersongevallen en van de verkeersveiligheid van het wegennet beoordeeld in het kader van de beoordelingen van de exploitatie van het wegennet. Daarbij wordt geprobeerd om te voldoen aan de criteria, vermeld in bijlage III van richtlijn 2008/96/EG.

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 worden door deskundigenteams geïnspecteerd tijdens bezoeken ter plaatse die uitgevoerd worden aan de hand van de elementen, vermeld in bijlage III, punt 3, van richtlijn 2008/96/EG. Ten minste één lid van het deskundigenteam moet voldoen aan de eisen, vermeld in artikel 11, derde lid, 1°.

De verbeteringsmaatregelen worden gericht op de weggedeelten, vermeld in het tweede lid. Daarbij wordt prioriteit gegeven aan de maatregelen, vermeld in bijlage III, punt 3, e), van richtlijn 2008/96/EG, en wordt aandacht geschonken aan de maatregelen met de beste kosten-batenverhouding.

Om weggebruikers te waarschuwen dat weggedeelten worden hersteld en dat de veiligheid van de weggebruikers gevaar kan lopen, worden passende verkeerstekens aangebracht die zowel overdag als 's nachts goed zichtbaar zijn, die op een veilige afstand zijn geplaatst, en die voldoen aan de bepalingen van het verdrag inzake verkeerstekens opgemaakt te Wenen op 8 november 1968.

De nodige maatregelen worden genomen om te garanderen dat de weggebruikers op de hoogte worden gebracht van het bestaan van een weggedeelte met een hoog aantal verkeersongevallen. Als verkeersborden worden gebruikt, voldoen die aan de bepalingen van het verdrag inzake verkeerstekens opgemaakt te Wenen op 8 november 1968 inzake verkeerstekens.

De Vlaamse Regering kan nadere regels bepalen voor de classificatie van weggedeelten met een groot aantal verkeersongevallen en het beheer van de verkeersveiligheid van het wegennet.

Art. 9. Verkeersveiligheidsinspecties van wegen die in gebruik zijn, worden uitgevoerd om de veiligheidskenmerken van de wegen te identificeren en ongevallen te voorkomen.

De verkeersveiligheidsinspecties, vermeld in het eerste lid, bestaan uit periodieke inspecties van het wegennet en onderzoek naar mogelijke verkeersveiligheidseffecten van wegwerkzaamheden in relatie tot de verkeersstroom.

De bevoegde instantie moet voldoende regelmatig periodieke inspecties uitvoeren zodat een toereikend verkeersveiligheidsniveau voor de desbetreffende weginfrastructuur verzekerd is.

De Vlaamse Regering kan nadere regels bepalen voor de verkeersveiligheidsinspecties vermeld in het eerste lid, en het onderzoek naar de mogelijke verkeersveiligheidseffecten van wegwerkzaamheden.

Met behoud van de toepassing van artikel 10 stelt de Vlaamse Regering richtsnoeren vast voor tijdelijke verkeersveiligheidsmaatregelen die van toepassing zijn op wegwerkzaamheden. Ze voert ook een passend inspectieschema uit om te verzekeren dat die richtsnoeren worden nageleefd.

Art. 10. De Vlaamse Regering stelt richtsnoeren vast om de bevoegde instantie bij te staan bij de uitvoering van dit decreet.

Art. 11. De Vlaamse Regering stelt opleidingscurricula voor verkeersveiligheidsdeskundigen vast.

Als verkeersveiligheidsauditoren taken uitvoeren als vermeld in dit decreet, moeten zij een eerste opleiding volgen, waarna zij een bekwaamheidscertificaat ontvangen. Vervolgens moeten zij regelmatig opleidingen volgen.

De auditoren worden aangesteld overeenkomstig de volgende vereisten:

- 1° ze hebben relevante ervaring op het gebied van wegenontwerp, wegenverkeersveiligheidstechnieken en ongevalsanalyse of hebben daarover een opleiding gevolgd;
- 2° twee jaar nadat de Vlaamse Regering overeenkomstig artikel 10 richtsnoeren heeft vastgesteld, worden verkeersveiligheidsaudits alleen uitgevoerd door auditoren, of door teams waar auditoren deel van uitmaken, die voldoen aan de eisen, vermeld in het tweede en derde lid van dit artikel;

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

De Vlaamse Regering bepaalt de nadere regels voor de aanstelling van de verkeersveiligheidsauditoren.

Art. 12. Dit decreet treedt in werking op een door de Vlaamse Regering vast te stellen datum.

Brussel,

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Kris PEETERS

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Hilde CREVITS

ADVIES VAN DE MOBILITEITSRAAD VAN VLAANDEREN (MORA)



Advies

**over het voorontwerp van decreet
betreffende het beheer van de
verkeersveiligheid van weginfrastructuur**

Brussel, 30 augustus 2010

Inhoud

1.	Inleiding	23
2.	Advies	23

1. Inleiding

De Mobiliteitsraad van Vlaanderen ontving op 16 juli 2010 de vraag voor advies over het voorontwerp van decreet betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur.

Het voorontwerp van decreet beoogt de gedeeltelijke¹ omzetting van richtlijn 2008/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 november 2008 over het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur. De richtlijn heeft als doelstelling procedures vast te stellen om de verkeersveiligheid op het trans-Europese wegennet te verbeteren. Zo voorziet de richtlijn in de opmaak van een verkeersveiligheidseffectbeoordeling in de planningsfase van een infrastructuurproject, in de uitvoering een verkeersveiligheidsaudit doorheen de verschillende fasen van het beleidsproces, in de periodieke inspecties van in gebruik zijnde wegen, in de vaststelling van richtsnoeren en in de classificatie van het wegennet op basis van de verkeersveiligheid. Hiertoe moeten verkeersveiligheidsauditoren worden opgeleid en aangesteld. Het voorontwerp van decreet reikt de juridische basis aan voor deze procedures op Vlaams niveau.

2. Advies

De Mobiliteitsraad wijst op het belang van een doorgedreven en integrale aanpak van de verkeersveiligheid. De Raad kan zich daarom vinden in de uitgangspunten van de richtlijn en het voorontwerp van decreet. Door ook in te grijpen in het beheer van de verkeersveiligheid van de weginfrastructuur wordt een verdere stap gezet naar een integrale benadering van de verkeersveiligheidsproblematiek.

De Minister kiest er in het ontwerpdecreet voor om de omzetting van de richtlijn te beperken tot de strikt noodzakelijke juridische bepalingen. In een volgende fase zullen de beleidskeuzes en de invulling van de procedures via uitvoeringsbesluiten verder worden uitgewerkt.

De Mobiliteitsraad formuleert hieronder zijn bekommernissen en opmerkingen die moeten meegenomen worden bij de verdere uitwerking van het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur en de invulling van de uitvoeringsbesluiten.

¹ Gedeeltelijk omdat niet alle bepalingen onder de bevoegdheid van het Vlaams Gewest vallen.

Ruimte voor debat

De Mobiliteitsraad stelt vast dat de Vlaamse Regering de bevoegdheid voor de verdere uitwerking van de procedures volledig naar zichzelf delegeert. Nochtans zijn er belangrijke elementen die volgens de Raad eerst het voorwerp moeten uitmaken van parlementair debat:

1. De keuze over de uitbreiding van het toepassingsgebied van het decreet en de prioriteiten die hiervoor worden vastgelegd.
2. Het uitvoeren van de verkeersveiligheidsaudits. Wordt die taak door de overheid zelf opgenomen of zal deze worden uitbesteed aan de private sector?
3. De criteria die worden gehanteerd bij de opmaak van de verkeersveiligheidsaudits en verkeersveiligheidseffectbeoordeling.
4. Het inpassen van de verkeersveiligheidsaudit in de huidige auditprocedure? In hoeverre kan de verkeersveiligheidsaudit samen sporen met werkzaamheden van de PAC?
5. De budgettaire middelen die nodig zijn voor de realisatie van de beleidskeuzes.

Daarom stelt de MORA, zoals ook de Inspecteur van Financiën, dat het uitbreiden van het toepassingsgebied toekomt aan de decreetgever en dus niet aan de Vlaamse Regering. De uitbreiding maakt dus deel uit van het nieuwe decreet en niet van de uitvoeringsbesluiten.

De MORA vindt het logisch dat de verkeersveiligheidseffectbeoordeling (strategische en vergelijkende beoordeling) door de overheid zelf gebeurt, terwijl de verkeersveiligheidsaudit (gedetailleerde en technische controle) volledig autonoom door een onafhankelijk orgaan (aangesteld studiebureau, onafhankelijke overheidsinstelling, ...) moet gebeuren.

Verder stelt de MORA dat er afstemming moet komen tussen de in de richtlijn voorziene verkeersveiligheidsaudits en de bestaande PAC-procedures. Hierbij wordt ook onderzocht of de verkeersveiligheidsaudit als methodiek een meer expliciete plaats kan krijgen in bestaande PAC-procedures, met name bij de infrastructuurgerichte modules.

Verhouding bestaande maatregelen – nieuwe initiatieven

De MORA betreurt dat voor dit voorontwerp van decreet geen RIA werd opgemaakt. Hierdoor ontbreekt bij de opgegeven budgettaire impact, een gemotiveerde inschatting waarvoor de bijkomende middelen noodzakelijk zijn.

Een goed uitgevoerde RIA moet volgens de Mobiliteitsraad ook garanderen dat de beleidsprocessen voor de uitvoering van de verschillende procedures efficiënt en zo snel mogelijke verlopen. De MORA verwijst daarbij naar de voorstellen van de Commissies Sauwens en Berx alsook van de MORA, SARO en de SERV om te komen tot een efficiënter en sneller beleidsproces. In het licht van deze adviezen wordt dan elke procesvertraging bij infrastructuurwerken door de toepassing van de richtlijn en het decreet vermeden.

De Mobiliteitsraad acht het verder noodzakelijk dat de bestaande instrumenten (verkeersveiligheidsaudit, verkeersveiligheidseffectbeoordeling, de classificatie van de weggedeelten met een hoog aantal ongevallen...) grondig worden geëvalueerd om aldus een duidelijk zicht te krijgen op welke nieuwe instrumenten al dan niet nodig zijn voor de uitvoering van de verschillende procedures en op de hiervoor noodzakelijke budgettaire middelen.

Indien men buitenlandse procedures of methodieken wil gebruiken, moet er rekening gehouden worden met het feit dat verkeersveiligheidsaudit er vaak uitgevoerd worden op bestaande infrastructuur, nadat er problemen zijn gebleken, en niet vanaf de plan- en ontwerpfase van een project zoals terecht in Vlaanderen voorzien wordt.

In de Memorie van Toelichting van het ontwerpdecreet wordt in artikel 6 aangegeven: "Het is niet de bedoeling dat het onderzoek dat plaats vond in het kader van de verkeersveiligheidseffectbeoordeling die zich in de eerste planningsfase bevindt, vooraleer het project is goedgekeurd, nogmaals in dit stadium wordt overgedaan." Deze opmerking zou kunnen gelezen worden als zijnde het overbodig maken van een verkeersveiligheidsaudit. De MORA wijst op het verschillende karakter van een verkeersveiligheidseffectbeoordeling en een verkeersveiligheidsaudit waardoor ze elkaar niet kunnen vervangen. Ze moeten bijgevolg allebei voor een project uitgevoerd worden.

Gegevensbeheer

De richtlijn legt in art. 7 de opmaak van een ongevalsverslag op alsook de berekening van de gemiddelde maatschappelijke kosten van dodelijke en zware ongevallen. Het voorontwerp van decreet neemt deze bepalingen niet op, met de argumentatie dat de omzetting van art. 7 tot de bevoegdheid van de Belgische Staat behoort. De Mobiliteitsraad wenst zich niet te mengen in institutionele kwesties die in verschillende begeleidende documenten van het ontwerpdecreet voorkomen. De MORA stelt echter vast dat de Vlaamse Regering zelf de intentie heeft om een Vlaams verkeersongevallenanalysecentrum op te richten. Een dergelijke verdeling van taken tussen Vlaamse en federale instanties kan enkel tot goede resultaten leiden wanneer er duidelijke afspraken zijn gemaakt over informatie- en kennisuitwisseling.

De MORA nodigt de Vlaamse Regering uit om in het kader van dit advies haar intenties bekend te maken met betrekking tot de verderzetting van haar steun aan het BART-project

Inwerkingtreding

Art. 12 van het decreet stelt dat de Vlaamse Regering de datum van inwerkingtreding van het decreet zal bepalen. De Mobiliteitsraad wijst er op dat de richtlijn stelt dat de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking moeten treden uiterlijk op 19 december 2010. De uitvoeringsbesluiten, die een jaar later op 19/12/2011 van kracht moeten worden, zullen tot belangrijke beleidskeuzes leiden. Zoals reeds aangegeven moet hiervoor voldoende draagvlak gecreëerd worden.

Het mag duidelijk zijn dat de timing voor het halen van beide deadlines bijgevolg bijzonder kort is.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

CE

KONINKRIJK BELGIË

ADVIES 48.728/3
VAN 28 SEPTEMBER 2010

VAN DE AFDELING WETGEVING
VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling Wetgeving, derde kamer, op 14 september 2010 door de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken verzocht haar, binnen een termijn van dertig dagen, van advies te dienen over een voorontwerp van decreet "betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur", heeft het volgende advies gegeven:

CE

48.728/3

1. Met toepassing van artikel 84, § 3, eerste lid, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, heeft de afdeling Wetgeving zich toegespitst op het onderzoek van de bevoegdheid van de steller van de handeling, van de rechtsgrond¹, alsmede van de vraag of aan de te vervullen vormvereisten is voldaan.

*

* *

STREKKING VAN HET VOORONTWERP

2. Het om advies voorgelegde voorontwerp van decreet strekt tot de omzetting van richtlijn 2008/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 november 2008 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur voor wat de bevoegdheden van het Vlaamse Gewest betreft. Met die richtlijn wordt beoogd een uniform, constant en hoog niveau van verkeersveiligheid op het trans-Europese wegennet te verzekeren door het beheer van de verkeersveiligheid van de weginfrastructuur te verbeteren. Hiertoe worden procedures vastgesteld inzake verkeersveiligheids-effectbeoordelingen, verkeersveiligheidsaudits, het beheer van de verkeersveiligheid van het wegennet en inzake het uitvoeren van verkeersveiligheidsinspecties door de lidstaten, en wordt de opleiding van de verkeersveiligheidsauditoren geregeld, alsmede de aan hen gestelde bekwaamheidsvereisten.

BEVOEGDHEID VAN HET VLAAMSE GEWEST

3. Globaal genomen vindt het ontwerp zijn bevoegdheidsrechtelijke grondslag in artikel 6, § 1, X, eerste lid, 1^o, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, naar luid waarvan de gewesten bevoegd zijn voor "de wegen en hun aanhorigheden".

Enkele bepalingen verdienen evenwel een nader onderzoek.

⁽¹⁾ Aangezien het gaat om een voorontwerp van decreet, wordt onder "rechtsgrond" de overeenstemming met hogere rechtsnormen verstaan.

CE

48.728/3

3.1. Luidens artikel 6, vierde lid, van het ontwerp beschikt de erin bedoelde verkeersveiligheidsauditor over de vereiste bekwaamheid en opleiding. De bekwaamheidsvereisten en de opleiding, die voltooid wordt met de afgifte van een bekwaamheidscertificaat, worden nader geregeld in artikel 11 van het ontwerp. Dat artikel bevat ook een delegatie aan de Vlaamse Regering om de opleidingscurricula voor de "verkeersveiligheidsdeskundigen" ² te bepalen.

Er dient te worden nagegaan of deze bepalingen kunnen worden ingepast in de aan de gewesten toegewezen bevoegdheid inzake de "wegen en hun aanhorigheden", dan wel of het gaat om "vestigingsvoorwaarden" in de zin van artikel 6, § 1, VI, vijfde lid, 6/, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980, die tot de bevoegdheid van de federale overheid behoren. In dat verband moet erop worden gewezen dat naar het oordeel van het Grondwettelijk Hof de bevoegdheid inzake vestigingsvoorwaarden niet de bevoegdheid omvat om de toegangsvoorwaarden tot openbare functies vast te stellen, wat niet enkel geldt voor functies in openbare diensten in de organieke zin, maar ook voor functies uitgeoefend door personen die, ongeacht de aard van hun juridische relatie met het bestuur, een taak van algemeen belang vervullen en aldus een openbare dienst in functionele zin behartigen ³.

Te dezen doet het Vlaamse Gewest, ter behartiging van decretaal omschreven taken op het vlak van de veiligheid van de wegen, en dus binnen de hem bij artikel 6, § 1, X, eerste lid, 1^o, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 toegekende bevoegdheid, een beroep op verkeersveiligheidsauditoren. Die personen vervullen bijgevolg taken van algemeen belang die hen bij decreet zijn toegewezen, zodat de decreetgever, door opleidings- en bekwaamheidsvereisten aan te nemen waaraan ze dienen te voldoen, geen vestigingsvoorwaarden vaststelt, maar blijft binnen de hem toegewezen bevoegdheid inzake de wegen en hun aanhorigheden.

(2) Met die term worden in feite de verkeersveiligheidsauditoren bedoeld (zie opmerking 14).

(3) Grondwettelijk Hof, nr. 2/97, 16 januari 1997, B.9.1; Grondwettelijk Hof, nr. 81/97, 17 december 1997, B. 12.2; Grondwettelijk Hof, nr. 67/99, 17 juni 1999, B.7.

CE

48.728/3

3.2. Artikel 8, vierde lid, van het ontwerp bepaalt dat, om weggebruikers te waarschuwen dat weggedeelten worden hersteld en hun veiligheid gevaar kan lopen, passende verkeerstekens worden aangebracht die zowel overdag als 's nachts goed zichtbaar zijn, die op veilige afstand worden geplaatst en die voldoen aan de bepalingen van het Verdrag inzake verkeerstekens, opgemaakt te Wenen op 8 november 1968. Luidens artikel 8, vijfde lid, van het ontwerp worden de nodige maatregelen genomen om te garanderen dat de weggebruikers op de hoogte worden gebracht van het bestaan van een weggedeelte met een hoog aantal verkeersongevallen; als verkeersborden worden gebruikt, voldoen die aan de bepalingen van het Verdrag inzake verkeerstekens, opgemaakt te Wenen op 8 november 1968.

Er dient te worden onderzocht of de decreetgever door het aannemen van de genoemde bepalingen betreffende de signalisatie binnen de grenzen zou blijven van de hem toegewezen bevoegdheid inzake "de wegen en hun aanhorigheden", dan wel of hij erdoor de krachtens artikel 6, § 4, 3°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 aan de federale overheid voorbehouden bevoegdheid van de "algemene politie en de reglementering op het verkeer en vervoer" zou betreden.

Tijdens de parlementaire voorbereiding van de (bijzondere) wet van 8 augustus 1988 tot wijziging van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen werd erop gewezen dat onder de bevoegdheid van de gewesten inzake de "aanhorigheden van de wegen", ook de wegsignalisatie valt⁴. Daaruit kan worden afgeleid dat de gewesten bevoegd zijn om regels te stellen betreffende het plaatsen van verkeerstekens in geval van wegenwerken. Bij de afbakening van die bevoegdheid dient evenwel rekening te worden gehouden met de reeds in herinnering gebrachte bevoegdheid van de federale overheid inzake "de algemene politie en de reglementering op het verkeer en vervoer", op grond waarvan de federale overheid onder meer bevoegd is om in algemene politiereglementen de vorm of het uitzicht van de verkeersborden te bepalen.

⁽⁴⁾ Memorie van toelichting, *Parl. St.*, Kamer, B.Z. 1988, nr. 516/1, p. 13; *Hand. Kamer*, 29 juli 1988, 1425 - verklaring van Vice Eerste Minister, Minister van Verkeerswezen en Institutionele Hervormingen. In dezelfde zin advies 25.032/9-25.033/9 van 15 juli 1996 bij een ontwerp dat geleid heeft tot het koninklijk besluit van 11 maart 1997 tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en bij een ontwerp dat geleid heeft tot het ministerieel besluit van 11 oktober 1976 waarbij de minimumafmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens worden bepaald.

CE

48.728/3

Het Vlaamse Gewest zou, behoudens wanneer zou kunnen worden aangetoond dat aan de toepassingsvoorwaarden van artikel 10 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 is voldaan, de bevoegdheid van de federale overheid betreden mocht met artikel 8, vierde en vijfde lid, van het ontwerp onder meer worden beoogd regelingen op dit laatste terrein uit te vaardigen of daartoe een mogelijkheid in te voeren.

In de nota aan de Vlaamse Regering wordt evenwel benadrukt dat enkel "concrete plaatsingsvoorwaarden naar aanleiding van welbepaalde situaties op de weg" worden beoogd en dat geen afbreuk wordt gedaan aan de algemene regels die de federale overheid bepaalt in verband met de vorm of het uitzicht van de verkeersborden. Zo begrepen doet artikel 8, vierde en vijfde lid, van het ontwerp geen bevoegdheidsprobleem rijzen.

ONDERZOEK VAN DE TEKST

Artikel 3

4. In artikel 3 van het ontwerp wordt het toepassingsgebied van de ontworpen regeling bepaald door een verwijzing naar "deel 2 van bijlage I bij beschikking nr. 1692/96/EG". Die beschikking is evenwel opgeheven bij beschikking nr. 661/2010/EU van het Europees Parlement en de Raad van 7 juli 2010 betreffende uniale richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet. Het is door een verwijzing naar die laatste beschikking dat het toepassingsgebied van de ontworpen regeling dient te worden bepaald.

Artikel 4

5. In artikel 4, 2°, van het ontwerp schrijve men *in fine*, teneinde geheel aan te sluiten op de in artikel 2, onderdeel 2, van richtlijn 2008/96/EG opgenomen definitie, "die door de Vlaamse Regering gelet op hun bevoegdheden zijn aangewezen voor de toepassing van dit decreet".

CE

48.728/3

Voorts moet erop worden gewezen dat het beginsel van de wederzijdse autonomie van de federale Staat en de gewesten eraan in de weg staat dat een federale publieke organisatie zou worden aangewezen als bevoegde instantie. Ook gelet hierop dient artikel 4, 2°, van het ontwerp te worden aangepast.

6. Aan de in artikel 4, 6°, van het ontwerp opgenomen definitie lijken, gelet op de met name Franse, Engelse, Duitse, Italiaanse en Spaanse taalversies van richtlijn 2008/96/EG, de woorden "in verhouding tot de verkeersstromen" te moeten worden toegevoegd.

Artikel 5

7. Volgens de gemachtigde is het de bevoegde instantie die de in artikel 5 bedoelde verkeersveiligheidseffectbeoordeling uitvoert. Dat wordt best uitdrukkelijk in artikel 5, eerste lid, van het ontwerp bepaald.

8. Luidens artikel 5, tweede lid, tweede zin, van het ontwerp wordt bij het uitvoeren van de verkeersveiligheidseffectbeoordeling "geprobeerd" om te voldoen aan de criteria vermeld in bijlage I bij richtlijn 2008/96/EG. In die bijlage worden (niet-bindende) richtsnoeren opgesomd: die richtsnoeren zijn gericht tot de lidstaten wanneer zij, ter omzetting van artikel 3 van die richtlijn, regels aannemen betreffende de verkeersveiligheidseffectbeoordeling.

Als zodanig dienen die richtsnoeren bijgevolg niet in de interne regelgeving te worden overgenomen; wel dienen (dwingende) regels te worden bepaald waarin zo veel mogelijk rekening wordt gehouden met die richtsnoeren.

Een gelijkaardige opmerking geldt ten aanzien van de artikelen 6, tweede lid, en 8, eerste lid, van het ontwerp.

CE

48.728/3

Artikel 7

9. Luidens artikel 7 van het ontwerp kan de Vlaamse Regering nadere regels bepalen voor de verkeersveiligheidseffectbeoordeling en de verkeersveiligheidsaudit van een weg.

Het is niet duidelijk wat de juiste draagwijdte is van die bepaling. Aangezien de Vlaamse Regering steeds op grond van haar algemene uitvoeringsbevoegdheid (artikel 20 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980) uitvoering kan geven aan decreetsbepalingen, kan worden aangenomen dat met artikel 7 wordt beoogd aan de Vlaamse Regering een eigenlijke delegatie te verlenen, zodat de Regering verdergaande regels zou kunnen nemen dan die welke op grond van de algemene uitvoeringsbevoegdheid mogelijk zijn. Nu het voorwerp van de delegatie niet nader is bepaald, zou men kunnen veronderstellen dat aan de Vlaamse Regering de bevoegdheid wordt gelaten om aanvullende regels met betrekking tot de genoemde aangelegenheden uit te vaardigen. Dat zou dan evenwel, minstens in de memorie van toelichting, dienen te worden gepreciseerd.

Eenzelfde opmerking geldt ten aanzien van de artikelen 8, laatste lid, en 9, vierde lid, van het ontwerp.

Artikel 8

10. Er moet worden bepaald door wie de in artikel 8, eerste lid, van het ontwerp bedoelde classificatie wordt beoordeeld.

11. In artikel 8, tweede en derde lid, van het ontwerp dienen respectievelijk de elementen waarmee rekening moet worden gehouden bij de inspecties door deskundigenteams en de maatregelen waaraan prioriteit moet worden besteed bij de verbeteringsmaatregelen, te worden opgesomd (of dient ter bepaling van die elementen een delegatie te worden verleend aan de Vlaamse Regering), in plaats van te verwijzen naar bepalingen van bijlage III bij richtlijn 2008/96/EG.

CE

48.728/3

12. In artikel 8, vierde lid, van het ontwerp worden de woorden "en die voldoen aan de bepalingen van het verdrag inzake verkeerstekens opgemaakt te Wenen op 8 november 1968" best weggelaten. Niet alleen drukt die passus een evidentie uit, maar ook zou erdoor ten onrechte de indruk kunnen ontstaan dat het Vlaamse Gewest bevoegd is om de vorm van de verkeersborden te bepalen, hetgeen in beginsel niet het geval is (zie opmerking 3.2).

Omwille van dezelfde redenen wordt ook best de tweede zin van artikel 8, vijfde lid, van het ontwerp weggelaten.

13. Artikel 8, vijfde lid, van het ontwerp is slechts een parafrasering van artikel 5, lid 5, van richtlijn 2008/96/EG. Ter omzetting van die bepaling dienen evenwel *in concreto* maatregelen te worden ingevoerd om de weggebruikers in kennis te stellen van het bestaan van een weggedeelte met een hoog aantal verkeersongevallen. Die maatregelen dienen in het ontwerp te worden bepaald of minstens moet aan de Vlaamse Regering een delegatie worden gegeven om die maatregelen vast te stellen.

Artikel 11

14. Uit met name de Franse, Engelse, Duitse, Italiaanse en Spaanse taalversies van artikel 9, lid 1, van richtlijn 2008/96/EG blijkt dat met de in de Nederlandse taalversie van die bepaling gehanteerde term "verkeersveiligheidsdeskundigen" in feite de term "verkeersveiligheidsauditoren" wordt bedoeld. Men schrijve derhalve in artikel 11, eerste lid, van het ontwerp "verkeersveiligheidsauditoren" in plaats van "verkeersveiligheidsdeskundigen".

Artikel 12

15. Luidens artikel 12 treedt het decreet dat thans nog in ontwerpvorm voorligt, in werking op een door de Vlaamse Regering vast te stellen datum. In dat verband dient eraan te worden herinnerd dat krachtens artikel 14, lid 1, van richtlijn 2008/96/EG de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke maatregelen om aan die richtlijn te voldoen, uiterlijk op 19 december 2010 in werking moeten zijn getreden.

CE

48.728/3

Slotopmerking

16. Considerans 18 van de aanhef van richtlijn 2008/96/EG luidt:

"In overeenstemming met punt 34 van het Interinstitutioneel Akkoord inzake beter wetgeven⁵ 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."

Mede gelet hierop verdient het aanbeveling om aan de memorie van toelichting zulk een omzettingstabel toe te voegen.

⁽⁵⁾ Voetnoot uit die considerans: PB C321 van 31.12.2003, blz. 1.

CE

48.728/3

De kamer was samengesteld uit

de Heren	P. LEMMENS,	kamervoorzitter,
	J. SMETS, B. SEUTIN,	staatsraden,
	H. COUSY, J. VELAERS,	assessoren van de afdeling Wetgeving,
Mevrouw	A.-M. GOOSSENS,	griffier.

Het verslag werd uitgebracht door Mevr. A. SOMERS, auditeur.

DE GRIFFIER

DE VOORZITTER

A.-M. GOOSSENS

P. LEMMENS

ONTWERP VAN DECREET

ONTWERP VAN DECREET

DE VLAAMSE REGERING,

Op voorstel van de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken;

Na beraadslaging,

BESLUIT:

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken is ermee belast, in naam van de Vlaamse Regering, bij het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet in te dienen, waarvan de tekst volgt:

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Art. 2. Dit decreet voorziet in de gedeeltelijke omzetting van richtlijn 2008/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 november 2008 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur.

Art. 3. Dit decreet is van toepassing op wegen die deel uitmaken van het trans-Europese wegennet, zoals beschreven in afdeling 2 van bijlage I bij beschikking nr. 661/2010/EU, en heeft zowel betrekking op wegen in de ontwerp- of aanlegfase als op wegen die al in gebruik zijn.

Dit decreet is niet van toepassing op tunnels die vallen onder het decreet van 1 juni 2007 betreffende de minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet.

De Vlaamse Regering kan het toepassingsgebied van dit decreet uitbreiden.

Art. 4. In dit decreet wordt verstaan onder:

- 1° richtlijn 2008/96/EG: de richtlijn van het Europees Parlement en de Raad van 19 november 2008 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur;
- 2° bevoegde instantie: elke publieke of private organisatie die gelet op haar bevoegdheden door de Vlaamse Regering is aangewezen voor de uitvoering van dit decreet;
- 3° infrastructuurproject: een project voor de bouw van nieuwe weginfrastructuur of voor de grondige wijziging van het bestaande wegennet met gevolgen voor de hoeveelheid verkeersstroom;
- 4° verkeersveiligheidseffectbeoordeling van een weg: een strategische vergelijkende beoordeling van het effect dat een nieuwe weg of een grondige wijziging van het bestaande wegennet heeft op het verkeersveiligheidsniveau van het wegennet;
- 5° 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;
- 6° classificatie 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, in verhouding tot de verkeersstroom, heeft plaatsgevonden;
- 7° 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;

- 8° verkeersveiligheidsinspectie: een gewone periodieke beoordeling van de kenmerken en gebreken waarvoor onderhoudswerkzaamheden nodig zijn met het oog op de verkeersveiligheid;
- 9° richtsnoeren: door de Vlaamse Regering vastgestelde maatregelen waarin is bepaald welke stappen moeten worden gezet en welke elementen in overweging moeten worden genomen bij de toepassing van de verkeersveiligheidsprocedures vermeld in dit decreet.

Art. 5. Voor alle infrastructuurprojecten wordt een verkeersveiligheidseffectbeoordeling van een weg uitgevoerd.

De verkeersveiligheidseffectbeoordeling van een weg wordt uitgevoerd in de planningsfase voor het infrastructuurproject is goedgekeurd. Daarbij wordt geprobeerd om te voldoen aan de criteria, vermeld in bijlage I van richtlijn 2008/96/EG.

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

Art. 6. Voor alle infrastructuurprojecten wordt een verkeersveiligheidsaudit van een weg uitgevoerd.

Bij de uitvoering van verkeersveiligheidsaudits van een weg wordt ernaar gestreefd dat aan de criteria, vermeld in bijlage II van richtlijn 2008/96/EG, wordt voldaan.

Een auditor wordt aangesteld om een audit van de ontwerpkenmerken van een infrastructuurproject uit te voeren.

De auditor wordt aangesteld overeenkomstig artikel 11 en beschikt over de vereiste bekwaamheid en opleiding. Als audits door teams worden uitgevoerd, bezit ten minste één lid van het team het bekwaamheidscertificaat, vermeld in artikel 11, tweede lid.

Verkeersveiligheidsaudits van wegen maken integraal deel uit van het ontwerpproces van het infrastructuurproject in de fasen van het voorontwerp, het gedetailleerde ontwerp, voor de ingebruikneming en bij het eerste gebruik.

De auditor vermeldt in zijn auditverslag voor elke fase van het infrastructuurproject de verkeersveiligheidskritieke ontwerpelementen. Als tijdens de uitvoering van de audit onveilige kenmerken worden vastgesteld, maar het ontwerp niet wordt verbeterd vóór het einde van de geschikte fase, vermeld in bijlage II van richtlijn 2008/96/EG, vermeldt de bevoegde instantie de redenen daarvoor in een bijlage bij het auditverslag.

Het auditverslag, vermeld in het zesde lid, mondt uit in toepasselijke aanbevelingen op het gebied van veiligheid.

Art. 7. De Vlaamse Regering kan nadere regels bepalen voor de verkeersveiligheidseffectbeoordeling en de verkeersveiligheidsaudit van een weg.

Art. 8. Ten minste om de drie jaar wordt de classificatie van weggedeelten met een hoog aantal verkeersongevallen en van de verkeersveiligheid van het wegennet beoordeeld in het kader van de beoordelingen van de exploitatie van het wegennet. Daarbij wordt geprobeerd om te voldoen aan de criteria, vermeld in bijlage III van richtlijn 2008/96/EG.

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 worden door deskundigenteams geïnspecteerd tijdens bezoeken ter plaatse die uitgevoerd worden aan de hand van de elementen, vermeld in bijlage III, punt 3, van richtlijn 2008/96/EG. Ten minste één lid van het deskundigenteam moet voldoen aan de eisen, vermeld in artikel 11, derde lid, 1°.

De verbeteringsmaatregelen worden gericht op de weggedeelten, vermeld in het tweede lid. Daarbij wordt prioriteit gegeven aan de maatregelen, vermeld in bijlage III, punt 3, e), van richtlijn 2008/96/EG, en wordt aandacht geschonken aan de maatregelen met de beste kosten-batenverhouding.

Om weggebruikers te waarschuwen dat weggedeelten worden hersteld en dat de veiligheid van de weggebruikers gevaar kan lopen, worden passende verkeerstekens aangebracht die zowel overdag als 's nachts goed zichtbaar zijn en die op een veilige afstand zijn geplaatst.

De nodige maatregelen worden genomen om te garanderen dat de weggebruikers op de hoogte worden gebracht van het bestaan van een weggedeelte met een hoog aantal verkeersongevallen.

De Vlaamse Regering kan nadere regels bepalen voor de classificatie van weggedeelten met een groot aantal verkeersongevallen en het beheer van de verkeersveiligheid van het wegennet.

Art. 9. Verkeersveiligheidsinspecties van wegen die in gebruik zijn, worden uitgevoerd om de veiligheidskenmerken van de wegen te identificeren en ongevallen te voorkomen.

De verkeersveiligheidsinspecties, vermeld in het eerste lid, bestaan uit periodieke inspecties van het wegennet en onderzoek naar mogelijke verkeersveiligheidseffecten van wegwerkzaamheden in relatie tot de verkeersstroom.

De bevoegde instantie moet voldoende regelmatig periodieke inspecties uitvoeren zodat een toereikend verkeersveiligheidsniveau voor de desbetreffende weginfrastructuur verzekerd is.

De Vlaamse Regering kan nadere regels bepalen voor de verkeersveiligheidsinspecties vermeld in het eerste lid, en het onderzoek naar de mogelijke verkeersveiligheidseffecten van wegwerkzaamheden.

Met behoud van de toepassing van artikel 10 stelt de Vlaamse Regering richtsnoeren vast voor tijdelijke verkeersveiligheidsmaatregelen die van toepassing zijn op wegwerkzaamheden. Ze voert ook een passend inspectieschema uit om te verzekeren dat die richtsnoeren worden nageleefd.

Art. 10. De Vlaamse Regering stelt richtsnoeren vast om de bevoegde instantie bij te staan bij de uitvoering van dit decreet.

Art. 11. De Vlaamse Regering stelt opleidingscurricula voor verkeersveiligheidsauditoren vast.

Als verkeersveiligheidsauditoren taken uitvoeren als vermeld in dit decreet, moeten zij een eerste opleiding volgen, waarna zij een bekwaamheidscertificaat ontvangen. Vervolgens moeten zij regelmatig opleidingen volgen.

De auditoren worden aangesteld overeenkomstig de volgende vereisten:

1° ze hebben relevante ervaring op het gebied van wegenontwerp, wegenverkeersveiligheidstechnieken en ongevalsanalyse of hebben daarover een opleiding gevolgd;

- 2° twee jaar nadat de Vlaamse Regering overeenkomstig artikel 10 richtsnoeren heeft vastgesteld, worden verkeersveiligheidsaudits alleen uitgevoerd door auditoren, of door teams waar auditoren deel van uitmaken, die voldoen aan de eisen, vermeld in het tweede en derde lid van dit artikel;
- 3° de auditoren zijn niet betrokken bij het ontwerp of de exploitatie van het infrastructuurproject waarop de door hen uitgevoerde audit betrekking heeft.

De Vlaamse Regering bepaalt de nadere regels voor de aanstelling van de verkeersveiligheidsauditoren.

Art. 12. Dit decreet treedt in werking op een door de Vlaamse Regering vast te stellen datum.

Brussel, 3 december 2010.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Kris PEETERS

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Hilde CREVITS

BIJLAGE:

Richtlijn 2008/96/EG van het Europees Parlement en de Raad

RICHTLIJNEN

RICHTLIJN 2008/96/EG VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

van 19 november 2008

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 ⁽¹⁾,

Na raadpleging van het Comité van de Regio's,

Handelend volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag ⁽²⁾,

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 ⁽³⁾ 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.
- (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 ⁽⁴⁾ 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.

⁽¹⁾ PB C 168 van 20.7.2007, blz. 71.⁽²⁾ Advies van het Europees Parlement van 19 juni 2008 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad) en besluit van de Raad van 20 oktober 2008.⁽³⁾ PB L 228 van 9.9.1996, blz. 1.⁽⁴⁾ 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 gevaaren 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 ⁽¹⁾.
- (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 ⁽²⁾ 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,

HEBBER DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

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.

⁽¹⁾ PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

⁽²⁾ PB C 321 van 31.12.2003, blz. 1.

29.11.2008

NL

Publicatieblad van de Europese Unie

L 319/61

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 wegnnet”: het wegnnet, 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 wegnnet hebben op het verkeersveiligheidsniveau van het wegnnet;
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 wegnnet 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 wegnnet”: een methode voor het afbakenen, analyseren en indelen van gedeelten van het bestaande wegnnet 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 wegnnet met gevolgen voor de hoeveelheid verkeersstroom.

Artikel 3

Verkeersveiligheidseffectbeoordeling van een weg 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 verkeersveiligheidsoverwegingen 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 erop 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 erop toe dat deze uiterlijk 19 december 2011 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.

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

Artikel 9**Aanstelling en opleiding van auditoren**

1. De lidstaten zien erop toe dat uiterlijk 19 december 2011 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.

29.11.2008

NL

Publicatieblad van de Europese Unie

L 319/63

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.

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 19 december 2010 aan deze richtlijn te voldoen. Zij delen de Commissie de tekst van die bepalingen onverwijld mee.
2. De lidstaten delen de Commissie de tekst mee 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*.

Artikel 16

Adressaten

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Straatsburg, 19 november 2008.

Voor het Europees Parlement

De voorzitter

H.-G. PÖTTERING

Voor de Raad

De voorzitter

J.-P. JOUYET

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 (bv. afritten, kruispunten, overwegen);
 - d) weggebruikers, met inbegrip van kwetsbare weggebruikers (bv. 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 (bv. 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 weg toegelaten 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 (bv. voetgangers, fietsers en bestuurders van motorvoertuigen);
- i) gebruikersvriendelijke aanpassing van de afschermende 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 afschermdende 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 afschermdende constructies langs de weg;
 - totstandbrenging en verbetering van scheiding van rijbanen met verschillende rijrichting;
 - wijziging van het ontwerp van de inhaal mogelijkheden;
 - 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.