

Brussel, 27 november 2018
(OR. en)

14109/1/18
REV 1

Interinstitutioneel dossier:
2018/0129(COD)

TRANS 530

VERSLAG

van:	het secretariaat-generaal van de Raad
aan:	Raad
nr. vorig doc.:	ST 14109/18
Nr. Comdoc.:	ST 9040/18 + ADD 1
Betreft:	Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 2008/96/EG betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur – Algemene oriëntatie

I. INLEIDING

1. De Commissie heeft het in hoofde genoemde voorstel op 17 mei 2018 toegezonden aan het Europees Parlement en de Raad, als onderdeel van het zogenoemde "derde mobiliteitspakket".
 - De voornaamste doelstelling van het voorstel bestaat erin het aantal verkeersdoden en zwaargewonden in het verkeer te verminderen.
 - De Commissie is van oordeel dat de geldende richtlijn niet geheel voldoet aan de doelstelling het aantal verkeersdoden tegen 2020 te halveren, en dat krachtiger maatregelen moeten worden getroffen.
 - De Commissie heeft geconstateerd dat een deel van de reizen op het TEN-T-netwerk plaatsvindt op wegen met lage veiligheidsprestaties. De Commissie merkt ook op dat de wegen buiten het TEN-T-netwerk een lage ingebouwde veiligheid hebben en dat er grote verschillen in veiligheidsprestaties bestaan tussen wegen in verschillende delen van de Europese Unie.

- Voorts stelt de Commissie voor harmonisatie en uitwisseling van kennis tussen lidstaten te bevorderen, kwetsbare weggebruikers te beschermen, de uitrol van nieuwe technologieën te verbeteren en de follow-up van de bevindingen in het kader van procedures voor het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur te verbeteren.
 - Het voorstel is ingediend als een wijzigingsrichtlijn.
2. De Commissie vervoer en toerisme (TRAN) van het Europees Parlement heeft op 19 juli 2018 mevrouw Daniela Aiuto (EFDD, IT) aangewezen als rapporteur. De Commissie industrie, onderzoek en energie (ITRE) heeft besloten geen advies te verstrekken. De commissie zou op 3 december 2018 tot stemming moeten overgaan.
 3. Het Europees Economisch en Sociaal Comité heeft op 17 oktober 2018 advies over het voorstel uitgebracht. Het Europees Comité van de Regio's heeft nog geen advies uitgebracht.
 4. De Zweedse Rijksdag heeft een gemotiveerd advies uitgebracht over de toepassing van het subsidiariteitsbeginsel. De Tsjechische Kamer van Afgevaardigden en de Tsjechische Senaat hebben resoluties aangenomen over de toepassing van de beginselen van subsidiariteit en evenredigheid.

II. BESPREKING IN DE RAADSINSTANTIES

5. De Groep landtransport maakte op 12 juni 2018 een aanvang met de bespreking van het voorstel met een algemene presentatie door de Commissie. De effectbeoordeling werd besproken op 5 juli 2018.
6. Tijdens het Oostenrijkse voorzitterschap besprak de groep het voorstel in haar vergaderingen van 11 juli, 12 juli, 20 september, 24 september, 11 oktober en 12 november. Enkele van de voornaamste uitdagingen van het dossier waren de uitbreiding van het toepassingsgebied en de herziening van het huidige systeem van inspecties. Het voorzitterschap heeft een compromis ontwikkeld tussen het oude systeem van inspecties en de nieuwe proactieve aanpak die door de Commissie is geïntroduceerd.

7. Door de invoeging van nieuwe bijlagen moest de tekst aanzienlijk worden gewijzigd opdat zij kunnen dienen als richtsnoeren voor de lidstaten, zonder echter strikte wettelijke eisen op te leggen. Het voorzitterschap, dat inspiratie heeft gehaald uit voorstellen van de lidstaten, heeft twee bijlagen volledig herzien en eenvoudiger en directer gemaakt. De groep was van oordeel dat de compromissen in beide gevallen in grote lijnen bevredigend waren.
8. De huidige Richtlijn 2008/96/EG¹ werd ook vermeld in het omnibusvoorstel tot aanpassing van comitologiebepalingen in Uniewetgeving², waarvoor een partiële algemene oriëntatie is bereikt op 20 maart 2018³. Het voorzitterschap heeft dit voorstel aan de partiële algemene oriëntatie aangepast en de reeds overeengekomen wijzigingen overgenomen. Het voorzitterschap heeft ook kleine wijzigingen voorgesteld van de tekst waarover reeds overeenstemming was bereikt aangezien zij geen betrekking hadden op andere wijzigingen in het dispositief van de wijzigingsrichtlijn.

III. BELANGRIJKSTE ONOPGELOSTE VRAAGSTUK

9. De groep heeft de meeste kwesties grotendeels afgewerkt. De tekst die hier wordt voorgelegd, wordt niet volledig door de Commissie onderschreven. Het voorzitterschap is evenwel van mening dat de huidige compromistekst een evenwichtige, maar ook een coherente oplossing biedt voor de problematiek.

IV. CONCLUSIES

10. Het Comité van permanente vertegenwoordigers heeft de door het voorzitterschap voorgelegde compromistekst in de bijlage bij dit document goedgekeurd. De tekst wordt nu op 3 december 2018 aan de Raad TTE (Vervoer) voorgelegd met het oog op de vaststelling van een algemene oriëntatie.

¹ Richtlijn 2008/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 november 2008 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur (PB L 319 van 29.11.2008, blz. 59).

² Voorstel voor een VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD tot aanpassing van een aantal rechtshandelingen die verwijzen naar de regelgevingsprocedure met toetsing, aan de artikelen 290 en 291 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie – COM(2016) 0799 final – 2016/0400 (COD).

³ Zie document ST 6933/18.

Voorstel voor een
RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD
tot wijziging van Richtlijn 2008/96/EG betreffende het beheer van de verkeersveiligheid
van weginfrastructuur

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

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

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

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

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité¹,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's²,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Het is de strategische doelstelling van de Unie om het aantal verkeersdoden tegen 2020 te halveren in vergelijking met 2010, en tegen 2050 tot nagenoeg nul terug te brengen ("Vision Zero")³. In de afgelopen jaren is de vooruitgang op weg naar de verwezenlijking van deze doelstellingen echter gestokt. In juni 2017 had de Raad zijn goedkeuring gehecht aan een nieuwe tussentijdse doelstelling om tegen 2030 het aantal zwaargewonden in het verkeer in vergelijking met 2020 te halveren⁴.

¹ PB C van , blz. .

² PB C van , blz. .

³ Mededeling van de Commissie "Naar een Europese veiligheidsruimte – Strategische beleidsoriëntaties inzake de verkeersveiligheid voor de periode 2011-2020" (COM(2010) 389 definitief).

⁴ Conclusies van de Raad over verkeersveiligheid - ter bekrachtiging van de verklaring van Valletta (Valletta, 28-29 maart 2017) (ST 9994/17).

- (2) Volgens de "Safe System"-benadering kunnen verkeersongevallen met doden en zwaargewonden bijna volledig worden voorkomen. Het is een gedeelde verantwoordelijkheid op alle niveaus om ervoor te zorgen dat verkeersongevallen geen ernstige of dodelijke verwondingen tot gevolg hebben. Met name goed ontworpen en onderhouden wegen kunnen de kans op verkeersongevallen beperken, en als een ongeval toch plaatsvindt, kunnen "vergevingsgezinde" wegen (intelligent aangelegde wegen die ervoor zorgen dat rijfouten niet onmiddellijk ernstige gevolgen hebben) de ernst daarvan beperken.
- (3) De wegen van het trans-Europese netwerk, zoals gedefinieerd in Verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad¹, spelen een cruciale rol bij de ondersteuning van de Europese integratie. Er moet dan ook worden gezorgd voor een hoog niveau van veiligheid op deze wegen.
- (4) De op het trans-Europese netwerk toegepaste procedures voor het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur hebben het aantal doden en zwaargewonden in de Unie helpen terugdringen. Uit de effectbeoordeling van Richtlijn 2008/96/EG van het Europees Parlement en de Raad² blijkt duidelijk dat de lidstaten die de beginselen van het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur vrijwillig toepassen op hun nationale wegen die geen deel uitmaken van het TEN-T-netwerk, veel beter scoren op het gebied van verkeersveiligheid dan de lidstaten die dit niet doen.
- (5) Een groot gedeelte van de verkeersongevallen doet zich voor op een klein gedeelte van het wegennet, namelijk op wegen met grote verkeersintensiteiten, hoge snelheden en met grote verschillen in rijsnelheid. Een beperkte uitbreiding van het toepassingsgebied van Richtlijn 2008/96/EG tot de autosnelwegen en andere hoofdwegen die geen deel uitmaken van het TEN-T-netwerk, zal dan ook een aanzienlijke bijdrage leveren tot de verbetering van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur in de hele Unie.

¹ Verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk en tot intrekking van Besluit nr. 661/2010/EU (PB L 348 van 20.12.2013, blz. 1).

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

- (5 bis) Om ervoor te zorgen dat een dergelijke uitbreiding van het toepassingsgebied het beoogde effect heeft, is het logisch dat andere hoofdwegen ten minste de wegen omvatten die grote steden of regio's verbinden en die in de nationale wegindeling tot de hoogste wegcategorie onder de categorie "autosnelweg" behoren.
- (6) Voorts zal de verplichte toepassing van Richtlijn 2008/96/EG op alle weginfrastructuurprojecten buiten stedelijke gebieden die met financiering van de Unie worden gerealiseerd, garanderen dat deze middelen niet worden gebruikt om potentieel onveilige wegen aan te leggen.
- (6 bis) Richtlijn 2008/96/EG heeft uitsluitend betrekking op weginfrastructuur. Deze richtlijn laat derhalve de wegverkeerswetgeving onverlet, inclusief de bevoegdheid van de lidstaten om op eigen gezag beslissingen te nemen met betrekking tot wetgevingsbesluiten inzake wegverkeer. De Verdragen inzake het wegverkeer van 1949 ("het Verdrag van Genève inzake het wegverkeer") en 1968 ("het Verdrag van Wenen inzake het wegverkeer"), alsmede het Verdrag inzake verkeerstekens van 1968 dienen te worden erkend.
- (7) Risicogebaseerde veiligheidsbeoordelingen van het wegennet zijn een efficiënt en effectief instrument gebleken om te bepalen welke gedeelten van het wegennet aan een meer gerichte en gedetailleerde verkeersveiligheidsinspectie moeten worden onderworpen en welke investeringen prioriteit moeten krijgen omdat ze kunnen leiden tot een verbetering van de veiligheid op het volledige wegennet. Het volledige wegennet dat onder deze richtlijn valt, moet dan ook systematisch worden beoordeeld om de verkeersveiligheid in de hele Unie te verbeteren.
- (8) Door de best presterende onderdelen van de oude procedure voor de "classificatie en het beheer van de verkeersveiligheid van het in gebruik zijnde wegennet" te integreren in de nieuwe veiligheidsbeoordeling van het wegennet kan beter worden bepaald welke weggedeelten het grootste potentieel bieden om de veiligheid te verbeteren en waar gericht ingrijpen tot de grootste verbeteringen leidt.
- (8 bis) Om de kwaliteit, objectiviteit en efficiëntie van de procedures voor het beheer van de verkeersveiligheid te verbeteren, is het nuttig lidstaten in staat te stellen om, in voorkomend geval, te profiteren van de zich steeds verder ontwikkelende technologieën voor inspectie van weggedeelten, documentering van de verkeersveiligheid en verzameling van andere gegevens over de veiligheid van het wegennet.

- (9) Systematische follow-up van de bevindingen van de procedures van de richtlijn betreffende het beheer van de verkeersveiligheid is van cruciaal belang om de verbeteringen van de veiligheid van de weginfrastructuur tot stand te brengen die nodig zijn om de verkeersveiligheidsdoelstellingen van de Unie te bereiken. Geprioriteerde actieplannen moeten ervoor zorgen dat de nodige ingrepen zo snel mogelijk worden uitgevoerd. Met name de bevindingen van de veiligheidsbeoordeling van het wegennet moeten leiden tot gerichte verkeersveiligheidsinspecties of, indien mogelijk en kostenefficiënt, tot directe remediërende maatregelen ter verwijdering of vermindering van de risico's voor de verkeersveiligheid, zonder onnodige administratieve lasten met zich mee te brengen.
- (10) Het veiligheidsniveau van bestaande wegen moet worden verbeterd door de investeringen te richten op de weggedeelten met het hoogste aantal ongevallen en het grootste potentieel om het aantal ongevallen te doen afnemen.
- (10 bis) Financiering en financiële stimulansen op EU-niveau mogen, in overeenstemming met de toepasselijke voorwaarden, worden gebruikt om dergelijke investeringen te ondersteunen, ter aanvulling van overeenkomstige nationale investeringen en stimulansen.
- (11) Het risico op ongevallen is met name groot op delen van het wegennet die grenzen aan wegtunnels van het trans-Europese wegennet dat onder Richtlijn 2004/54/EG van het Europees Parlement en de Raad¹ valt. Om de veiligheid van het volledige wegennet te verbeteren, moet dan ook worden voorzien in gezamenlijke veiligheidsinspecties van deze weggedeelten door vertegenwoordigers van zowel de bevoegde wegenautoriteiten als de bevoegde tunnelautoriteiten.
- (12) In 2016 maakten kwetsbare weggebruikers 46 % uit van alle verkeersdoden in de Unie. De veiligheid van deze weggebruikers zou moeten verbeteren door ervoor te zorgen dat in alle procedures van de richtlijn betreffende het beheer van de verkeersveiligheid rekening wordt gehouden met deze gebruikers.
- (13) [...].
- (14) [...].

¹ Richtlijn 2004/54/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet (PB L 167 van 30.4.2004, blz. 39).

- (15) De bekendmaking van de resultaten van veiligheidsbeoordelingen van het wegennet moet het mogelijk maken om het niveau van veiligheid van infrastructuur in de hele Unie te vergelijken.
- (16) Daar de doelstelling van deze richtlijn, namelijk de vaststelling van procedures om een consequent hoog verkeersveiligheidsniveau op het hele trans-Europese netwerk en het hele netwerk van autosnelwegen en hoofdwegen in de Unie te verzekeren, niet voldoende door de lidstaten kan worden verwezenlijkt, maar beter kan worden bereikt op het niveau van de Unie, aangezien in de hele Unie verbeteringen nodig zijn om te zorgen voor convergentie naar hogere normen voor de veiligheid van weginfrastructuur, kan de Unie, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze richtlijn niet verder dan nodig is om deze doelstelling te verwezenlijken. Ten gevolge van maatregelen op het niveau van de Unie moet reizen in de Unie veiliger worden, wat op zijn beurt de werking van de interne markt moet verbeteren en de doelstelling van economische, sociale en territoriale samenhang moet ondersteunen.
- (17) Om te garanderen dat de inhoud van de procedures van de richtlijn betreffende het beheer van de verkeersveiligheid een weergave vormen van de beste beschikbare technische kennis, moet de Commissie worden gemachtigd om wetgevingshandelingen vast te stellen met het oog op de aanpassing van de bijlagen bij de richtlijn aan de technische vooruitgang. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadplegingen overgaat, onder meer op deskundigenniveau, en dat die raadplegingen worden verricht overeenkomstig de beginselen die zijn vastgelegd in het Interinstitutioneel Akkoord over beter wetgeven van 13 april 2016¹. Met name om te zorgen voor gelijke deelname aan de voorbereiding van gedelegeerde handelingen ontvangen het Europees Parlement en de Raad alle documenten op hetzelfde tijdstip als de deskundigen van de lidstaten, en hebben hun deskundigen systematisch toegang tot de vergaderingen van de deskundigengroepen van de Commissie die zich bezighouden met de voorbereiding van de gedelegeerde handelingen.

¹ PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1.

- (18) Er zijn specifieke maatregelen nodig om de praktijken op het gebied van veiligheidsbeheer te blijven verbeteren. Om eenvormige voorwaarden te waarborgen voor de uitvoering van de desbetreffende bepalingen van deze richtlijn, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend. Deze bevoegdheden moeten worden uitgeoefend overeenkomstig Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad¹.
- (19) Richtlijn 2008/96/EG moet derhalve dienovereenkomstig worden gewijzigd,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Richtlijn 2008/96/EG wordt als volgt gewijzigd:

- 1) In artikel 1 worden de leden 1, 2 en 3 vervangen en wordt lid 2 bis toegevoegd, als volgt:
 1. "Krachtens deze richtlijn worden procedures vastgesteld en uitgevoerd met betrekking tot veiligheidseffectbeoordelingen, verkeersveiligheidsaudits, verkeersveiligheidsinspecties en veiligheidsbeoordelingen van het wegennet door de lidstaten.
 2. Deze richtlijn is van toepassing op wegen die deel uitmaken van het trans-Europese netwerk, op autosnelwegen en op andere hoofdwegen, en heeft betrekking op zowel wegen in de ontwerp- of aanlegfase als op wegen die reeds in gebruik zijn.
- 2 bis. Elke lidstaat duidt de hoofdwegen op zijn grondgebied aan, rekening houdend met zijn bestaande wegindeling. Elke lidstaat stelt de Commissie uiterlijk 24 maanden na de inwerkingtreding van deze richtlijn in kennis van de hoofdwegen op zijn grondgebied. De lidstaten geven kennis van elke latere wijziging daarvan.

¹ Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13).

3. Deze richtlijn is ook van toepassing op niet onder lid 2 vallende wegen en weginfrastructuurprojecten die zich buiten stedelijke gebieden bevinden, zonder toegangen naar aanliggende percelen, en met financiering van de Unie worden gerealiseerd, met uitzondering van wegen die niet toegankelijk zijn voor algemeen verkeer met motorvoertuigen (bv. fietspaden) of wegen die niet voor algemeen verkeer zijn ontworpen (bv. toegangswegen naar industriële, landbouw- of bosbouwlocaties)".

2) Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

a) punt 1 wordt vervangen door:

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

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

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

- a) plaatselijke of tijdelijke uitzonderingen daargelaten, voorzien is van gescheiden rijbanen voor beide verkeersrichtingen, die van elkaar gescheiden zijn hetzij door een strook die niet voor het verkeer bestemd is, hetzij, bij uitzondering, op andere wijze;
- b) geen andere wegen, trein- of tramsporen, fietspaden of voetpaden gelijkvloers kruist; en
- c) door specifieke verkeerstekens als autosnelweg is aangeduid;

2 ter. "hoofdweg": een door een lidstaat aangeduide weg die grote steden of regio's verbindt;

2 quater. [...];";

c) de punten 5 en 6 worden geschrapt;

d) punt 7 wordt vervangen door wat volgt en punt 7 bis wordt toegevoegd:

"6. [...];

7. "gerichte verkeersveiligheidsinspectie": een gericht onderzoek ter opsporing van gevaarlijke omstandigheden, gebreken en problemen die het risico op ongevallen en verwondingen verhogen, aan de hand van een bezoek ter plaatse aan een bestaande weg of weggedeelte;

7 bis. "periodieke verkeersveiligheidsinspectie": een gewone periodieke beoordeling van de kenmerken en gebreken waarvoor onderhoudswerkzaamheden nodig zijn met het oog op de verkeersveiligheid";

e) het volgende punt 10 wordt toegevoegd:

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

3) Artikel 5 wordt vervangen door:

"Artikel 5

Veiligheidsbeoordeling van het wegennet

1. De lidstaten zorgen ervoor dat een veiligheidsbeoordeling van het wegennet wordt uitgevoerd op het gehele in gebruik zijnde wegennet dat onder deze richtlijn valt.

"1 bis. Aan de hand van veiligheidsbeoordelingen van het wegennet wordt het risico op ongevallen en ernstige botsingen geëvalueerd; deze beoordelingen zijn ten minste gebaseerd op:

- een visueel onderzoek, hetzij ter plaatse hetzij op elektronische wijze, van de ontwerpkenmerken van de weg (ingebouwde veiligheid); en

- een analyse van de gedeelten van het wegennet die meer dan drie jaar in gebruik zijn en waarop zich in verhouding tot de verkeersstroom een groot aantal ernstige ongevallen heeft voorgedaan;
- [...].

1 ter. De lidstaten zien erop toe dat de eerste beoordeling uiterlijk in 2025 wordt uitgevoerd. De frequentie van de volgende veiligheidsbeoordelingen van het wegennet moet volstaan om voor passende veiligheidsniveaus te zorgen, maar mag niet meer dan vijf jaar bedragen.

2. Bij de uitvoering van de veiligheidsbeoordeling van het wegennet kunnen de lidstaten rekening houden met de in bijlage III vastgestelde indicatieve elementen.
3. Op basis van de resultaten van de in lid 1 bedoelde beoordeling, en met het oog op de prioritering van de behoeften aan verdere maatregelen, delen de lidstaten alle gedeelten van het wegennet in naar veiligheidsniveau.

4. [...].

5. [...].

4) Artikel 6 wordt als volgt gewijzigd:

- a) de titel wordt vervangen door:

"Artikel 6

Periodieke verkeersveiligheidsinspecties";

- a) lid 1 wordt vervangen door:

1. "De lidstaten zien erop toe dat periodieke verkeersveiligheidsinspecties worden uitgevoerd; deze inspecties moeten voldoende regelmatig plaatsvinden om een toereikend veiligheidsniveau voor de betrokken weginfrastructuur te kunnen waarborgen.";

- b) lid 2 wordt geschrapt en lid 3 wordt vervangen door:

2. [...].
3. De lidstaten zien toe op de veiligheid van weggedeelten die grenzen aan onder Richtlijn 2004/54/EG vallende wegtunnels via gezamenlijke verkeersveiligheidsinspecties door de voor de tenuitvoerlegging van de onderhavige richtlijn bevoegde instanties en de voor de tenuitvoerlegging van Richtlijn 2004/54/EG bevoegde instanties. De gezamenlijke verkeersveiligheidsinspecties worden minstens om de zes jaar uitgevoerd."
- 5) De volgende artikelen 6 bis, 6 ter en 6 quater worden ingevoegd:

"Artikel 6 bis

Follow-up van procedures voor in gebruik zijnde wegen

1. De lidstaten zien erop toe dat de bevindingen van overeenkomstig artikel 5 uitgevoerde veiligheidsbeoordelingen van het wegennet worden gevolgd door gerichte verkeersveiligheidsinspecties of directe remediërende maatregelen.
- 1 bis. Bij de uitvoering van de gerichte verkeersveiligheidsinspecties kunnen de lidstaten rekening houden met de in bijlage II bis vastgestelde indicatieve elementen.
- 1 ter. Gerichte verkeersveiligheidsinspecties worden uitgevoerd door deskundigenteams. Ten minste één lid van het deskundigenteam moet aan de in artikel 9, lid 4, onder a), vastgestelde eisen voldoen.
2. De lidstaten zien erop toe dat de bevindingen van gerichte verkeersveiligheidsinspecties worden gevolgd door gemotiveerde beslissingen over de noodzaak van remediërende actie. De lidstaten onderzoeken met name op welke weggedeelten de weginfrastructuur moet worden verbeterd, en stellen maatregelen vast die bij voorrang moeten worden uitgevoerd om die weggedeelten veiliger te maken.
3. De lidstaten zien erop toe dat de remediërende actie wordt gericht op weggedeelten met een laag veiligheidsniveau, waar maatregelen met een groot potentieel voor de ontwikkeling van de verkeersveiligheid kunnen worden uitgevoerd en veel kosten van ongevallen kunnen worden bespaard.
4. De lidstaten zorgen voor de opstelling en regelmatige actualisering van een actieplan met op basis van risico's bepaalde prioriteiten om de tenuitvoerlegging van de vastgestelde remediërende maatregelen te volgen.

Artikel 6 ter

Bescherming van kwetsbare weggebruikers

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

Artikel 6c

Wegmarkeringen en verkeersborden

1. [...].
2. [...].

De Commissie dient uiterlijk [*PB: gelieve de datum van de inwerkingtreding + drie jaar in te vullen*] bij het Europees Parlement en de Raad een verslag in over wegmarkeringen en verkeersborden en hun zichtbaarheid en detecteerbaarheid voor zowel menselijke bestuurders als voertuigen met rijhulpsystemen of hogere niveaus van automatisering. Het verslag wordt opgesteld in samenwerking met door de lidstaten aangewezen deskundigen. Het verslag bevat met name de beoordelingen van:

- de wisselwerking tussen verschillende rijhulptechnologieën en infrastructuur;
- het effect van het weer en atmosferische fenomenen op wegmarkeringen en verkeersborden op het grondgebied van de Unie;
- de rol van verschillende internationale instanties bij de ontwikkeling van normen en andere eisen; en
- het soort en de frequentie van de onderhoudsinspanningen die de verschillende technologieën vergen, vergezeld van een kostenraming.

De lidstaten zien erop toe dat passende verkeersborden worden aangebracht om weggebruikers te waarschuwen dat weggedeelten worden hersteld en dat dus de veiligheid van de weggebruikers gevaar kan lopen. Deze borden omvatten ook 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 bis) In artikel 7 wordt het volgende lid 1 bis ingevoegd:

"1 bis. De Commissie kan bij uitvoeringshandeling richtsnoeren vaststellen aan de hand waarvan verslag moet worden uitgebracht over de ernst van het ongeval en het aantal dodelijke slachtoffers en gewonden. Deze uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 13, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure."

6) Artikel 10 wordt vervangen door:

"Artikel 10

Uitwisseling van beste praktijken

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

7) In artikel 11 wordt lid 2 geschrapt:

"2. [...]"

- 8) Het volgende artikel 11 bis wordt ingevoegd:

"Artikel 11 bis

Verslaglegging

1. De lidstaten dienen uiterlijk 31 oktober 2026 en daarna om de vijf jaar een verslag in bij de Commissie over de veiligheidsclassificatie van de overeenkomstig artikel 5 beoordeelde weggedeelten."

- 9) Artikel 12 wordt vervangen door:

"Artikel 12

Wijziging van de bijlagen

De Commissie is overeenkomstig artikel 12 bis bevoegd bij gedelegeerde handeling de bijlagen te wijzigen teneinde deze aan de technische vooruitgang aan te passen."

- 10) Het volgende artikel 12 bis wordt ingevoegd:

"Artikel 12 bis

Uitoefening van de bevoegdheidsdelegatie

1. De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend onder de in dit artikel neergelegde voorwaarden.
2. De in artikel 12 vermelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend voor een termijn van vijf jaar, met ingang van [*PB: gelieve de datum van inwerkingtreding in te vullen*]. De Commissie stelt uiterlijk negen maanden voor het einde van de termijn van vijf jaar een verslag op over de bevoegdheidsdelegatie. De bevoegdheidsdelegatie wordt stilzwijgend met termijnen van dezelfde duur verlengd, tenzij het Europees Parlement of de Raad zich uiterlijk drie maanden voor het einde van de lopende termijn tegen verlenging verzet.

3. Het Europees Parlement of de Raad kan de in artikel 12 bedoelde bevoegdheidsdelegatie te allen tijde intrekken. Het besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het wordt van kracht op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie* of op een daarin genoemde latere datum. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.
 4. Vóór de vaststelling van een gedelegeerde handeling raadpleegt de Commissie de door elke lidstaat aangewezen deskundigen overeenkomstig de beginselen die zijn neergelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven¹.
 5. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling heeft vastgesteld, doet zij daarvan gelijktijdige kennisgeving aan het Europees Parlement en de Raad.
 6. Een overeenkomstig artikel 12 vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking indien het Europees Parlement noch de Raad daartegen binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van de handeling aan het Europees Parlement en de Raad bezwaar heeft gemaakt, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad voor het verstrijken van die termijn de Commissie heeft medegedeeld daartegen geen bezwaar te zullen maken. Deze termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met twee maanden verlengd."
- 11) In artikel 13 wordt lid 3 geschrapt:

"Artikel 13
Comitéprocedure

3. [...].
- 12) De bijlagen worden gewijzigd zoals aangegeven in de bijlage bij deze richtlijn.

¹ PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1.

Artikel 2

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om vóór [datum in te vullen door het PB - 24 maanden na de inwerkingtreding] aan deze richtlijn te voldoen. Zij delen de Commissie de tekst van die bepalingen onverwijld mede.

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

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

Artikel 3

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

Artikel 4

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel,

Voor het Europees Parlement Voor de Raad

De voorzitter De voorzitter

De bijlagen bij Richtlijn 2008/96/EG worden als volgt gewijzigd:

- 1) De titel van bijlage I wordt vervangen door:

**"BIJLAGE I
INDICATIEVE ELEMENTEN VAN
VERKEERSVEILIGHEIDSEFFECTBEOORDELINGEN".**

- 2) Bijlage II wordt als volgt gewijzigd:

- a) de titel wordt vervangen door:

**"BIJLAGE II
INDICATIEVE ELEMENTEN VAN VERKEERSVEILIGHEIDSAUDITS";**

- b) aan deel 1 wordt het volgende punt n) toegevoegd:

"n) bepalingen met betrekking tot kwetsbare weggebruikers:

- i) bepalingen met betrekking tot voetgangers,
- ii) bepalingen met betrekking tot fietsers,
- iii) bepalingen met betrekking tot gemotoriseerde tweewielers.";

- c) in deel 2 wordt punt h) vervangen door:

"h) bepalingen met betrekking tot kwetsbare weggebruikers:

- i) bepalingen met betrekking tot voetgangers,
- ii) bepalingen met betrekking tot fietsers,
- iii) bepalingen met betrekking tot gemotoriseerde tweewielers;".

3) De volgende bijlage II bis wordt ingevoegd:

"BIJLAGE II bis
INDICATIEVE ELEMENTEN VAN GERICHTE
VERKEERSVEILIGHEIDSINSPECTIES"

Algemeen

- Beoordeel of het wegtype geschikt is voor het beoogde doel
- Beoordeel/evalueer snelheidslimiet, naleving van snelheid en regelgeving
- Beoordeel de veiligheid voor alle weggebruikers, met name kwetsbare weggebruikers
- Beoordeel functionaliteit van of behoefte aan systemen voor verkeersbeheer en -regeling

Wegontwerp

- Beoordeel wegontwerp -*Beoordeel of het wegontwerp overeenkomt met de functie van de weg (rekening houdend met bv. wegbreedte, aantal rijstroken, snelheidslimieten, mogelijke conflicten met voetgangers en fietsers)*
- Beoordeel het tracé van wegen en het ontwerp van kruispunten en knooppunten, met inbegrip van oversteekplaatsen voor voetgangers en spoorwegovergangen
- Controleer de functie van of de behoefte aan middenbermb beveiliging
- Controleer de locatie en het ontwerp van haltes voor openbaar vervoer
- Controleer de locatie en de veiligheid van parkeerterreinen en rustplaatsen

Gevaren in de wegkant en externe gevaren

- Controleer de wegkant – let op vaste of scherpe obstakels in de wegkant, waterlopen of steile oevers of hellingen
- Controleer of er bescherming nodig is tegen vallende rotsblokken, aardverschuivingen, lawines en klimaatverandering, bv. hoge waterstromen

Wegenuitrusting

- Controleer de weggantapparatuur – let op gevaren en de doeltreffendheid van de systemen
- Beoordeel de zichtbaarheid, de leesbaarheid, de positie en de functie van wegmarkeringen, verkeersborden en verkeerstekens

Eigenschappen van het wegdek

- Controleer de kwaliteit van het wegdek
- Controleer gebreken op het gebied van grip
- Controleer de efficiëntie van de waterafvoer op en naast de weg".

- 4) Bijlage III wordt vervangen door:

"BIJLAGE III
INDICATIEVE ELEMENTEN VAN VEILIGHEIDSBEOORDELINGEN VAN HET
WEGENNET

Basisgegevens: Verkeersvolume: indien mogelijk ingedeeld naar groep van weggebruikers

- (a) "Proactieve beoordeling" – wegontwerp en veiligheidskenmerken op basis van bekende risico-elementen:

- Ontwerp om frontale botsingen te voorkomen.

Zijn hogesnelheidswegen fysiek in het midden van elkaar gescheiden? (ja/nee)

- Ontwerp om ongevallen met één voertuig te voorkomen.

Is de wegkant aangelegd op een wijze die het aantal doden en zwaargewonden beperkt (dit omvat het afwezig zijn van (niet-energie-absorberende) obstakels, steile hellingen en diep water) en zijn de wegen zo nodig van vangrails voorzien? (ja/nee)

- Ontwerp voor kwetsbare weggebruikers.

Zijn er gescheiden routes voor voetgangers en fietsers naast en over de weg (voor zover die weggebruikers de weg mogen gebruiken)? Worden voetgangers en fietsers gescheiden van motorvoertuigen op plaatsen waar die groepen van weggebruikers in niet-geringe volumes voorkomen? (ja/nee)

Wordt aanpassing van de snelheid gewaarborgd op plaatsen waar de weg door verschillende groepen van weggebruikers wordt gebruikt (zowel motorvoertuigen als voetgangers en fietsers)? (ja/nee)

- Ontwerp om zijdelingse botsingen te voorkomen.

Zijn de oversteekplaatsen goed zichtbaar? (ja/nee)

Zijn de oversteekplaatsen zodanig ontworpen dat zijdelingse botsingen (onder een hoek van 90 graden) worden voorkomen? (ja/nee)

(b) "Reactieve beoordeling" op basis van gegevens en analyse van ongevallen:

- aantal en plaats van dodelijke verkeersongevallen per groep van weggebruikers (incl. zwarte punten)
- aantal en plaats van verkeersongevallen met zwaargewonden per groep van weggebruikers
- Verhouding van het aantal doden en zwaargewonden (teller) per miljoen voertuigkilometer (noemer).

5) Bijlage IV wordt als volgt gewijzigd:

a) punt 1 wordt vervangen door:

1. "zo nauwkeurig mogelijke vermelding van de plaats van het ongeval, met inbegrip van GNSS-coördinaten;"

b) punt 5 wordt vervangen door:

- "5. ernst van het ongeval;"
