



Raad van de
Europese Unie

Brussel, 18 mei 2018
(OR. en)

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

**9040/18
ADD 4**

**TRANS 208
IA 136**

BEGELEIDENDE NOTA

van:	de heer Jordi AYET PUIGARNAU, directeur, namens de secretaris-generaal van de Europese Commissie
ingekomen:	17 mei 2018
aan:	de heer Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secretaris-generaal van de Raad van de Europese Unie
Nr. Comdoc.:	SWD(2018) 176 final
Betreft:	WERKDOCUMENT VAN DE DIENSTEN VAN DE COMMISSIE SAMENVATTING VAN DE EFFECTBEOORDELING bij het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 2008/96/EG inzake de veiligheid van weginfrastructuur

Hierbij gaat voor de delegaties document SWD(2018) 176 final.

Bijlage: SWD(2018) 176 final



Brussel, 17.5.2018
SWD(2018) 176 final

WERKDOCUMENT VAN DE DIENSTEN VAN DE COMMISSIE

SAMENVATTING VAN DE EFFECTBEOORDELING

bij

**het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van
Richtlijn 2008/96/EG inzake de veiligheid van weginfrastructuur**

{COM(2018) 274 final} - {SEC(2018) 226 final} - {SWD(2018) 175 final}

Samenvatting

Effectbeoordeling van de herziening van Richtlijn 2008/96/EG betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur en Richtlijn 2004/54/EG inzake minimumveiligheidseisen voor tunnels op het trans-Europese wegennet

A. Behoeftte aan actie

Wat is het probleem en waarom is het een probleem op EU-niveau?

Ondanks aanhoudende inspanningen op EU-, nationaal en lokaal niveau, is de daling van het aantal verkeersdoden in de voorbije jaren gestagneerd. Het lijkt onwaarschijnlijk dat de strategische doelstelling van de EU om het aantal verkeersdoden tegen 2020 te halveren in vergelijking met 2010, zal worden gehaald. De inspanningen moeten worden opgedreven op alle domeinen, onder meer wat de weginfrastructuur betreft, die in ongeveer 30 % van alle ongevallen immers nog steeds een belangrijke factor in de oorzaak en ernst van ongevallen is. Uit de effectbeoordeling en de raadplegingen zijn twee belangrijke problemen naar voren gekomen: een groot gedeelte van de verplaatsingen op het TEN-T-netwerk in het oosten van Europa, en een aanzienlijk gedeelte in het westen van Europa, vindt plaats op onveilige wegen; en de ingebouwde veiligheid van wegen buiten het TEN-T-netwerk is laag. Er zijn grote verschillen tussen de algemene veiligheidsprestaties van wegen in West-Europese en Oost-Europese lidstaten.

Wat is het streefdoel?

De algemene doelstelling van het initiatief is het aantal doden en zwaargewonden in het verkeer op het EU-wegennet terug te dringen door de veiligheidsprestaties van de weginfrastructuur te verbeteren. De vier specifieke doelstellingen zijn: 1) harmonisering en uitwisseling van kennis over deze procedures en eisen tussen de lidstaten aanmoedigen; 2) kwetsbare weggebruikers beschermen; 3) de uitrol van nieuwe technologieën verbeteren; en 4) de follow-up van bevindingen van procedures voor het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur verbeteren.

Wat is de meerwaarde van EU-maatregelen (subsidiariteit)?

In het algemeen zijn de negatieve externe effecten van het wegvervoer, waaronder doden en zwaargewonden in het verkeer, congestie en vervuiling, grensoverschrijdende problemen die niet door nationale of lokale maatregelen alleen kunnen worden opgelost. De convergentie naar hogere normen inzake veiligheid van de infrastructuur in de hele EU is een van de belangrijkste voordelen van het EU-optreden in de context van dit initiatief. Reizen op het wegennet van de EU zal veiliger worden. Landen die minder goed presteren zullen voordeel kunnen halen uit de ervaringen van de landen die het beter doen. De vaststelling van algemene prestatie-eisen voor de EU, bv. voor wegmarkeringen en verkeersborden, zal zorgen voor een gemakkelijkere en snellere uitrol van veiligheidselementen die voor hun werking afhankelijk zijn van kenmerken van de weginfrastructuur, zoals waarschuwingssystemen tegen het onbedoeld verlaten van de rijstrook. De veiligheid van kwetsbare weggebruikers zal dankzij het optreden op het niveau van de EU afzonderlijk worden beoordeeld in programma's voor de beoordeling van wegen, teneinde de veiligheid van deze weggebruikers te verbeteren op het volledige hoofdwegennet van de EU.

B. Oplossingen

Welke opties dienen zich aan? Is er al dan niet een voorkeursoptie? Zo neen, waarom niet?

De opties die betrekking hebben op het TEN-T-netwerk (beleidsopties 1-3) en de opties die betrekking hebben op het gedeelte van het netwerk dat geen deel uitmaakt van het TEN-T, zijn afzonderlijk beoordeeld.

Beleidsopties die betrekking hebben op het TEN-T-netwerk

- **Beleidsoptie 1** bestaat uit "zachte" maatregelen om de uitwisseling van kennis te bevorderen, in combinatie met wetgevende maatregelen om de transparantie van procedures te verbeteren en eisen in te voeren voor de beoordeling van de veiligheid van kwetsbare weggebruikers en om de uitrol van nieuwe technologieën te faciliteren. Deze optie zorgt ook voor een betere koppeling tussen de richtlijn betreffende het beheer van de verkeersveiligheid en de richtlijn inzake de veiligheid van tunnels.
- **Beleidsoptie 2** bouwt voort op optie 1, met toevoeging van de verplichte follow-up van inspecties via risicogebaseerde prioriteringsplannen, veiligheidsinspecties van het wegennet en algemene prestatie-eisen voor wegmarkeringen en verkeersborden.
- **Beleidsoptie 3** bouwt voort op optie 2, met toevoeging van een minimumveiligheidsniveau dat moet

worden bereikt op TEN-T-wegen, in combinatie met de vaststelling van aanvullende minimumprestatie-eisen voor wegmeubilair (motorfietsvriendelijke vangrails).

Beleidsopties die betrekking hebben op wegen die geen deel uitmaken van het TEN-T-netwerk

- **Beleids optie A** bepaalt dat elk wegenproject op het nationale wegennet dat geheel of gedeeltelijk met EU-middelen wordt gefinancierd onder de procedures van de richtlijn betreffende het beheer van de verkeersveiligheid valt.

- **Beleids optie B** stelt de procedures van de huidige richtlijn betreffende het beheer van de verkeersveiligheid verplicht voor nationale wegen/hoofdwegen die geen deel uitmaken van het TEN-T.

- **Beleids optie C** bouwt voort op optie B en breidt de maatregelen van beleids optie 2 uit tot nationale wegen/hoofdwegen die geen deel uitmaken van het TEN-T.

De voorkeursopties zijn beleids opties **2** en **C**. Deze twee opties kunnen worden gecombineerd.

Hoe reageren de verschillende belanghebbenden? Wie steunt welke optie?

Maatregelen die tot doel hebben de transparantie en follow-up te verbeteren en beter tegemoet te komen aan de behoeften van kwetsbare weggebruikers kunnen op brede steun rekenen. De meeste lidstaten staan ook open voor het idee van wegennetinspecties, maar sommige hebben vragen bij het opleggen van een minimumveiligheidsniveau voor het TEN-T, met name wat de kosten en de te gebruiken methode betreft. De uitbreiding van het toepassingsgebied tot wegen die geen deel uitmaken van het TEN-T bleek het meest controversiële voorstel; de ngo's en het bedrijfsleven waren voorstander van een uitbreiding, maar de autoriteiten van de lidstaten willen dat de toepassing beperkt blijft tot het TEN-T.

C. Effecten van de voorkeursoptie

Wat zijn de voordelen van de voorkeursoptie (indien er een voorkeur is, anders van de belangrijkste opties)?

Naar verwachting zal de combinatie van beleids opties 2 en C de volgende effecten hebben:

- naar schatting 3 200 doden minder en 20 700 zwaargewonden minder in het verkeer in de periode 2020-2030, in vergelijking met het basisscenario (14 650 doden minder en 97 502 zwaargewonden minder in de periode 2020-2050).

- goede follow-up van de procedures van de richtlijn betreffende het beheer van de verkeersveiligheid in het algemeen en in het bijzonder bij wegennetinspecties zal veel kleinschalige ingrepen op het wegennet in kwestie tot gevolg hebben. Dergelijke activiteiten worden typisch uitgevoerd door kleine en middelgrote ondernemingen, die dus waarschijnlijk profijt zullen trekken van het initiatief.

- Het is mogelijk dat de maatregelen ook een klein positief effect hebben op het milieu. Een daling van het aantal ongevallen kan de algemene doorstroming van het verkeer licht verbeteren. Dit kan de congestie, en dus ook het energieverbruik en de emissies, doen afnemen. Deze effecten zullen naar verwachting echter zeer klein zijn, en worden daarom niet gekwantificeerd.

Wat zijn de kosten van de voorkeursoptie (indien er een voorkeur is, anders van de belangrijkste opties)?

De kosten van de tenuitvoerlegging van de relevante procedures en de uitvoering van nodige verbeteringen van het wegennet worden geraamd op 9 444 miljoen euro.

Wat zijn de gevolgen voor kleine en middelgrote ondernemingen en het concurrentievermogen?

Het mkb zal waarschijnlijk baat hebben bij dit initiatief (zie hierboven). Door het betrekkelijk lokale karakter van de activiteiten wordt geen effect op het concurrentievermogen van EU-ondernemingen verwacht.

Zijn er significante gevolgen voor de nationale begrotingen en overheden?

Ja, de kosten van het initiatief komen ten laste van de nationale begrotingen en overheden. Deze kosten zullen echter ruimschoots worden gecompenseerd door de sociale baten van het initiatief.

Zijn er nog andere significante gevolgen?

Nee.

Evenredigheid?

De voorkeursoptie gaat niet verder dan wat nodig is om het oorspronkelijke probleem op te lossen en komt tegemoet aan de doelstellingen van het initiatief. De uitbreiding van het toepassingsgebied tot wegen die geen deel uitmaken van het TEN-T is evenredig omdat ze betrekking heeft op 15 % van de lengte van het wegennet, waarop ongeveer 39 % van alle verkeersdoden in de EU vallen. Om de evenredigheid nog

sterker te waarborgen, zullen de lidstaten worden betrokken bij de exacte afbakening van het wegennet in kwestie.

D. Follow-up

Wanneer wordt dit beleid geëvalueerd?

Zodra het nieuwe wetgevingskader volledig van toepassing is, voeren de diensten van de Commissie een evaluatie uit om na te gaan of de doelstellingen zijn bereikt. Het doel van deze evaluatie, die gebaseerd is op de veiligheidsclassificatie van de wegen die onder de procedures vallen, de centrale voortgangsindicator die in de effectbeoordeling is gedefinieerd, is na te gaan of de nieuwe maatregelen tot een verbetering van de situatie hebben geleid.