

171

Besluit van 24 mei 2023 ter implementatie van richtlijn 2008/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 19 november 2008 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur (PbEU 2008, L 319) alsmede richtlijn (EU) 2019/1936 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 23 oktober 2019 tot wijziging van richtlijn 2008/96/EG betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur (PbEU 2019, L 305) (Besluit verkeersveiligheid weginfrastructuur)

Wij Willem-Alexander, bij de gratie Gods, Koning der Nederlanden, Prins van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat van 16 november 2022, nr. IENW/BSK-2022/247658, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Gelet op richtlijn 2008/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 19 november 2008 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur (PbEU 2008, L 319) alsmede richtlijn (EU) 2019/1936 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 23 oktober 2019 tot wijziging van richtlijn 2008/96/EG betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur (PbEU 2019, L 305) en gelet op artikel a4c van de Wegenverkeerswet 1994;

De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van 15 februari 2023, nr. W17.22.00168/IV);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat van 23 mei 2023, nr. IENW/BSK-2023/132807, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

Paragraaf 1. Algemene bepalingen

Artikel 1

In dit besluit wordt verstaan onder:
autosnelweg: autosnelweg als bedoeld in artikel 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990;

autoweg: autoweg als bedoeld in artikel 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990;

bestemmingsverkeer: bestemmingsverkeer als bedoeld in artikel 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990;

bijzondere verkeersveiligheidsinspecteur: persoon die vakbekwaam is voor het uitvoeren van gerichte verkeersveiligheidsinspecties;

opleidingsprogramma: beschrijving van de inhoudsgebieden waarop een opleiding betrekking heeft;

richtlijn 2004/54/EG: Richtlijn 2004/54/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake de minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet (PbEG 2004, L 167);

richtlijn 2008/96/EG: Richtlijn 2008/96/EG betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur van het Europees Parlement en de Raad van 19 november 2008 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur (PbEU 2008, L 319);

vakbekwaamheidscertificaat VVA: verklaring dat een persoon vakbekwaam is voor het uitvoeren van verkeersveiligheidsaudits;

vakbekwaamheidscertificaat G-VVI: verklaring dat een persoon vakbekwaam is voor het uitvoeren van gerichte verkeersveiligheidsinspecties;

veiligheidsbeambte: veiligheidsbeambte als bedoeld in artikel 5 van de Wet aanvullende regels veiligheid wegtunnels;

verbeteringsmaatregelen: maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid;

verkeersintensiteit: aantal voertuigen dat binnen een bepaalde tijd over een wegvak rijdt;

verkeersveiligheidsauditor: persoon die vakbekwaam is voor het uitvoeren van verkeersveiligheidsaudits;

verordening (EU) 1315/2013: 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 (PbEU 2013, L 348);

weginfrastructuurproject: project voor de aanleg van een nieuwe weg of nieuw wegennet of een grondige wijziging van een weg of wegennet met gevolgen voor de verkeersintensiteit;

wet: Wegenverkeerswet 1994.

Artikel 2

1. Dit besluit is van toepassing op:
 - a. wegen die deel uitmaken van het Nederlandse deel van het wegennet, genoemd in bijlage I bij verordening (EU) 1315/2013;
 - b. autosnelwegen en autowegen;
 - c. wegen die zich buiten de bebouwde kom bevinden, geen toegangen naar aanliggende percelen omvatten en met financiering van de Europese Unie worden gerealiseerd, met uitzondering van wegen die niet openstaan voor het openbaar verkeer met motorvoertuigen en wegen die slechts openstaan voor het openbaar verkeer met motorvoertuigen voor zover het bestemmingsverkeer betreft;
 - d. weginfrastructuurprojecten voor wegen als bedoeld in onderdelen a tot en met c.
2. In afwijking van het eerste lid, is dit besluit niet van toepassing op wegen in tunnels als bedoeld in richtlijn 2004/54/EG.
3. De beheerder van een weg is bevoegd om dit besluit toe te passen op andere wegen dan de wegen, bedoeld in het eerste lid. Indien de beheerder gebruikmaakt van deze bevoegdheid, deelt hij dit mee aan Onze Minister op de door Onze Minister aangegeven wijze.

4. Indien de aanleg of wijziging van een weg gevolgen heeft voor de lijst van wegen waarop dit besluit van toepassing is, deelt het voor die weg aangewezen bestuursorgaan als bedoeld in artikel 18 van de wet dit mee aan Onze Minister op de door Onze Minister aangegeven wijze.

Artikel 3

1. De beheerder van een weg voert in elk geval de volgende procedures uit:

- a. de verkeersveiligheidseffectbeoordeling, genoemd in artikel 4;
- b. de verkeersveiligheidsaudit, genoemd in artikel 5;
- c. de verkeersveiligheidsbeoordeling, genoemd in artikel 8;
- d. de periodieke verkeersveiligheidsinspectie, genoemd in artikel 9;
- e. de gerichte verkeersveiligheidsinspectie, genoemd in artikel 10;
- f. het opstellen van een ongevalsverslag, genoemd in artikel 12.

2. De beheerder van een weg houdt bij de procedures rekening met de belangen van kwetsbare weggebruikers.

3. De beheerder van een weg beschikt over een inspectieschema aan de hand waarvan de beheerder toezicht houdt op de verkeersveiligheid bij wegwerkzaamheden.

Paragraaf 2. Verkeersveiligheidseffectbeoordeling

Artikel 4

1. De beheerder van een weg voert een verkeersveiligheidseffectbeoordeling uit in de fase van de voorbereiding van een weginfrastructuurproject waarin de keuze voor het voorgenomen ontwerpalternatief tot stand komt.

2. Een verkeersveiligheidseffectbeoordeling is een strategische vergelijkende beoordeling van het effect dat een weginfrastructuurproject heeft op het verkeersveiligheidsniveau van het wegennet.

3. Bij de verkeersveiligheidseffectbeoordeling wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met de elementen, genoemd in bijlage I bij richtlijn 2008/96/EG.

4. De verkeersveiligheidseffectbeoordeling bevat:

- a. een toelichting van de verkeersveiligheidsoverwegingen die mede geleid hebben tot de keuze voor het voorgenomen ontwerpalternatief;
- b. alle relevante informatie die nodig is voor een kosten-batenanalyse van de verschillende beoordeelde alternatieven.

5. Indien afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing is op de voorbereiding van het besluit voor een weginfrastructuurproject waarvoor een verkeersveiligheidseffectbeoordeling wordt voorgescreven, wordt deze beoordeling gelijktijdig met het betreffende ontwerpbesluit voor dat weginfrastructuurproject ter inzage gelegd.

6. Indien afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht niet van toepassing is op de voorbereiding als bedoeld in het vijfde lid, wordt de verkeersveiligheidseffectbeoordeling gelijktijdig met het betreffende besluit voor dat weginfrastructuurproject ter inzage gelegd.

Paragraaf 3. Verkeersveiligheidsaudit

Artikel 5

1. De beheerder van een weg laat een verkeersveiligheidsaudit voor een weginfrastructuurproject uitvoeren door een verkeersveiligheidsauditor.

2. Een verkeersveiligheidsaudit is een onafhankelijke, gedetailleerde, systematische en technische verkeersveiligheidscontrole van de ontwerp-elementen van een weginfrastructuurproject.

3. Een verkeersveiligheidsaudit wordt uitgevoerd in de volgende vier

fasen van de voorbereiding van een weginfrastructuurproject:

- a. voorontwerpfase;
- b. fase van het gedetailleerde ontwerp;
- c. fase voor de ingebruikneming;
- d. fase van eerste gebruik.

4. Van de verkeersveiligheidsaudit wordt een verslag opgesteld. Dit verslag bevat in elk geval:

- a. een beoordeling van de verkeersveiligheidskriterieke ontwerpelementen in de betreffende fase, genoemd in bijlage II bij richtlijn 2008/96/EG;
- b. toepasselijke aanbevelingen op het gebied van verkeersveiligheid naar aanleiding van de in onderdeel a bedoelde beoordeling;
- c. indien van toepassing, de redenen waarom het ontwerp niet voor het einde van de betreffende fase wordt verbeterd, terwijl er verkeersonveilige elementen zijn gesignaleerd.

5. Een verkeersveiligheidsauditor is gedurende de verkeersveiligheidsaudit niet betrokken bij het ontwerp of de exploitatie van een weginfrastructuurproject waarop een door hem uitgevoerde verkeersveiligheidsaudit betrekking heeft.

Artikel 6

1. Een verkeersveiligheidsauditor beschikt over een vakbekwaamheids-certificaat VVA.

2. Onze Minister geeft een vakbekwaamheidscertificaat VVA op verzoek af aan de persoon die met goed gevolg de opleiding tot verkeersveiligheidsauditor heeft afgerond.

3. Onze Minister verbindt aan het vakbekwaamheidscertificaat VVA voorschriften die verband houden met de wijze waarop de kennis en vakbekwaamheid van de houder van het certificaat actueel worden gehouden.

4. Onze Minister kan het vakbekwaamheidscertificaat VVA intrekken indien de houder van het certificaat van onvoldoende kennis of vakbekwaamheid heeft blijggegeven.

5. De functie van verkeersveiligheidsauditor kan tevens worden vervuld door de persoon die voldoet aan de krachtens artikel 33, eerste lid, van de Algemene wet erkenning EU-beroepskwalificaties voor het verkrijgen van erkenning van EU-kwalificaties van voor de functie van verkeersveiligheidsauditor gestelde regels met betrekking tot het doorlopen van een aanpassingsstage of het afleggen van een proeve van bekwaamheid en zolang deze persoon blijkt geeft over voldoende kennis en vakbekwaamheid te beschikken om de functie van verkeersveiligheidsauditor te kunnen blijven uitoefenen.

Artikel 7

1. De opleiding tot verkeersveiligheidsauditor is gericht op het verwerven van gedegen en voldoende actuele kennis van ten minste:

- a. wegontwerp;
- b. verkeerstechniek;
- c. ongevalsanalyse;
- d. het auditproces.

2. Onze Minister stelt het opleidingsprogramma vast en het examenreglement behorende bij het examen ter afronding van de opleiding tot verkeersveiligheidsauditor.

3. Onze Minister verzorgt de opleiding en het examen met inachtneming van dit artikel.

Paragraaf 4. Verkeersveiligheidsbeoordeling

Artikel 8

1. De beheerder van een weg voert ten minste eens in de vijf jaar een verkeersveiligheidsbeoordeling uit. De eerste verkeersveiligheidsbeoordeling van het wegennet is uiterlijk vóór 1 januari 2025 uitgevoerd.

2. Een verkeersveiligheidsbeoordeling is een periodieke beoordeling van het wegennet met als doel de weggedeelten te identificeren waarop het ongevalsrisico groot is en een relatief groot aantal zware ongevallen heeft plaatsgevonden.

3. Een verkeersveiligheidsbeoordeling bevat in elk geval:

a. een visueel onderzoek, hetzij ter plaatse hetzij op elektronische wijze, van de ontwerpkenmerken van de weg;

b. een analyse van weggedeelten die meer dan drie jaar in gebruik zijn en waarop in verhouding tot de verkeersintensiteit een relatief groot aantal zware ongevallen heeft plaatsgevonden.

4. Bij een verkeersveiligheidsbeoordeling wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met de elementen, genoemd in bijlage III bij richtlijn 2008/96/EG.

5. De beheerder van een weg deelt op basis van de resultaten van de verkeersveiligheidsbeoordeling alle weggedeelten in naar veiligheidsniveau met het oog op de prioritering van de behoeften aan maatregelen. De indeling bestaat uit minstens drie categorieën.

6. De beheerder van een weg informeert Onze Minister over de door hem gemaakte indeling, als bedoeld in het vijfde lid.

Paragraaf 5. Periodieke verkeersveiligheidsinspectie

Artikel 9

1. De beheerder van een weg voert ten minste eens in de vijf jaar een periodieke verkeersveiligheidsinspectie uit.

2. Een periodieke verkeersveiligheidsinspectie is een periodieke beoordeling van de kenmerken en gebreken van een weg waarvoor onderhoudswerkzaamheden nodig zijn met het oog op de verkeersveiligheid.

3. De beheerder van een weg voert samen met de beheerder van een weg in een tunnel als bedoeld in richtlijn 2004/54/EG ten minste eens in de zes jaar een verkeersveiligheidsinspectie uit van de weggedeelten die grenzen aan die tunnel.

Paragraaf 6. Vervolgactie

Artikel 10

1. De beheerder van een weg beslist op basis van de resultaten van een procedure als bedoeld in artikel 3, eerste lid, onderdeel c, d of f, zo spoedig mogelijk of het uitvoeren van een gerichte verkeersveiligheidsinspectie dan wel het direct treffen van verbeteringsmaatregelen nodig is.

2. Een gerichte verkeersveiligheidsinspectie is een gericht onderzoek ter opsporing van gevaarlijke omstandigheden, gebreken en problemen die het risico op ongevallen en lichamelijk letsel verhogen, aan de hand van een bezoek ter plaatse aan een bestaande weg of een weggedeelte.

3. De beheerder van een weg laat gerichte verkeersveiligheidsinspecties uitvoeren door deskundigenteams. Ten minste één lid van een deskundigenteam is een bijzondere verkeersveiligheidsinspecteur.

4. Bij een gerichte verkeersveiligheidsinspectie wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met de elementen, genoemd in bijlage II bis bij richtlijn 2008/96/EG.

5. De beheerder van een weg beslist op basis van de resultaten van een gerichte verkeersveiligheidsinspectie zo spoedig mogelijk of het treffen van verbeteringsmaatregelen nodig is.

6. Verbeteringsmaatregelen worden in de eerste plaats gericht op:

- a. weggedeelten met een laag veiligheidsniveau, en
- b. weggedeelten waar een groot potentieel is voor de verbetering van de verkeersveiligheid en veel ongevalskosten kunnen worden bespaard.

7. De beheerder van een weg stelt een actieplan met risicoprioritering op aan de hand waarvan hij de uitvoering van de verbeteringsmaatregelen kan monitoren.

Artikel 11

1. Een bijzondere verkeersveiligheidsinspecteur beschikt over een vakbekwaamheidscertificaat G-VVI of een vakbekwaamheidscertificaat VVA.

2. Onze Minister geeft een vakbekwaamheidscertificaat G-VVI op verzoek af aan de persoon die met goed gevolg het examen bijzondere verkeersveiligheidsinspecteur heeft afgerond.

3. Het examen bijzondere verkeersveiligheidsinspecteur is gericht op het beoordelen of een persoon relevante ervaring of opleiding heeft op het gebied van:

- a. wegontwerp;
- b. verkeerstechniek; en
- c. ongevalsanalyse.

4. Onze Minister stelt het examenreglement vast behorende bij het examen voor bijzondere verkeersveiligheidsinspecteur en verzorgt het examen met inachtneming van dit artikel.

5. Onze Minister verbindt aan het vakbekwaamheidscertificaat G-VVI voorschriften die verband houden met de wijze waarop de kennis en vakbekwaamheid van de houder van het certificaat actueel worden gehouden.

6. Onze Minister kan het vakbekwaamheidscertificaat G-VVI intrekken indien de houder van het certificaat van onvoldoende kennis of vakbekwaamheid heeft blijkgegeven.

7. De functie van bijzondere verkeersveiligheidsinspecteur kan tevens worden vervuld door de persoon die voldoet aan de krachtens artikel 33, eerste lid, van de Algemene wet erkenning EU-beroepskwalificaties voor het verkrijgen van erkenning van EU-kwalificaties van voor de functie van bijzondere verkeersveiligheidsinspecteur gestelde regels met betrekking tot het doorlopen van een aanpassingsstage of het afleggen van een proeve van bekwaamheid en zolang deze persoon blijkt geeft over voldoende kennis en vakbekwaamheid te beschikken om de functie van bijzondere verkeersveiligheidsinspecteur te kunnen blijven uitoefenen.

Paragraaf 7. Ongevalsverslag

Artikel 12

1. De beheerder van een weg stelt een ongevalsverslag op na elk dodelijk ongeval op een weg.

2. In de ongevalsverslagen wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met de elementen, genoemd in bijlage IV bij richtlijn 2008/96/EG.

3. Onze Minister berekent de gemiddelde maatschappelijke kosten van een dodelijk ongeval en van een ongeval met lichamelijk letsel op een weg. Onze Minister actualiseert deze kosten ten minste om de vijf jaar.

Paragraaf 8. Tunnel

Artikel 13

1. De beheerder van een weg in een tunnel als bedoeld in artikel 2, eerste lid, van Wet aanvullende regels veiligheid wegtunnels, die een procedure als bedoeld in artikel 3, eerste lid, uitvoert in die tunnel, deelt de resultaten van deze procedure zo spoedig mogelijk mee aan de veiligheidsbeambte.

2. De beheerder van een weg die een procedure als bedoeld in artikel 3, eerste lid, uitvoert voor een weggedeelte dat grenst aan een tunnel als bedoeld in artikel 2, eerste lid, van de Wet aanvullende regels veiligheid wegtunnels, deelt de resultaten van deze procedure zo spoedig mogelijk mee aan de beheerder van de weg in die tunnel en de veiligheidsbeambte.

Paragraaf 9. Overgangs- en slotbepalingen

Artikel 14

1. De beheerder van een weg deelt uiterlijk op 1 juni 2023 schriftelijk aan Onze Minister mee op welke wegen binnen zijn beheergebied dit besluit van toepassing is.

2. Een beoordeling die voldoet aan de eisen die zijn gesteld aan de procedure als bedoeld in artikel 3, eerste lid, onderdeel c, en door de beheerder van een weg voorafgaand aan de inwerkingtreding van dit besluit wordt uitgevoerd, wordt gelijkgesteld met een verkeersveiligheidsbeoordeling.

3. Een inspectie die voldoet aan de eisen die zijn gesteld aan de procedure als bedoeld in artikel 3, eerste lid, onderdeel d, en door de beheerder van een weg voorafgaand aan de inwerkingtreding van dit besluit wordt uitgevoerd, wordt gelijkgesteld met een periodieke verkeersveiligheidsinspectie.

4. Een op grond van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken afgegeven certificaat wordt gelijkgesteld met het vakbekwaamheidscertificaat VVA.

5. Met ingang van 17 december 2024 omvat de opleiding tot verkeersveiligheidsauditor mede aspecten die betrekking hebben op kwetsbare weggebruikers.

6. Dit besluit is niet van toepassing op weginfrastructuurprojecten waarvoor uiterlijk op 1 juni 2023 door de beheerder van een weg een startopdracht is gegeven waarin een oplossing is uitgewerkt voor een bestaand of toekomstig probleem op een weg als bedoeld in artikel 2, eerste lid, of door het ontbreken van een dergelijke weg en die in elk geval bestaat uit:

- a. een beschrijving van de aard van het probleem;
- b. de resultaten van de verkenning van het probleem;
- c. de voorkeur van de beheerder van een weg voor de oplossing van dit probleem en de motivering van die voorkeur;
- d. een globale beschrijving van de uitwerking van de oplossing.

7. Op de bekendmaking van de startopdracht is artikel 3:42 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing.

Artikel 15

1. Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 juni 2023.

2. Dit besluit wordt aangehaald als: Besluit verkeersveiligheid weginfrastructuur.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

's-Gravenhage, 24 mei 2023

Willem-Alexander

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers

Uitgegeven de *zesentwintig* mei 2023

De Minister van Justitie en Veiligheid,
D. Yeşilgöz-Zegerius

NOTA VAN TOELICHTING

Algemeen deel

1. Inleiding

Dit besluit strekt tot hernieuwde implementatie van richtlijn 2008/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 19 november 2008 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur (PbEU 2008, L 319) alsmede de implementatie van richtlijn (EU) 2019/1936 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 23 oktober 2019 tot wijziging van richtlijn 2008/96/EG betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur (PbEU 2019, L 305). Dit besluit wordt gebaseerd op het nieuwe artikel a4c van de Wegenverkeerswet 1994 (hierna: Wvw 1994).

De richtlijn en het besluit schrijven voor dat beheerders van bepaalde wegen bij het ontwerp, de aanleg en in de gebruiksfase ervan procedures uitvoeren ten behoeve van de verkeersveiligheid. Daarmee sluiten de richtlijn en het besluit aan bij de bestaande praktijk van wegbeheerders in Nederland. Het systematisch aandacht besteden aan verkeersveiligheid tijdens het ontwerpproces van weginfrastructuurprojecten alsmede het monitoren en verbeteren van de verkeersveiligheid van het wegennet, zijn activiteiten die alle wegbeheerders al structureel uitvoeren.

Het betreft een zuivere implementatie; in het voorstel zijn geen andere regels opgenomen dan voor de implementatie noodzakelijk zijn.

De implementatie van de (gewijzigde) richtlijn had uiterlijk op 17 december 2021 moeten zijn gerealiseerd. In punt 7 van deze toelichting wordt ingegaan op de inwerkingtreding.

De transponeringstabel is in de bijlage bij deze toelichting opgenomen. De transponeringstabel gaat uit van de geconsolideerde tekst van de richtlijn.

2. Achtergrond, strekking, doel (gewijzigde) richtlijn en wijze van implementatie

2.1 Richtlijn 2008/96/EG

Op 19 november 2008 is richtlijn 2008/96/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur vastgesteld.

Doel van de richtlijn is garanderen dat het ontwerp en beheer van de weginfrastructuur bijdraagt aan de verbetering van de verkeersveiligheid op de wegen en leidt tot een daling van het aantal verkeersdoden en -gewonden op het Trans-Europees Transportnetwerk van de Europese Unie (de zogenoemde «TEN-T wegen»). Dit zijn wegen die onder beheer zijn van het Rijk. De Minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) – in de praktijk Rijkswaterstaat (RWS) – is verantwoordelijk voor de kwaliteit en het onderhoud van deze wegen.

De richtlijn schrijft voor dat in alle stadia van besluitvorming rond weginfrastructuur verkeersveiligheidseisen worden meegenomen. Daartoe voorziet de richtlijn in verschillende verkeersveiligheidsprocedures die lidstaten moeten verrichten met betrekking tot TEN-T wegen. Hierbij gaat het zowel om wegen in de ontwerp- of aanlegfase als wegen die reeds in gebruik zijn.

De richtlijn is tot op heden geïmplementeerd in hoofdstuk 2 van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken (hierna: Wbr), omdat die wet betrekking heeft op het beheer van rijkswegen. De meer concrete invulling van de procedures waarin de richtlijn voorziet, is geregeld in de Uitvoeringsregeling verkeersveiligheid weginfrastructuur (hierna: Uitvoeringsregeling).

2.2. Wijzigingsrichtlijn (EU) 2019/1936

De wijziging van richtlijn 2008/96/EG houdt verband met het feit dat de Europese Unie (hierna: de EU) de doelstellingen met betrekking tot de vermindering van het aantal verkeersongevallen heeft aangescherpt sinds de vaststelling van de richtlijn in 2008. In 2010 heeft de Europese Commissie verklaard dat de EU de strategische doelstelling heeft om het aantal verkeersdoden tegen 2050 terug te brengen tot nagenoeg nul («Vision Zero»)¹. Hoewel de richtlijn een positief effect heeft op de verkeersveiligheid, blijkt dat de daling van het aantal verkeersdoden de afgelopen jaren is gestopt. Daarom heeft de Europese Raad in 2017 goedkeuring gegeven aan een nieuw tussentijds doel om het aantal ernstige verkeersletsels tegen 2030 te halveren ten opzichte van 2020.

Volgens de EU zijn voor het behalen van deze doelstellingen meer inspanningen nodig. Met het oog hierop is richtlijn (EU) 2019/1936 vastgesteld. De belangrijkste wijzigingen zijn de uitbreiding van het toepassingsgebied van richtlijn 2008/96/EG, de introductie van nieuwe procedures – de verkeersveiligheidsbeoordeling en de gerichte verkeersveiligheidsinspectie – en de invoering van een zogenoemde «follow-up» van procedures voor in gebruik zijnde wegen.

De uitbreiding van het toepassingsgebied houdt in dat er naast TEN-T wegen – die als gezegd in Nederland in beheer zijn bij het Rijk – nu ook wegen die in het beheer zijn bij een andere wegbeheerder onder het toepassingsbereik kunnen vallen. Dit zijn wegen die vallen onder een van de andere soorten publieke wegbeheerders – zoals provincies voor provinciale wegen, de gemeentes voor gemeentelijke wegen en de waterschappen voor waterschapswegen – en wegen onder beheer bij andere, veelal private wegbeheerders. De belangrijkste overige wijzigingen worden meer uitgebreid besproken in punt 3 van deze toelichting.

De uitbreiding van het toepassingsgebied van de richtlijn en het feit dat de Wbr, met uitzondering van hoofdstuk 2, naar verwachting op 1 januari 2024 komt te vervallen als gevolg van de inwerkingtreding van de Omgevingswet maakt dat het logischer is de gewijzigde richtlijn (hierna ook wel: de richtlijn) te implementeren in een besluit op basis van de Wvw 1994.² Voor een meer uitgebreide toelichting op dit punt wordt verwezen naar de memorie van toelichting bij de wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 en intrekking van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken in verband met het vaststellen van een wettelijke grondslag ten behoeve van de implementatie van richtlijn 2008/96/EG en wijziging van die richtlijn door richtlijn (EU) 2019/1936.³

Door bedoelde wijziging van de Wvw 1994 komen hoofdstuk 2 van de Wbr en de daarop gebaseerde Uitvoeringsregeling te vervallen. Deze worden vervangen door artikel a4c van de Wvw 1994 en dit nieuwe Besluit verkeersveiligheid weginfrastructuur (hierna: Besluit). Ter uitwerking van een aantal artikelen van het Besluit zal ook nog een ministeriële regeling nodig zijn. In punt 3.4.3 van de toelichting wordt hierop nader ingegaan.

¹ Europese Commissie, Naar een Europese verkeersveiligheidsruimte – Strategische beleidsoriëntaties inzake de verkeersveiligheid voor de periode 2011–2020, COM(2010)389 def. 20 juli 2010.

² Zie artikel 2.33 Invoeringswet Omgevingswet.

³ Kamerstukken II 2021/22 36 189, nr. 3.

3. De inhoud van het voorstel

3.1 Uitbreiding toepassingsgebied

Behalve TEN-T wegen, is de richtlijn – zoals gewijzigd bij richtlijn 2019/1936 – nu ook van toepassing op autosnelwegen en andere «hoofdwegen» die geen deel uitmaken van het TEN-T netwerk.

De reden voor deze uitbreiding is dat een groot gedeelte van de verkeersongevallen in de EU zich voordoet op een klein gedeelte van het wegennet, zo volgt uit de overwegingen bij de richtlijn. Het gaat dan om wegen, zoals autosnelwegen en andere hoofdwegen, met hoge verkeersvolumes en hoge snelheden en met verkeer met grote verschillen in rijsnelheid. Met de uitbreiding van het toepassingsgebied wordt dan ook beoogd een aanzienlijke bijdrage te leveren aan de verbetering van de verkeerveiligheid van de weginfrastructuur in de EU.

De richtlijn definieert «autosnelweg» kortgezegd als een weg die speciaal is ontworpen en aangelegd voor verkeer met motorvoertuigen en door specifieke verkeerstekens als autosnelweg is aangeduid. Voor de Nederlandse situatie betekent dit dat alle autosnelwegen als bedoeld in artikel 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (hierna: RVV 1990) onder het toepassingsgebied vallen. Dit zijn de wegen, aangeduid door bord G1 van bijlage I bij het RVV 1990.⁴ Het einde van een autosnelweg wordt aangegeven met het bord G2, als bedoeld in bijlage I bij het RVV 1990.

In de richtlijn worden onder «hoofdwegen» alle wegen verstaan die in de nationale wegcategory tot de hoogste wegcategory behoren die zich bevindt onder de categorie «autosnelweg». In de Nederlandse wegcategory zijn dit de autowegen als bedoeld in artikel 1 van het RVV 1990. Hierom worden onder «hoofdwegen» alle autowegen als bedoeld in dit artikel verstaan. Dit zijn de wegen, aangeduid door bord G3 van bijlage I bij het RVV 1990.⁵ Het einde van een autoweg wordt aangegeven met het bord G4, als bedoeld in bijlage I bij het RVV 1990.

Voor de duidelijkheid wordt opgemerkt dat de maximumsnelheid binnen deze wegcategoryën niet ter zake doet. Een weg die is aangeduid met een G1-bord of G3-bord valt onder het toepassingsgebied, ongeacht de ter plaatse geldende maximumsnelheid. Langs deze wegen gelegen parkeerplaatsen, tankstations en bushalteplaatsen vallen echter buiten het toepassingsgebied. Overigens volgt dit laatste ook uit de bedoelde definities in artikel 1 RVV 1990. Toe- en afritten naar deze voorzieningen vallen wel binnen het toepassingsgebied.

Verder is de richtlijn van toepassing op wegen en weginfrastructuurprojecten die zich buiten stedelijke gebieden bevinden, geen toegangen naar aanliggende percelen omvatten en met financiering van de Unie worden gerealiseerd. Dit moet garanderen dat Uniemiddelen niet worden gebruikt om onveilige wegen aan te leggen. Wegen die niet toegankelijk zijn voor algemeen verkeer met motorvoertuigen, zoals fietspaden, of wegen die niet voor algemeen verkeer zijn ontworpen, zoals toegangswegen naar industriële, landbouw- of bosbouwlocaties» vallen hier echter niet onder, zo blijkt uit artikel 1, derde lid, van de richtlijn. Uitgangspunt is dus dat slechts wegen die openstaan voor doorgaand verkeer met motorvoertuigen tot het toepassingsgebied van de richtlijn behoren.

In het Nederlandse wegenverkeersrecht wordt het begrip «algemeen verkeer» niet gebruikt. De Wvw 1994 spreekt over «voor het openbaar verkeer openstaande wegen». Voor de duidelijkheid wordt ervoor gekozen om aan te sluiten bij het begrip «openbaar verkeer» in plaats van het

⁴ Dit bord komt overeen met het bord E,5a «Autosnelweg» uit het Verdrag inzake verkeerstekens, *Trb.* 1974, 36 (geconsolideerde tekst: 0004310).

⁵ Dit bord komt overeen met het bord E,6a «Autoweg» uit het Verdrag inzake verkeerstekens, *Trb.* 1974, 36 (geconsolideerde tekst: 0004310).

begrip «algemeen verkeer» uit de richtlijn. Inhoudelijk is dit geen relevant verschil.

Hetzelfde geldt voor het begrip «stedelijke gebieden» uit de richtlijn. Dit begrip wordt niet gebruikt in het Nederlandse wegenverkeersrecht. Voor de duidelijkheid wordt ervoor gekozen om het begrip «bebouwde kom» te gebruiken – zoals bedoeld in de Wvw 1994 – in plaats van het begrip «stedelijke gebieden». Inhoudelijk is dit geen relevant verschil.

Daarnaast zondert de richtlijn een specifiek type weggedeelte uit; de richtlijn is niet van toepassing op wegen in tunnels als bedoeld in richtlijn 2004/54/EG.

Ook geeft artikel 1, vierde lid, van de richtlijn de lidstaten ruimte om het toepassingsbereik uit te breiden dan wel in te perken. Enerzijds biedt de richtlijn de bevoegdheid om de bepalingen van de richtlijn – zoals die zijn geïmplementeerd in het Besluit – tevens op andere wegen toe te passen. Er is voor gekozen om deze bevoegdheid bij de wegbeheerder te leggen, omdat die geacht wordt de wegen en het wegennet binnen zijn beheergebied het beste te kennen en daarom kan beoordelen of het wenselijk is om een weg aan het toepassingsgebied van de richtlijn toe te voegen. Artikel 2, derde lid, van het Besluit voorziet hierin. Als een wegbeheerder van deze bevoegdheid gebruikmaakt, moet hij de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: minister) hierover informeren.

Anderzijds biedt de richtlijn de bevoegdheid om de bepalingen van de richtlijn niet toe te passen op hoofdwegen met een laag veiligheidsrisico, voor zover dit onderbouwd kan worden op basis van de verkeersvolumes en ongevallenstatistieken. Gelet op de ambitie en risicogestuurde aanpak uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (hierna: SPV2030) – het gezamenlijke verkeersveiligheidsplan van de Rijksoverheid, provincies, gemeenten en waterschappen – is in overleg met de betrokken wegbeheerders gekozen om deze bevoegdheid niet over te nemen in het nationale recht.⁶ Met de uitvoering van het SPV2030 streven overheden naar nul verkeersslachtoffers in 2050.⁷ Deze ambitie is kracht bijgezet met de constatering dat aanpassing van de infrastructuur bijdraagt aan verandering in gedrag van verkeersdeelnemers en met de afspraak dat wegbeheerders in kaart brengen of de infrastructuur waarvoor zij verantwoordelijk zijn voldoet aan de relevante richtlijnen voor de weginrichting.⁸

Verder kan de aanleg of wijziging van een weg gevolgen hebben voor de lijst van wegen waarop dit Besluit van toepassing is. Dit is bijvoorbeeld het geval bij de aanleg van een nieuwe autoweg of bij een grondige wijziging die tot gevolg heeft dat een weg die eerst binnen het toepassingsgebied van het Besluit viel daar nu buiten komt te vallen. Als hiervan sprake is, dient de minister erover te worden geïnformeerd. De minister dient de Europese Commissie namelijk in kennis te stellen van eventuele wijzigingen in de lijst. Er wordt voor gekozen om deze verplichting bij het voor die weg aangewezen bestuursorgaan neer te leggen, als bedoeld in artikel 18 van de Wvw 1994. Indien het een weg onder privaat beheer betreft, is het dus niet de private wegbeheerder maar aan de betrokken publieke wegbeheerder om de minister te informeren.

3.2 Door wegbeheerders uit te voeren procedures

3.2.1 Inleiding

De richtlijn verplicht lidstaten om voor wegen en weginfrastructuurprojecten waarop de richtlijn van toepassing is, verschillende procedures uit te voeren ten behoeve van de verkeersveiligheid.

⁶ De risicogestuurde aanpak uit het SPV2030 is gericht op het voorkomen van ongevallen.

⁷ Kamerstukken II 2018/19, 29 398, nr. 639 (SPV 2030, Veilig van Deur tot Deur).

⁸ Startakkoord Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030, 14 februari 2019.

Bij een aantal van deze procedures schrijft de richtlijn voor dat in de uitvoering rekening wordt gehouden met de bijlagen bij de richtlijn. Deze bijlagen geven een kader voor de toepassing van de procedures. Dit betreft slechts een inspanningsverplichting en geen resultaatsverplichting.

Het staat wegbeheerders vrij om de verschillende procedures door een ander uit te laten voeren, bijvoorbeeld door een andere wegbeheerder. Denkbaar is dat wegbeheerders die slechts een zeer beperkt aantal kilometers aan weg in beheer hebben die binnen het toepassingsgebied van dit Besluit vallen, hiervoor zullen kiezen. Uitgangspunt is dat de verantwoordelijkheid voor het uitvoeren van deze procedures en de wijze waarop deze plaatsvindt liggen bij de wegbeheerder tot wiens beheergebied de weg of het weginfrastructuurproject behoort. Niettemin zijn er gevallen waarin deze verantwoordelijkheid verschuift, bijvoorbeeld als een projectbesluit wordt vastgesteld ten behoeve van de grondige wijziging van wegen die in beheer zijn van twee of meer provincies. Op grond van artikel 5.44a van de Omgevingswet is in dat geval de provincie waar het project in hoofdzaak wordt uitgevoerd, bevoegd om het projectbesluit vast te stellen. Daardoor wordt die provincie ook verantwoordelijk voor het uitvoeren van de procedures die de richtlijn voorschrijft bij de voorbereiding van een weginfrastructuurproject, zoals de verkeersveiligheidseffectbeoordeling en de verkeersveiligheidsaudit. Voor deze en andere gevallen wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van de Omgevingswet, die voorrangregels bevat ten aanzien van de bevoegdheid tot het vaststellen van een projectbesluit.

Hierna worden de procedures achtereenvolgens behandeld. Daarbij wordt toegelicht op welke wijze de bijbehorende regels uit de richtlijn worden geïmplementeerd.

3.2.2 Verkeersveiligheidseffectbeoordeling

Artikel 3 van de richtlijn schrijft voor dat voor alle weginfrastructuurprojecten een verkeersveiligheidseffectbeoordeling (VVE) wordt uitgevoerd. Dit is een bestaand onderdeel van de richtlijn.

Een VVE is een strategische vergelijkende beoordeling van het effect dat een weginfrastructuurproject heeft op het verkeersveiligheidsniveau van het wegennet. Een weginfrastructuurproject wordt gedefinieerd als een project voor de aanleg van een nieuwe weg of nieuw wegennet of een grondige wijziging van een weg of wegennet met gevolgen voor de verkeersintensiteit.

Bij de implementatie van de richtlijn in 2010 is geconstateerd dat een «grondige wijziging» in de Nederlandse praktijk de facto overeenkomt met projecten die onder de werking van de Tracéwet vallen. Met de wijziging van de richtlijn behoren nu echter ook weginfrastructuurprojecten tot het toepassingsgebied die niet onder de Tracéwet vallen. Daarmee rijst de vraag in welke gevallen nog meer sprake is van een «grondige wijziging» waarop de richtlijn van toepassing is.

De richtlijn beoogt – zo valt uit de considerans en de inhoud van de bijlagen af te leiden – geen regels te stellen over kleine wijzigingen aan de infrastructuur, zoals maatregelen in het kader van beheer en onderhoud. Dergelijke kleine projecten zijn geen «grondige wijzigingen» in de zin van de richtlijn. Daarnaast volgt uit de richtlijn dat deze slechts van toepassing is op wijzigingen aan de weginfrastructuur die gevolgen hebben voor de verkeersintensiteit. Dit is bijvoorbeeld het geval bij een wijziging van het aantal rijstroken of een functiewijziging van een of meerdere rijstroken (zoals permanente openstelling van een spitsstrook).

Voor het overige valt in zijn algemeenheid niet te zeggen wanneer sprake is van een «grondige wijziging». Dit hangt af van de omstandigheden van het geval en is aan de bevoegde wegbeheerder om te beoordelen. Omstandigheden die van belang zijn kunnen bij deze beoordeling zijn onder meer of het weginfrastructuurproject leidt tot een

wijziging van het alignement of het verbreden of versmallen van de rijbaan, een nieuwe aansluiting (zoals een op-, afrit of kruispunt), een afname van de obstakelvrije zone (zoals bij het plaatsen van niet-botsveilige obstakels) of wijzigingen van de bereikbaarheid (zoals het instellen van een verbod voor voertuigen van een bepaalde categorie of afmetingen om gebruik te maken van een weg), de verkeersbeweging (zoals maatregelen die het verkeer een andere richting dan voorheen opsturen, bijvoorbeeld het plaatsen van het verkeersbord voor een verplichte rijrichting) of een verhoging van de ter plaatse wettelijk geldende maximumsnelheid.

De VVE geeft een beschrijving van de gevolgen die de verschillende alternatieve weginfrastructuurprojecten hebben voor de verkeersveiligheid en de noodzakelijke informatie voor een kosten-batenanalyse van de verschillende infrastructuuropties. Verder geeft de beoordeling een toelichting bij de verkeersveiligheidsoverwegingen die geleid hebben tot de precieze invulling van het weginfrastructuurproject.

Bijlage I bij de richtlijn bevat de elementen waaraan de lidstaten bij de uitvoering van de VVE ingevolge de richtlijn trachten te voldoen. Ter implementatie van deze verplichting is in artikel 4, derde lid, van het Besluit opgenomen dat bij de VVE zoveel mogelijk rekening moet worden gehouden met deze elementen. Als gezegd, betreft dit een inspanningsverplichting.

Op grond van de richtlijn moet de VVE plaatsvinden in de «planningsfase» voordat een weginfrastructuurproject is goedgekeurd. Het doel van deze verplichting is om er zeker van te zijn dat de verkeersveiligheidseffecten worden meegenomen in de besluitvorming. Het uitvoeren van de VVE is met name nuttig in de fase dat verschillende ontwerpalternatieven onderling worden gewogen. Daarom is in artikel 4, eerste lid, van het Besluit opgenomen dat de VVE plaatsvindt in de fase van de voorbereiding van een weginfrastructuurproject waarin de keuze voor het voorgenoemde ontwerpalternatief (voorkeursalternatief) tot stand komt.

Op de voorbereiding van het besluit voor het uitvoeren van een weginfrastructuurproject zal veelal afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) van toepassing zijn, bijvoorbeeld als het project onder de werking van de Tracéwet valt. In die gevallen moet de VVE gelijktijdig met het betreffende ontwerpbesluit voor dat weginfrastructuurproject ter inzage worden gelegd. Artikel 4, vijfde lid, van het Besluit voorziet hierin.

Artikel 4, zesde lid, van het Besluit bevat een voorziening voor het geval dat afdeling 3.4 van de Awb niet van toepassing is op de voorbereiding van het besluit dat nodig is voor het uitvoeren van het weginfrastructuurproject. De VVE wordt dan ter inzage gelegd met het definitieve besluit.

3.2.3 Verkeersveiligheidsaudit

Artikel 4 van de richtlijn verplicht om in de plan- en uitvoeringsfase van een weginfrastructuurproject een verkeersveiligheidsaudit (VVA) uit te voeren. Dit is een bestaand onderdeel van de richtlijn.

Een VVA is een controle op de verkeersveiligheid van de ontwerpkenmerken van een weginfrastructuurproject en geeft daarmee inzicht in alle verkeersveiligheidsrisico's van het project. De VVA wordt uitgevoerd door een auditor, bevat een beoordeling van de verkeersveiligheidskritieke ontwerpelementen en mondt uit in toepasselijke aanbevelingen op het gebied van verkeersveiligheid.

De richtlijn stelt een VVA verplicht in de fasen van het voorontwerp, het gedetailleerde ontwerp, vóór ingebruikneming en in het eerste gebruik. Door de audits een vaste plek te geven in deze fasen, wordt de verkeersveiligheid meer systematisch bewaakt tijdens het ontwerpproces en kan

de verkeersveiligheid worden meegenomen in de afweging omtrent het aanpassen van het ontwerp.

Van de VVA wordt een verslag gemaakt. Bij RWS bestaat een verslag in de praktijk uit een auditrapport, een reactienota en een beslisnotitie. De auditor of auditors stellen het rapport op en geven daarin een beoordeling van de verkeersveiligheidskritieke ontwerpelementen van het weginfrastructuurproject. In de reactienota reageert de opdrachtnemer – de organisatie, instelling of groep personen die het ontwerp van het project voorbereidt en/of de realisatie begeleidt – op de bevindingen en aanbevelingen in het rapport. Wanneer verkeersveiligheidsrisico's worden gesignaleerd maar niet worden aangepast in de betreffende fase, dient de wegbeheerder dit in de reactienota te motiveren. De wegbeheerder legt de beslissing op de reactienota vast in een beslisnotitie.

De fasen waarin de audits worden verricht, sluiten goed aan bij het verloop van de procedure van totstandkoming van een tracébesluit en die van een projectbesluit onder de Omgevingswet, dat het tracébesluit zal vervangen. Naar verwachting treedt de Omgevingswet per 1 januari 2024 in werking.

3.2.4 Verkeersveiligheidsbeoordeling

Artikel 5 van de richtlijn bevat de plicht om een verkeersveiligheidsbeoordeling uit te voeren op het bestaande wegennetwerk. Zoals in punt 3.2.1 al is aangegeven, heeft deze plicht uitsluitend betrekking op het wegennet dat binnen het toepassingsgebied van het Besluit valt.

Hoewel het begrip «verkeersveiligheidsbeoordeling» nieuw is, bevat deze beoordeling geen nieuwe elementen. Voorheen stond in de richtlijn al een procedure voor de «classificatie en beheer van de verkeersveiligheid van het in gebruik zijnde wegennet». De best presterende onderdelen van deze procedure zijn geïntegreerd in de verkeersveiligheidsbeoordeling, aldus de considerans bij de richtlijn.

Doel van de verkeersveiligheidsbeoordeling is identificeren op welke wegvakken het ongevalsrisico groot is en een relatief groot aantal zware verkeersongevallen plaatsvinden.

De beoordeling bestaat uit twee onderdelen: een visueel onderzoek van de ontwerpkenmerken van de weg en een analyse van de weggedeelten die meer dan drie jaar in gebruik zijn en waarop zich een groot aantal zware verkeersongevallen heeft voorgedaan in verhouding tot de verkeersintensiteit en in vergelijking met andere delen van het wegennet. Het visuele onderzoek kan ter plaatse of elektronisch plaatsvinden. Bijlage III bij de richtlijn bevat de elementen waarmee de lidstaten bij het uitvoeren van de beoordeling rekening kunnen houden. Dit betreft een inspanningsverplichting.

Op basis van de verkeersveiligheidsbeoordeling moet het gehele wegennet in drie of meer verkeersveiligheidsniveaus worden ingedeeld, zo volgt uit artikel 8, zesde lid, van de richtlijn. De indeling vindt plaats aan de hand van de ontwerpkenmerken van de weg (proactief) en de ongevalscijfers op die weg (reactief).

De indeling is bedoeld om de aandacht en inspanningen te richten op de delen van het wegennet waarvan het in het bijzonder loont om nader te onderzoeken of de inrichting van de weg aanpassing behoeft. Artikel 8, zesde lid, van het Besluit voorziet erin dat de wegbeheerder de minister informeert over de door hem gemaakte indeling van de wegen die binnen zijn beheergebied vallen. Op basis van deze informatie, stelt de minister een verslag op over de veiligheidsclassificatie van het beoordeelde wegennet. Overeenkomstig de richtlijn, dient de minister dit verslag uiterlijk op 31 oktober 2025 in bij de Europese Commissie.

De verkeersveiligheidsbeoordeling en de indeling naar verkeersveiligheidsniveau dragen bij aan het bepalen van de prioriteiten bij het verkeersveiligheidsbeleid en het treffen van effectieve maatregelen om

verkeersongevallen te voorkomen. Hierdoor neemt de verkeersveiligheid toe. De beoordeling draagt ook bij aan de kennis over het ontwerpen en (her)inrichten van wegen. Nieuwe inzichten over de verkeersveiligheid kunnen aanleiding zijn om richtlijnen en wetgeving voor het ontwerp van weginfrastructuur aan te scherpen.

De richtlijn schrijft voor dat de eerste verkeersveiligheidsbeoordeling van het wegennet uiterlijk vóór 1 januari 2025 is uitgevoerd en daarna ten minste om de vijf jaar. Er bestaat geen noodzaak om deze beoordeling vaker uit te voeren en daarom wordt ervoor gekozen deze termijn over te nemen.

3.2.5 Periodieke verkeersveiligheidsinspectie

Artikel 6 van de richtlijn verplicht om periodieke verkeersveiligheidsinspecties (hierna: periodieke VVI of P-VVI) te verrichten op bestaande wegen. Dit is een bestaand onderdeel van de richtlijn.

Deze inspectie is een regelmatig terugkerende beoordeling waarbij de veiligheidskenmerken van de wegen worden geïdentificeerd. Doel van de inspectie is om in beeld te brengen of er gebreken zijn in de weginrichting die maken dat maatregelen moeten worden getroffen ter verbetering van de verkeersveiligheid.

De richtlijn schrijft voor dat de periodieke VVI voldoende frequent plaatsvindt om een toereikend veiligheidsniveau van de weginfrastructuur te borgen. De inspecteurs van Rijkswaterstaat voeren deze inspecties nu eens in de twee jaar uit maar in de praktijk blijkt dat het voor de verkeersveiligheid niet nodig is om deze inspecties met deze frequentie uit te voeren.

Er is thans voor gekozen om deze periodieke inspecties eens in de vijf jaar te laten plaatsvinden. Op basis van ervaring achten de betrokken wegbeheerders dit voldoende frequent om een toereikend veiligheidsniveau te borgen.

Een nieuw element bij dit onderdeel is dat de richtlijn de wegbeheerder verplicht om ten minste eens in de zes jaar een verkeersveiligheidsinspectie uit te voeren van de weggedeelten die grenzen aan tunnels als bedoeld in richtlijn 2004/54/EG. Dit betreft de tunnels in het trans-Europese wegennet (TEN-T tunnels) met een lengte van meer dan 500 meter. De wegbeheerder verricht deze inspectie niet alleen, maar samen met de beheerder van de weg in die tunnel.

Er is voor gekozen om de termijn van zes jaar over te nemen. Het is niet noodzakelijk dit vaker te doen, terwijl het wel extra lasten voor wegbeheerders met zich zou brengen. Overigens wordt opgemerkt dat los van deze periodieke inspecties op grote schaal, de wegininspecteurs van de wegbeheerders dagelijks zorgdragen voor het signaleren en zo mogelijk meteen oplossen van verkeersonveilige omstandigheden op deze wegen.

3.2.6 Gerichte verkeersveiligheidsinspectie

Artikel 6 bis van de richtlijn verplicht om in gevallen waarin een verkeersveiligheidsbeoordeling daartoe aanleiding geeft, een gerichte verkeersveiligheidsinspectie (hierna: gerichte VVI of G-VVI) uit te voeren of direct verbeteringsmaatregelen te treffen. Dit is een nieuw onderdeel van de richtlijn.

Het betreft een gericht onderzoek naar de gevaarlijke omstandigheden, gebreken en problemen op een bestaande weg die het risico op ongevallen en lichamelijk letsel verhogen. Er is voor gekozen om het begrip «letsel» te gebruiken in plaats van het begrip «verwondingen» dat in de richtlijn staat. De reden hiervoor is dat het begrip «letsel» al wordt gebruikt in het vigerende nationale beleid (SPV2030) en daarmee hetzelfde wordt bedoeld. Bijlage II bis bevat de elementen waarmee bij de

uitvoering van de inspectie rekening kan worden gehouden. Als gezegd, wordt dit beschouwd als een inspanningsverplichting.

De richtlijn schrijft voor dat dit onderzoek plaatsvindt aan de hand van een bezoek aan de weg en wordt uitgevoerd door een deskundigenteam. Vervolgens rapporteert het deskundigenteam de bevindingen van de gerichte VVI aan de betrokken wegbeheerder.

3.2.7 Analyse dodelijke ongevallen

Artikel 7 van de richtlijn bevat de verplichting om een ongevalsverslag op te stellen als er een dodelijk ongeval plaatsvindt op een weg waarop de richtlijn van toepassing is. Dit is een bestaand onderdeel van de richtlijn. Doel van het verslag is om vast te stellen in welke mate de weginfrastructuur heeft bijgedragen aan het plaatsvinden en/of de afloop van het ongeval.

Er is voor gekozen om deze verplichting bij de wegbeheerder te leggen. Dit houdt in dat de wegbeheerder een ongevalsverslag opstelt als zich een dodelijk ongeval voordoet op wegen die binnen zijn beheergebied vallen. Overigens voert Rijkswaterstaat deze verplichting nu al uit voor alle rijkswegen en wordt de Tweede Kamer geïnformeerd over verdiepend onderzoek naar dodelijke ongevallen op deze wegen.⁹

Bij het opstellen van het verslag rust op de wegbeheerder een inspanningsverplichting om zoveel mogelijk rekening te houden met de elementen, genoemd in bijlage IV bij richtlijn 2008/96/EG. Voor de duidelijkheid wordt opgemerkt dat de wegbeheerder niet verplicht is om in een verslag alle gegevens op te nemen die in bijlage IV vermeld staan. Voldoende is dat de wegbeheerder ernaar streeft in het verslag informatie over de verschillende elementen op te nemen.

Dit onderscheid is van belang, omdat wegbeheerders niet de beschikking hebben over alle gegevens die in bijlage IV staan. Zo hebben wegbeheerders via het zogenaamde Bestand geRegistreerde Ongevallen Nederland (BRON) onder meer geen toegang tot gegevens over de leeftijdsklasse van de betrokken personen en het al dan niet gebruik van veiligheidsuitrusting.

Momenteel wordt gewerkt aan een wetsvoorstel om in de Wvw 1994 de benodigde wettelijke basis op te nemen voor de verwerking van (bijzondere en strafrechtelijke) persoonsgegevens in de verkeersongevallenregistratie en het beschikbaar stellen van deze gegevens. Zodra deze wet in werking is getreden, krijgen wegbeheerders toegang tot meer gegevens, inclusief medische en strafrechtelijke gegevens.

Deze wetswijziging zal wegbeheerders in staat stellen deze gegevens onder meer op te nemen in het ongevalsverslag. Ook zonder deze gegevens kunnen wegbeheerders echter voldoen aan de inspanningsverplichting en wel door de thans beschikbare informatie over de elementen als bedoeld in bijlage IV op te nemen in het verslag.

Verder verplicht de richtlijn de lidstaat ertoe om eens in de vijf jaar de gemiddelde maatschappelijke kosten te berekenen van een dodelijk en van een zwaar verkeersongeval op hun grondgebied. Het inzicht in deze kosten wordt onder meer gebruikt in maatschappelijke kostenbatenanalyses (hierna: MKBA). Deze analyses worden uitgevoerd in het kader van de voorbereiding van weginfrastructuurprojecten. Een MKBA geeft antwoord op de vraag of de baten van een investering – bijvoorbeeld investeren in de verbetering van de verkeersveiligheid – vanuit maatschappelijk oogpunt opweegt tegen de kosten. Om de gemiddelde maatschappelijke kosten van verkeersongevallen op een accurate manier mee te wegen is het belangrijk dat deze gegevens actueel zijn en deze worden daarom eens in de vijf jaar herijkt.

⁹ Kamerstukken II 2018/19, 29 398, nr. 740 (Kamerbrief inzake maatregelen verkeersveiligheid).

Deze verplichting maakte reeds onderdeel uit van de richtlijn en wordt al onder verantwoordelijkheid van de minister uitgevoerd. Dit wordt nu verduidelijkt in artikel 12, derde lid, van het Besluit.

3.3 Vervolgactie

Door uitvoering te geven aan de verschillende procedures waarin de richtlijn voorziet, krijgen wegbeheerders inzicht in de mate van verkeersveiligheid van de weginfrastructuur. De richtlijn verplicht om gevolg te geven aan de bevindingen. Dit wordt in de richtlijn «follow-up» genoemd. Dit is een nieuw onderdeel van de richtlijn.

Volgens de EU is follow-up – er wordt voor gekozen om in plaats van die term het begrip «vervolgactie» te gebruiken – cruciaal om de verbeteringen van de verkeersveiligheid van de weginfrastructuur tot stand te brengen die nodig zijn om de Unierechtelijke verkeersveiligheidsdoelstellingen te bereiken. Zonder een vervolgactie bestaat het risico dat bevindingen niet tot nader onderzoek of maatregelen leiden in gevallen waarin dat wel noodzakelijk is.

Zoals gesteld, geeft de verkeersveiligheidsbeoordeling inzicht in welke weggedeelten laag scoren op het gebied van verkeersveiligheid. Artikel 6 bis van de richtlijn bepaalt dat de resultaten van de verkeersveiligheidsbeoordeling gevolgd worden door een gerichte verkeersveiligheidsinspectie of het direct treffen van maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid. Uiteraard is het mogelijk dat de verkeersveiligheidsbeoordeling geen aanleiding geeft tot een van deze acties. In dat geval is nadere actie niet nodig. Vanzelfsprekend kan naast de verkeersveiligheidsbeoordeling ook een periodieke verkeersveiligheidsinspectie en een ongevalsverslag reden geven om een van deze acties uit te voeren. Daarom voorziet artikel 10, eerste lid, erin dat de wegbeheerder op basis van de resultaten van deze procedures moet beslissen of het uitvoeren van een gerichte VVI dan wel het direct treffen van verbeteringsmaatregelen nodig is.

Als de wegbeheerder kiest voor de uitvoering van een gerichte VVI, rapporteert het deskundigenteam de resultaten daarvan aan de wegbeheerder. Aan de hand van deze resultaten moet de wegbeheerder een besluit nemen waarin hij motiveert of het noodzakelijk is om maatregelen te treffen ter verbetering van de verkeersveiligheid.

De richtlijn schrijft voor dat de maatregelen in de eerste plaats worden gericht op de weggedeelten waar de baten het grootst zijn. Dat zijn de weggedeelten met een laag veiligheidsniveau en weggedeelten waar maatregelen met een groot potentieel voor de ontwikkeling van de verkeersveiligheid kunnen worden uitgevoerd en veel kosten en lichamelijke letsels als gevolg van ongevallen kunnen worden bespaard.

Tot slot is de wegbeheerder verplicht een actieplan op te stellen met op basis van risico's bepaalde prioriteiten met als doel de tenuitvoerlegging van de vastgestelde maatregelen te volgen. Ook moet de wegbeheerder dit actieplan regelmatig actualiseren.

3.4 Beroepskwalificaties

3.4.1 Verkeersveiligheidsauditor

De richtlijn verplicht om een VVA te laten uitvoeren door verkeersveiligheidsauditors.

De richtlijn schrijft voor dat personen die verkeersveiligheidsaudits uitvoeren, een opleiding hebben gevolgd en in het bezit zijn van een vakbekwaamheidscertificaat. Op dit moment zijn er rond de vijftien verkeersveiligheidsauditors die over het vereiste certificaat beschikken. De verwachting is dat dit aantal voldoende zal zijn om de audits uit te voeren die de komende jaren benodigd zullen zijn. Deze verwachting wordt gebaseerd op het feit dat er momenteel ruim voldoende auditors zijn voor

weginfrastructuurprojecten waarvoor naar huidig recht een audit moet worden uitgevoerd en dat er als gevolg van de uitbreiding van het toepassingsgebied van de richtlijn een relatief beperkt aantal kilometers aan weg bij komt waarvoor – in geval van een grondige wijziging – een audit zal moeten plaatsvinden.

Opleiding en certificering zorgen ervoor dat de personen die betrokken zijn bij de praktische uitvoering de nodige actuele kennis hebben verworven. De auditoren moeten bovendien onafhankelijk zijn en mogen daarom gedurende de verkeersveiligheidsaudit niet op andere wijze betrokken zijn bij het weginfrastructuurproject waarop een door hen uitgevoerde audit betrekking heeft.

Er is voor gekozen om de bevoegdheid tot afgifte van vakbekwaamheidscertificaten bij de minister te leggen in plaats van bij de individuele (decentrale) wegbeheerders. Dit is overzichtelijk en maakt dat personen die over een certificaat beschikken door het hele land kunnen werken.

Aan het vakbekwaamheidscertificaat worden voorschriften verbonden om ervoor te zorgen dat de houder ook na de opleiding zijn kennis en vakbekwaamheid op peil houdt. Voorbeelden van voorschriften die de minister aan het certificaat kan verbinden zijn dat de houder aantoonbaar werkzaam is op het gebied van wegontwerp, verkeerstechniek, ongevalsanalyse of verkeersveiligheidsaudits en/of regelmatig deelneemt aan een vakcongres op een of meer van deze gebieden.

Indien de houder de voorschriften niet naleeft, kan dit een teken zijn dat de houder niet meer over voldoende kennis en vakbekwaamheid beschikt. Gevolg daarvan kan zijn dat de houder niet meer met de functie van verkeersveiligheidsauditors zal kunnen worden belast. Artikel 6, vierde lid, van het Besluit voorziet erin dat de minister het vakbekwaamheidscertificaat kan intrekken indien de verkeersveiligheidsauditor van onvoldoende kennis of vakbekwaamheid heeft blijkgegeven. Dit heeft als doel de kwaliteit van de audits te verzekeren.

Verder stelt de richtlijn eisen aan de inhoud van de opleiding. Ter implementatie van deze eisen, bepaalt artikel 7, eerste lid, van het Besluit welke elementen in ieder geval aan bod komen in de opleiding tot verkeersveiligheidsauditor.

De minister stelt het opleidingsprogramma en examenreglement vast. De inhoud van het programma en reglement wordt in overleg met de wegbeheerders bepaald. Hiervoor wordt gekozen om te borgen dat er draagvlak is voor de wijze waarop de opleiding en het examen wordt vormgegeven. De opleiding moet voldoen aan het vast te stellen programma.

Tot slot verzorgt de minister de opleiding en het examen.

3.4.2 Bijzondere verkeersveiligheidsinspecteur

De richtlijn verplicht om een gerichte VVI uit te laten voeren door een deskundigenteam.

Op basis van de richtlijn moet ten minste één lid van een deskundigenteam «relevante ervaring of opleiding» hebben op het gebied van wegontwerp, verkeerstechniek en ongevalsanalyse. Anders dan bij de verkeersveiligheidsauditor, vereist de richtlijn dus niet dat dit lid (hierna: de bijzondere verkeersveiligheidsinspecteur) een opleiding heeft gevolgd. Daarom bevat het Besluit geen regels over opleiding van bijzondere verkeersveiligheidsinspecteurs.

Wel is van belang dat deze aantoonbaar over relevante ervaring of opleiding beschikt. Om dit te borgen, is in het Besluit opgenomen dat dit lid moet beschikken over een vakbekwaamheidscertificaat G-VVI. Artikel 11, tweede lid, van het Besluit voorziet hierin. De minister geeft dit vakbekwaamheidscertificaat op verzoek af aan de persoon die met goed gevolg het examen bijzondere verkeersveiligheidsinspecteur heeft afgelegd. Doel van het examen is om te toetsen of een persoon «relevante

ervaring of opleiding» heeft. De minister stelt het examenreglement vast. De inhoud van het reglement wordt in overleg met de wegbeheerders bepaald.

Artikel 11, vijfde lid, van het Besluit bepaalt dat de minister aan het vakbekwaamheidscertificaat voorschriften verbindt om ervoor te zorgen dat de houder ook na het behalen van het certificaat zijn kennis en vakbekwaamheid op peil houdt. Verder voorziet artikel 11, zesde lid, van het Besluit erin dat de minister het certificaat kan intrekken indien de bijzondere verkeersveiligheidsinspecteur van onvoldoende kennis of vakbekwaamheid heeft blijkgegeven. In punt 3.4.1 is over deze regels – die ook gelden met betrekking tot het vakbekwaamheidscertificaat VVA – een nadere toelichting gegeven.

Artikel 6 bis, derde lid, van de richtlijn laat ruimte aan de lidstaten om te bepalen waaraan een deskundigenteam verder moet voldoen. Er is voor gekozen om deze bevoegdheid bij de wegbeheerder te leggen. Als gezegd, wordt de wegbeheerder geacht de wegen en het wegennet binnen zijn beheergebied het beste te kennen en deze is daarom in staat om te beoordelen waaruit een deskundigenteam voor een gerichte verkeersveiligheidsinspectie verder dient te bestaan.

3.4.3 Erkenning beroepskwalificaties EU

Doordat de richtlijn lidstaten ertoe verplicht te borgen dat een verkeersveiligheidsauditor en bijzondere verkeersveiligheidsinspecteurs aan bepaalde kwalificaties voldoen, zijn dit «gereguleerde beroepen» in de zin van de Richtlijn beroepskwalificaties.¹⁰ De Richtlijn beroepskwalificatie regelt de erkenning van beroepskwalificaties tussen de verschillende lidstaten van de EU. Doel is de grensoverschrijdende toegang tot gereguleerde beroepen in EU-lidstaten te vergemakkelijken door te borgen dat EU-onderdanen die hun beroepskwalificaties in een lidstaat hebben behaald, toegang hebben tot hetzelfde gereguleerde beroep in een andere lidstaat en dit beroep kunnen uitoefenen met dezelfde rechten als de onderdanen van die andere lidstaat.

De Richtlijn beroepskwalificaties is geïmplementeerd in de Algemene wet erkenning EU-beroepskwalificaties. Ingevolge artikel 33, eerste lid, van deze wet geeft de minister die het aangaat bij ministeriële regeling per gereguleerd beroep nadere regels ten aanzien van de aanvraag tot het verkrijgen van erkenning, de aanpassingsstage en de proeve van bekwaamheid. Naast dit Besluit zal dan ook een ministeriële regeling worden opgesteld, waarin de noodzakelijke bepalingen aangaande de erkenning van EU-beroepskwalificaties worden opgenomen. Artikel 6, vijfde lid, en artikel 11, zevende lid, van het Besluit voorzien erin dat de persoon die aan de bij deze ministeriële regeling gestelde eisen voldoet, de functie van verkeersveiligheidsauditor respectievelijk bijzondere verkeersveiligheidsinspecteur mag vervullen.

In het verlengde hiervan geldt dat de nationale beroepseisen evenredig dienen te zijn, zoals verwoord in de Richtlijn proportionaliteitstoets gereguleerde beroepen.¹¹ Het Besluit komt hieraan tegemoet; er worden geen andere beroepseisen gesteld dan die voor de implementatie van de richtlijn noodzakelijk zijn.

¹⁰ Richtlijn 2005/36/EG van het Europees Parlement en de Raad van 7 september 2005 betreffende de erkenning van beroepskwalificaties (PbEU 2008, L 255/22).

¹¹ Richtlijn (EU) 2018/958 van het Europees Parlement en de Raad van 28 juni 2018 betreffende een evenredigheidsbeoordeling voorafgaand aan een nieuwe reglementering van beroepen (PbEU 2018, L 173/25).
Kamerstukken II 2014/15, 24 036, nr. 409 (Kamerbrief inzake nationaal actieplan gereguleerde beroepen).

3.5 Kwetsbare weggebruikers

Uit Europees onderzoek is naar voren gekomen dat in 2017 bijna de helft van alle verkeersdoden in de EU kwetsbare weggebruikers waren.¹² Dit zijn niet-gemotoriseerde weggebruikers, zoals fietsers en voetgangers, en weggebruikers die gebruik maken van gemotoriseerde voertuigen, zoals twee- of driewielers.¹³

Om de EU-doelstelling van het terugdringen van het aantal verkeersdoden te behalen, is het noodzakelijk de veiligheid van kwetsbare weggebruikers te verbeteren. Daartoe verplicht de richtlijn dat in alle procedures die de richtlijn voorschrijft, rekening wordt gehouden met de verkeersveiligheidsaspecten betreffende deze weggebruikers.

In het verlengde hiervan schrijft de richtlijn voor dat de opleidingscurricula van personen die met ingang van 17 december 2024 een opleiding tot verkeersveiligheidsauditor volgen, mede aspecten omvatten die betrekking hebben op kwetsbare weggebruikers en de infrastructuur voor deze gebruikers. Artikel 14, vijfde lid, van het Besluit voorziet hierin.

3.6 Wegmarkering en verkeersborden

Het nieuwe artikel 6 quater van de richtlijn bepaalt dat lidstaten in bestaande en toekomstige procedures voor wegmarkering en verkeersborden aandacht besteden aan de leesbaarheid en detecteerbaarheid daarvan voor menselijke bestuurders en geautomatiseerde rijhulpsystemen. Een door de Europese Commissie opgerichte groep van deskundigen beoordeelt naar verwachting in december 2023 of het mogelijk is gemeenschappelijke specificaties vast te stellen die de leesbaarheid en detecteerbaarheid van wegmarkeringen en verkeersborden bevorderen. Indien dit mogelijk blijkt, zal worden bekeken wat de meest geschikte wijze is om de vast te stellen specificaties op nationaal niveau te implementeren.

Overigens erkent en onderstreept Nederland het belang van leesbaarheid en detecteerbaarheid. Wegmarkering en verkeersborden zijn zeer belangrijk voor de verkeersveiligheid. Bij de vormgeving en het gebruik van wegmarkering en verkeersborden is dan ook veel aandacht voor de leesbaarheid voor bestuurders. Ook zet Nederland al jaren in op *smart mobility* in het wegverkeer.¹⁴ Infrastructuur moet geschikt zijn en blijven voor de weggebruikers en voertuigen die er gebruik van maken. Daarom wordt toegewerkt naar een slim verkeerssysteem waarvan de delen naadloos op elkaar aansluiten en elkaar versterken. Hiermee wordt uitvoering gegeven aan deze bepaling uit de richtlijn.

3.7 Tunnels

Artikel 1, vijfde lid, van de richtlijn bepaalt dat deze niet van toepassing is op wegen in tunnels die onder richtlijn 2004/54/EG vallen. Dit betreft de tunnels in het trans-Europese wegennet (TEN-T tunnels) met een lengte van meer dan 500 meter. Richtlijn 2004/54/EG stelt eisen aan de veiligheid van TEN-T tunnels, waaronder de verkeersveiligheid. De wegen in deze TEN-T tunnels zijn uitgezonderd om te voorkomen dat de regels van beide richtlijnen in de praktijk tot dubbele eisen of conflicterende veiligheidsmaatregelen leiden.

¹² European Commission, Fact sheet 2017 road safety statistics, 10 april 2018.

¹³ Kamerstukken II 2019/20, 35 427, nr. 7 (Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 en enkele andere wetten in verband met de uitvoering van verordening (EU) 2018/858 en andere besluiten van de Europese Unie betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen, aanhangwagens daarvan en systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd).

¹⁴ Kamerstukken II 2018/19, 31 305, nr. 264 (kamerbrief Smart mobility Dutch reality) en Kamerstukken II 2020/21, 31 305, nr. 322 (kamerbrief Smart mobility in beweging).

Zoals eerder opgemerkt, is ter implementatie van richtlijn 2004/54/EG de Warvw vastgesteld. Bij de implementatie is ervoor gekozen om de werkingssfeer van deze wet uit te breiden tot alle wegtunnels (TEN-T en niet TEN-T tunnels) langer dan 250 meter. In Nederland gelden de veiligheidseisen uit richtlijn 2004/54/EG dus voor al deze tunnels.

Op grond van de Warvw is er voor elke tunnel een tunnelbeheerder en een veiligheidsbeambte. De tunnelbeheerder is verantwoordelijk voor het beheer van (de weg in) de tunnel en wordt daarom in het Besluit aangeduid als «de beheerder van een weg in een tunnel». Dit sluit aan bij de Wvw 1994, dat spreekt over «de wegbeheerder» of «de beheerder van een weg». De veiligheidsbeambte wordt aangewezen door de tunnelbeheerder, nadat het bevoegd college van burgemeester en wethouders (zoals bedoeld in artikel 1 van de Warvw) met deze aanwijzing heeft ingestemd. De veiligheidsbeambte coördineert alle preventieve en veiligheidsmaatregelen ter verzekering van de veiligheid van de tunnelgebruikers en het tunnelpersoneel. Kort samengevat is de veiligheidsbeambte de wettelijke adviseur van de tunnelbeheerder op het gebied van tunnelveiligheid.

Het Besluit voorziet in een aantal regels om de nuttige werking van beide richtlijnen te verzekeren, de samenhang met de Warvw te verduidelijken en de rol van de tunnelbeheerder en veiligheidsbeambte te borgen.

Artikel 13, eerste lid, van het Besluit voorziet in een plicht voor de beheerder van een weg in een tunnel (de tunnelbeheerder) indien deze een procedure uitvoert als bedoeld in artikel 3, eerste lid. In dat geval dient de beheerder de resultaten van die procedure mee te delen aan de beheerder van het weggedeelte dat aan die tunnel grenst en de veiligheidsbeambte van die tunnel. Dit stelt de veiligheidsbeambte in staat om de resultaten van deze procedures te betrekken bij de uitvoering van zijn taken, bijvoorbeeld door deze informatie te gebruiken in zijn adviezen aan de beheerder van de weg in die tunnel.

Deze plicht geldt niet voor wegen in TEN-T tunnels met een lengte van meer dan 500 meter. Zoals hiervoor is aangegeven, vallen deze wegen buiten het toepassingsgebied van de richtlijn. Dit is verduidelijkt in artikel 2, tweede lid, van het Besluit. De richtlijn bevat geen verplichting om voor deze wegen verkeersveiligheidsprocedures uit te voeren en er kan geen plicht op de beheerder van die weg rusten om de veiligheidsbeambte te informeren over procedures die niet (op grond van de richtlijn) zijn uitgevoerd.

Artikel 13, tweede lid, van het Besluit betreft het geval waarin de beheerder van een weg een procedure als bedoeld in artikel 3, eerste lid, uitvoert voor een weginfrastructuurproject of weggedeelte dat grenst aan een tunnel. In dat geval is de beheerder van die weg verplicht om de resultaten van die procedure mee te delen aan de beheerder van de in die tunnel gelegen weg en de veiligheidsbeambte van die tunnel. Hierbij maakt het niet uit of de aangrenzende tunnel onder richtlijn 2004/54/EG valt. Voor de uitvoering van de taken van de beheerder van een weg in een tunnel en veiligheidsbeambte van een tunnel die onder deze richtlijn valt is immers eveneens van belang dat zij op de hoogte zijn van de resultaten van deze procedures.

Het voorgaande laat onverlet dat het de beheerder van een weg grenzend aan een tunnel vrijstaat om de beheerder van een weg in een tunnel en veiligheidsbeambte al in een eerder stadium te betrekken bij de verschillende verkeersveiligheidsprocedures, net zo goed als dat de beheerder van een weg in een tunnel de veiligheidsbeambte en de beheerder van het weggedeelte dat aan die tunnel grenst al eerder hierbij kan betrekken. Ook kan de veiligheidsbeambte, gelet op zijn onafhankelijke (advies)rol, hiertoe zelf initiatief nemen door de beheerder aan te raden een bepaalde verkeersveiligheidsprocedure uit te voeren.

3.8 Onderwerpen die geen deel uitmaken van dit Besluit

Enkele onderdelen van de richtlijn behoeven geen implementatie, omdat daaraan reeds uitvoering wordt gegeven of het onderdeel door feitelijk handelen kan worden uitgevoerd.

Zo bevat artikel 6, vierde lid, van de richtlijn de verplichting om landelijke richtsnoeren vast te stellen voor tijdelijke verkeersveiligheidsmaatregelen bij wegwerkzaamheden. Deze richtsnoeren zijn er al. Te wijzen valt op de «RWS-richtlijn voor verkeersmaatregelen bij wegwerkzaamheden op rijkswegen». Rijkswaterstaat schrijft het gebruik van deze richtlijn voor bij uitvoering van werkzaamheden op rijkswegen.

De richtlijnen voor verkeersmaatregelen bij wegwerkzaamheden van het CROW – een kennisplatform voor onder meer wegbeheerders – bevatten eveneens regels over te nemen maatregelen bij het werken aan (auto)wegen.¹⁵ Deze richtlijnen zijn te beschouwen als uitwerking van de wettelijke regels over veilige arbeidsomstandigheden en een veilig gebruik van de weg. In de praktijk passen wegbeheerders deze richtlijnen toe bij het werken aan de weg dan wel motiveren zij waarom daarvan wordt afgeweken.

Overigens voorziet artikel 3, derde lid, van het Besluit wel in de plicht voor de wegbeheerder om te beschikken over een inspectieschema aan de hand waarvan de beheerder toezicht houdt op de verkeersveiligheid bij wegwerkzaamheden. Op deze manier kan de wegbeheerder toezien op de naleving van (één of meer) richtlijnen voor tijdelijke verkeersveiligheidsmaatregelen bij wegwerkzaamheden. Tot heden regelt de Uitvoeringsregeling dat de wegbeheerder dit toezicht gelijktijdig met de periodieke verkeersveiligheidsinspectie moet uitvoeren. Er is voor gekozen deze regel los te laten, omdat er niet altijd wegwerkzaamheden zullen plaatsvinden op het moment dat de wegbeheerder de periodieke verkeersveiligheidsinspectie voor die weg uitvoert. Thans is het aan de individuele wegbeheerder om dit inspectieschema op te stellen, omdat die geacht wordt het beste te kunnen bepalen wanneer een inspectie passend is.

Verder bevat artikel 6 sexies van de richtlijn de verplichting om te streven naar de invoering van een landelijke voorziening waar weggebruikers en voertuigen melding kunnen maken van voorvallen en van andere veiligheidsgerelateerde informatie die door de melder als een gevaar voor de veiligheid van de weginfrastructuur wordt beschouwd. Er is een aantal landelijke systemen die hierin voorzien en die naar behoren functioneren. Op het online Participatiepunt van Veilig Verkeer Nederland (VNN) kan eenieder melding maken van een onveilige verkeerssituatie. Daarnaast is er de Landelijke Informatielijn van Rijkswaterstaat, die gebeld kan worden om een onveilige situatie op (specifiek) een rijksweg te melden.

Ten slotte bevat de richtlijn nog voorschriften inzake de leesbaarheid en detecteerbaarheid van wegmarkering en verkeersborden. In paragraaf 3.6 is uiteengezet hoe Nederland aan dit onderdeel van de richtlijn uitvoering geeft.»

4. Uitvoering en handhaving

Als beheerder van de rijkswegen, heeft Rijkswaterstaat al ervaring opgedaan met de richtlijn. Daarnaast zijn het systematisch aandacht besteden aan verkeersveiligheid tijdens het ontwerpproces van weginfrastructuurprojecten alsmede het monitoren en verbeteren van de verkeersveiligheid van het wegennet, activiteiten die wegbeheerders al structureel uitvoeren. Hierbij maken de wegbeheerders gebruik van de laatste kennis

¹⁵ CROW, «Beleid en proces – werk in Uitvoering 96a/96b – 2020», juli 2020.

en inzichten op het gebied van verkeersveiligheid, passen zij zoveel als mogelijk de vigerende ontwerprichtlijnen voor wegen toe en hanteren zij de gebruikelijke methoden voor verkeersveiligheidsanalyses en wegin-specties. Een groot deel van de procedures die de richtlijn voorschrijft komt overeen met de wijze waarop wegbeheerders al uitvoering geven aan hun taak om de verkeersveiligheid op hun wegen te borgen. Belemmeringen bij de uitvoering van de voorgeschreven procedures in richtlijn worden dan ook niet voorzien.

Wel vormt de richtlijn op onderdelen een aanvulling op de huidige praktijk. Daarom is het van belang dat wegbeheerders die nu voor het eerst met de richtlijn te maken krijgen, de mogelijkheid krijgen om te putten uit de kennis en ervaring van Rijkswaterstaat.

5. Financiële gevolgen

Bestuurslasten

De procedures die de richtlijn verplicht stelt, brengt een verhoogde inzet van bestuurslasten met zich mee voor de wegbeheerder ten opzichte van de huidige situatie. Overigens sluiten deze procedures aan bij de in het nationaal verkeersveiligheidsbeleid geformuleerde ambitie van nul verkeersslachtoffers in 2050 en de risicogestuurde aanpak om verkeersslachtoffers te voorkomen.¹⁶

Zoals gezegd, behoort aandacht voor verkeersveiligheid in het ontwerpproces van weginfrastructuurprojecten alsmede het monitoren en verbeteren van de verkeersveiligheid van het wegennet al tot de taken en verantwoordelijkheid van de wegbeheerders. Op onderdelen vormt de richtlijn een aanvulling op de huidige praktijk.

De richtlijn schrijft voor dat de lidstaat voor bepaalde wegen bij het ontwerp, de aanleg en in de gebruiksfase ervan procedures uitvoert ten behoeve van de verkeersveiligheid. Er is voor gekozen om deze taak bij de beheerders van die wegen te leggen. Voor de decentrale wegbeheerders die wegen in beheer hebben die onder het toepassingsbereik vallen, leidt de uitvoering van deze taak tot hogere lasten.

Het Rijk dient deze hogere lasten te vergoeden, omdat sprake is van medebewind. De minister van IenW heeft onderzoek laten doen naar de voor die decentrale wegbeheerders te verwachten (gemiddelde) structurele extra kosten als gevolg van uitvoering van deze medebewindstaak. IPO en VNG zijn bij de opzet van het externe onderzoek betrokken. Aan alle betreffende decentrale wegbeheerders is gevraagd input te leveren voor het externe onderzoek. De berekening van de hoogte van de te verwachte kosten, die mede op basis van de input van de wegbeheerders gemaakt is, zijn met IPO en VNG gedeeld. IenW zal de te verwachten structurele extra kosten jaarlijks vergoeden.

Administratieve lasten en bedrijfseffecten

De verplichtingen die uit de richtlijn voortvloeien raken naar hun aard alleen de wegbeheerder en dus brengt dit voorstel geen administratieve lasten voor het bedrijfsleven of lasten voor burgers met zich mee.

6. Advies en consultatie

Bij de voorbereiding van het voorstel heeft afstemming met de betrokken wegbeheerders plaatsgevonden over de hernieuwde implementatie van de richtlijn. In april 2020 is een startbijeenkomst gehouden, waarbij wegbeheerders zijn voorgelicht over de inhoud van de richtlijn en

¹⁶ Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat e.a., Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030, december 2018.

het proces van implementatie. Vervolgens is voor elk onderdeel van de richtlijn een werkgroep gevormd. Doel van deze werkgroepen is om wegbeheerders nader kennis te laten maken met bepaalde onderdelen, inzichten en ervaringen te delen en samen na te denken over de praktische implementatie van de verschillende onderdelen.

In januari 2021 is het conceptbesluit en toelichting ter consultatie voorgelegd aan het Interprovinciaal overleg (IPO), de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG), de Unie van Waterschappen, de Vervoerregio Amsterdam, de Metropoolregio Rotterdam – Den Haag, Rijkswaterstaat (RWS) en de beheerders van wegen en weginfrastructuurprojecten die onder het toepassingsbereik van het Besluit vallen. Ook is het voorstel in januari 2021 ter advisering aangeboden aan het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR).

De ATR heeft het dossier niet geselecteerd voor een formeel advies, omdat het geen gevolgen voor de regeldruk heeft.

Van het IPO, de VNG en RWS zijn inhoudelijke reacties ontvangen. Uit de ontvangen reacties blijkt dat zij het voorstel steunen maar nog wel enkele opmerkingen hebben. Hieronder volgen de belangrijkste opmerkingen en de reactie daarop.

Een eerste punt betreft de bestuurlijke lasten. Het IPO en de VNG verwachten dat deze lasten zullen toenemen, omdat de richtlijn voorheen niet van toepassing was op wegen van provincies en gemeenten. De taken uit de richtlijn zijn nieuw en uitvoering ervan vraagt om een verhoogde inzet. In reactie hierop is punt 5 van deze toelichting aangepast.

Ten tweede merken het IPO en de VNG op dat voor de uitvoerbaarheid van belang is dat er voldoende (gekwalficeerde) auditors en inspecteurs beschikbaar zijn. Dit belang wordt onderkend. In dit kader wordt onder meer gewerkt aan een nieuwe opleiding voor verkeersveiligheidsauditors. Doel hiervan is te verzekeren dat de auditors voldoen aan de eisen die het Besluit daaraan stelt. Overigens geeft de wijziging van de richtlijn geen reden om de bestaande opleidingseisen voor auditors ingrijpend te veranderen. Daarom wordt ervoor gekozen om een vakbekwaamheidscertificaat voor auditors dat is afgegeven op grond van artikel 11c, tweede lid, onderdeel c, Wbr, gelijk te stellen met het vakbekwaamheidscertificaat VVA als bedoeld in het Besluit. Hiermee is ook geborgd dat er voldoende (gekwalficeerde) auditors beschikbaar zijn.

Anders dan bij de auditor, vereist de richtlijn niet dat een inspecteur een opleiding heeft gevolgd of aan bepaalde vakbekwaamheidseisen voldoet. Voor de bijzondere verkeersveiligheidsinspecteur ligt dit genuanceerder; die inspecteur moet aantoonbaar over «relevante ervaring of opleiding» beschikken. Om dit zeker te stellen, voorziet het Besluit in de eis dat deze inspecteur over een vakbekwaamheidscertificaat G-VVI beschikt. In punt 3.4.2 van de toelichting wordt hierop ingegaan. Gezien het feit dat in Nederland veel professionals beschikken over de voor het verkrijgen van dit certificaat vereiste relevante ervaring op het gebied van wegontwerp, verkeerstechniek en ongevalsanalyse, is de overtuiging dat er tijdig voldoende bijzondere verkeersveiligheidsinspecteurs beschikbaar zijn.

Ten derde is door het IPO naar voren gebracht dat de definitie van het begrip «weginfrastructuurproject» onvoldoende helder is. In reactie daarop wordt opgemerkt dat voor de omschrijving nauw is aangesloten bij de definitie van dit begrip in de richtlijn. Duidelijk is dat onder dit begrip alleen projecten vallen voor (nieuwe) wegen waarop de richtlijn van toepassing is. Dit betreffen de wegen als bedoeld in artikel 2, eerste en derde lid, van het Besluit. Daarnaast moet het project bestaan uit de aanleg of grondige wijziging van die wegen (of wegennet) met gevolgen voor de verkeersintensiteit. In punt 3.2.2 van de toelichting is een nadere uitleg gegeven van wat een «grondige wijziging» is. Al met al wordt de definitie daarmee voldoende duidelijk geacht. Een nadere definitie is niet mogelijk zonder de reikwijdte van de richtlijn in te perken.

Ten vierde vraagt het IPO zich af wat voor soort kosten-batenanalyse (KBA) moet worden uitgevoerd in het kader van de verkeersveiligheids-effectbeoordeling. In reactie daarop wordt opgemerkt dat de richtlijn niet een bepaalde soort KBA voorschrijft. De eis die de richtlijn stelt is dat de verkeersveiligheidseffectbeoordeling de relevante informatie bevat die nodig is voor een KBA van de verschillende beoordeelde alternatieven. Daarnaast geldt er een inspanningsverplichting om bij de verkeersveiligheidseffectbeoordeling een KBA uit te voeren. Artikel 4, derde en vierde lid, van het Besluit voorzien hierin.

Ten vijfde vraagt RWS aandacht voor de meetwijze voor wegmarkeringen. RWS adviseert om op Europees niveau een uniforme methode te ontwikkelen voor het meten en in beeld brengen van veiligheidsaspecten als de zichtbaarheid en stroefheid van wegmarkeringen. In reactie daarop wordt aangegeven dat momenteel op Europees niveau onderzoek plaatsvindt of het mogelijk is uniforme specificaties vast te stellen voor de leesbaarheid en detecteerbaarheid van wegmarkeringen en verkeersborden. In punt 3.6 van de toelichting is hier nader op ingegaan.

Overige opmerkingen hebben ertoe geleid dat de toelichting op enkele punten is aangepast. Zo is onder meer verduidelijkt in welke fase van de voorbereiding van een weginfrastructuurproject een VVE dient plaats te vinden (punt 3.2.2), aan de hand van welke gegevens het wegennet moet worden ingedeeld naar verkeersveiligheidsniveau (punt 3.2.4) en zijn ook een aantal tekstuele aanpassingen gedaan.

Omdat gekozen wordt voor een zuivere implementatie van de richtlijn, is van internetconsultatie afgezien. Aangezien dit Besluit uitsluitend strekt tot uitvoering van bindende besluiten van de EU is, gelet op artikel 1:8 van de Algemene wet bestuursrecht, ook afgezien van het voorleggen van een ontwerp van dit besluit aan de Staten-Generaal (voorhang) zoals bedoeld in artikel 2b van de Wvw 1994.

7. Overgangsrecht en inwerkingtreding

Voor de goede werking van de richtlijn is het noodzakelijk om inzicht te hebben voor welke wegen en weginfrastructuurprojecten de richtlijn concreet geldt. In dit verband schrijft de richtlijn voor dat de lidstaat aan de Europese Commissie kennisgeeft van de lijst van alle wegen op zijn grondgebied waarop de richtlijn van toepassing is. Ter implementatie van deze bepaling voorziet artikel 14, eerste lid, van het Besluit in een verplichting voor de wegbeheerder om aan de minister mede te delen op welke wegen binnen zijn beheergebied het Besluit van toepassing is. Ook geeft de wegbeheerder per weg aan om welke reden het Besluit erop van toepassing is. Vervolgens geeft de minister hiervan kennis aan de Europese Commissie.

Verder is van belang dat de richtlijn de verplichting bevat om een aantal procedures periodiek uit te voeren. Het betreft de verkeersveiligheidsbeoordeling en de periodieke verkeersveiligheidsinspectie. Een deel van de wegbeheerders heeft ervoor gekozen om die procedures al vanaf de uiterste implementatiedatum van de richtlijn volgens de voorgeschreven cycli uit te voeren. Dit kan betekenen dat een wegbeheerder in 2022 al een of meer van deze procedures zal uitvoeren. Een reden hiervoor is om de beschikbare capaciteit voor deze procedures te spreiden en te verzekeren dat – zoals de richtlijn voorschrijft – de eerste verkeersveiligheidsbeoordeling van het wegennet van die wegbeheerder uiterlijk vóór 1 januari 2025 is uitgevoerd.

Zoals gesteld, is het niet haalbaar gebleken om de richtlijn voor de uiterste implementatiedatum om te zetten. Om te voorkomen dat de procedures die de wegbeheerder uitvoert voorafgaand aan de inwerkingtreding van het Besluit niet zouden gelden, zijn artikel 14, tweede en derde lid, opgenomen. Deze leden voorzien erin dat de uitgevoerde procedures – mits deze voldoen aan de eisen die het Besluit daaraan stelt – worden

gelijkgesteld met een verkeersveiligheidsbeoordeling respectievelijk een periodieke verkeersveiligheidsinspectie.

Daarnaast is noodzakelijk dat de verkeersveiligheidsaudits worden verricht door gekwalificeerde personen. Na vaststelling van de richtlijn in 2008 zijn daarom opleidingseisen vastgesteld voor het verkrijgen van een vakbekwaamheidscertificaat. Tot heden regelt de Uitvoeringsregeling dat audits slechts mogen worden uitgevoerd door personen die door middel van een vakbekwaamheidscertificaat kunnen aantonen dat zij aan die opleidingseisen hebben voldaan. Verder schrijft de richtlijn voor dat met ingang van 17 december 2024 de opleiding mede aandacht moet besteden aan kwetsbare weggebruikers en de infrastructuur voor deze gebruikers. Artikel 14, derde lid, van het Besluit voorziet hierin. Behalve dit aspect, geeft de wijziging van de richtlijn geen reden om de bestaande opleidingseisen voor auditors ingrijpend te veranderen. Daarom wordt ervoor gekozen om een vakbekwaamheidscertificaat dat is afgegeven op grond van de Wbr, gelijk te stellen met het vakbekwaamheidscertificaat VVA. Personen die niet over één van deze certificaten beschikken, dienen eerst met goed gevolg de opleiding tot verkeersveiligheidsauditor af te leggen voordat zij audits mogen verrichten voor weginfrastructuurprojecten die onder het toepassingsbereik van het Besluit vallen.

In de opleiding tot verkeersveiligheidsauditor wordt onder meer aandacht besteed aan wegontwerp, verkeerstechniek en ongevalsanalyse. Dit zijn gebieden waarvan ook de bijzondere verkeersveiligheidsinspecteur geacht wordt kennis te hebben. Als een persoon beschikt over een vakbekwaamheidscertificaat VVA of een vakbekwaamheidscertificaat dat is afgegeven op grond van de Wbr, kan deze daarom tevens aan de slag gaan als bijzondere verkeersveiligheidsinspecteur. Daarvoor hoeft de persoon niet te beschikken over een vakbekwaamheidscertificaat G-VVI. Artikel 11, eerste lid, juncto artikel 14, vijfde lid, voorzien hierin.

Andersom geldt dit niet. Een persoon die over een vakbekwaamheids-certificaat G-VVI beschikt maar niet over een vakbekwaamheidscertificaat VVA of een vakbekwaamheidscertificaat dat is afgegeven op grond van de Wbr, zal eerst met goed gevolg de opleiding tot verkeersveiligheidsauditor moeten afleggen voordat deze persoon audits mag verrichten voor weginfrastructuurprojecten die onder het toepassingsbereik van het Besluit vallen.

De richtlijn beoogt dat de voorgeschreven procedures bij een weginfrastructuurproject al vanaf de start deel uitmaken van het ontwerpproces. Daarom wordt ervoor gekozen de richtlijn niet met terugwerkende kracht toe te passen op projecten waarvan de voorbereiding al grotendeels is afgerond. Bij de implementatie van richtlijn 2008/96/EG in 2010 is ook voor deze lijn gekozen. Zo wordt voorkomen dat lopende projecten worden geconfronteerd met nieuwe verplichtingen.

Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen weginfrastructuurprojecten die wel en weginfrastructuurprojecten die niet onder de Tracéwet vallen. Als gezegd, dienen deze procedures al te worden uitgevoerd bij de voorbereiding van een project dat nu onder de Tracéwet valt. Daarom is het voor deze (lopende) projecten niet nodig om overgangsrecht op te nemen en wordt daarvan afgezien. Voor projecten waarop de Tracéwet niet van toepassing is, zijn de procedures uit de richtlijn nieuw. Om deze reden voorziet het Besluit wel in overgangsrecht voor lopende weginfrastructuurprojecten die buiten de Tracéwet vallen.

In die gevallen wordt ervoor gekozen het overgangsrecht te koppelen aan de zogenoemde «startopdracht». Artikel 14, zesde lid, van het Besluit voorziet hierin. Daarover het volgende.

Geconstateerd is dat voor weginfrastructuurprojecten waarop de Tracéwet niet van toepassing is, de studiefase veelal eindigt met een voorkeur die de wegbeheerder uitspreekt over hoe hij het bestaande of toekomstige probleem op een weg of door het ontbreken van een weg wil oplossen. Dit wordt door sommige wegbeheerders ook wel het «voor-

keursalternatief» genoemd. Vervolgens start de planuitwerkingsfase, waarin deze oplossing nader wordt uitgewerkt.

De voorbereiding van het weginfrastructuurproject is al vergevorderd op het moment dat de wegbeheerder de voorkeur voor een bepaalde oplossing uitspreekt. Naar het oordeel van de wegbeheerders mag in dit stadium niet meer verlangd worden dat het project uitvoering geeft aan de verplichtingen die het Besluit stelt aan weginfrastructuurprojecten.

Om deze reden wordt ervoor gekozen de verplichtingen van het Besluit die gelden voor weginfrastructuurprojecten niet toe te passen op projecten waarvoor de wegbeheerder uiterlijk op de implementatiedatum een voorkeur heeft uitgesproken. Omwille van de uniformiteit wordt hiervoor het begrip «startopdracht» geïntroduceerd. De reden hiervoor is dat het begrip «voorkeursalternatief» al wordt gebruikt door een deel van de wegbeheerders maar geen vastomlijnde definitie heeft.

In verband met het overgangsrecht is het van belang dat duidelijk is voor welke weginfrastructuurprojecten een wegbeheerder een startopdracht geeft. Daarom wordt in artikel 14, zesde lid, van het Besluit een aantal eisen gesteld aan de inhoud ervan. Het dient te gaan om een beslissing van een wegbeheerder om een oplossing uit te werken voor een bestaand of toekomstig probleem op of door het ontbreken van een weg waarop dit Besluit van toepassing is en dat in elk geval bestaat uit een beschrijving van de aard van het probleem, de resultaten van de verkenning van het probleem, de voorkeur van de wegbeheerder voor de oplossing van dit probleem en de motivering van die voorkeur en een globale beschrijving van de uitwerking van de oplossing.

Deze inhoudelijke eisen komen grotendeels overeen met de eisen die worden gesteld aan de inhoud van een structuurvisie als bedoeld in de Tracéwet. De minister is verplicht een structuurvisie vast te stellen voor bepaalde weginfrastructuurprojecten die onder de Tracéwet vallen. De structuurvisie bevat het voorgenomen ontwerpalternatief (voorkeursalternatief) en dient tevens een verantwoording te bevatten van de wijze waarop onder meer burgers en maatschappelijke organisaties zijn betrokken bij de verkenning en de resultaten daarvan. De functie van het tijdig geven van de startopdracht is dat het aan een ieder duidelijkheid verschafft dat een weginfrastructuurproject onder het overgangsrecht valt. Voor deze functie is het niet nodig om laatstgenoemde eis aan de startopdracht te verbinden.

De startopdracht heeft een politiek-bestuurlijk karakter. De startopdracht markeert het einde van de studiefase en het begin van de planuitwerking. In feite vormt het daarmee een stap op weg naar het besluit tot realisatie van het weginfrastructuurproject. Gelet op het karakter en plaats van de startopdracht zal deze niet openstaan voor bezwaar en beroep.

Artikel 14, zevende lid, van het Besluit regelt dat op de bekendmaking van de startopdracht artikel 3:42 Awb van toepassing is. Concreet betekent dit dat de wegbeheerder kennisgeeft van de startopdracht door middel van plaatsing in een van overheidswege uitgegeven blad of een dag-, nieuws- of huis-aan-huisblad, dan wel op een andere geschikte wijze. Volstaan kan worden met de vermelding van de zakelijke inhoud. Indien alleen van de zakelijke inhoud wordt kennisgegeven, wordt de startopdracht tegelijkertijd ter inzage gelegd. In de kennisgeving wordt vermeld waar en wanneer het besluit ter inzage ligt.

Het voorgaande laat onverlet dat het wegbeheerders vrijstaat om bij de voorbereiding van een weginfrastructuurproject in de geest van de bepalingen van de richtlijn te handelen. Overigens is het al bestaande praktijk dat de wegbeheerder bij deze projecten in alle fasen van de voorbereiding aandacht besteedt aan verkeersveiligheid.

Voor de volledigheid wordt opgemerkt dat het (tijdig) geven van een startopdracht slechts nodig is als de wegbeheerder wenst dat het project onder het overgangsrecht valt. Is dat geval niet aan de orde, dan is een startopdracht niet nodig. Met andere woorden: het geven van een

startopdracht is niet een verplichte stap bij de voorbereiding van een weginfrastructuurproject.

Daarnaast wordt erop gewezen dat het Besluit van toepassing is op een weg na realisatie van het weginfrastructuurproject dat strekt tot aanleg of wijziging van die weg, ongeacht of het weginfrastructuurproject onder het overgangsrecht viel. De wegbeheerder moet voor dergelijke wegen ook procedures als de verkeersveiligheidsbeoordeling, de periodieke verkeersveiligheidsinspectie en de gerichte verkeersveiligheidsinspectie uitvoeren.

Tot slot wordt opgemerkt dat de uiterste implementatiedatum van de wijziging van richtlijn 2008/96/EG door richtlijn (EU) 2019/1936 17 december 2021 is. Deze datum is niet haalbaar gebleken. Dit levert echter geen problemen op voor de praktijk. Voor een toelichting hierop wordt verwezen naar punten 3.1 en 6 van de memorie van toelichting bij de eerdergenoemde wijziging van de Wvw 1994 die de grondslag vormt voor dit Besluit.¹⁷ Gestreefd wordt dit Besluit en de daarop gebaseerde ministeriële regeling zo snel mogelijk in werking te laten treden.

Dit voorstel strekt ter uitvoering van EU-wetgeving en daarom kan van de voor een besluit gebruikelijke inwerkingtredingsdatum worden afgeweken alsmede van de daarvoor vastgestelde publicatiedatum.¹⁸

Artikelsgewijs deel

Artikel 1

Dit artikel bevat de meest relevante begripsbepalingen. Ten behoeve van de leesbaarheid van het Besluit zijn definities van begrippen als «verkeersintensiteit» en «verbeteringsmaatregelen» in dit artikel opgenomen en zijn de omschrijvingen van de verschillende procedures in de bijbehorende artikelen opgenomen.

Artikel 2

Dit artikel dient ter implementatie van artikel 1, tweede tot en met vijfde lid, van de richtlijn.

In het eerste lid is bepaald op welke wegen en weginfrastructuurprojecten dit Besluit van toepassing is. Dit heeft betrekking op zowel wegen in de ontwerp- of aanlegfase als wegen die reeds in gebruik zijn. Voor een toelichting op dit eerste lid, wordt verwezen naar punt 3.1 van het algemeen deel.

In het tweede lid zijn de wegen en weginfrastructuurprojecten opgenomen waarop het Besluit niet van toepassing is. Overeenkomstig artikel 1, vijfde lid, van de richtlijn, is het Besluit niet van toepassing op wegen in tunnels die onder richtlijn 2004/54/EG vallen.

Daarnaast bieden de richtlijn en het Besluit de bevoegdheid aan de wegbeheerder om de verplichtingen ook op andere wegen toe te passen. Het derde lid voorziet hierin. Voor een toelichting op deze bevoegdheid, wordt verwezen naar punt 3.1 van het algemeen deel.

Op grond van het vierde lid moet de minister worden geïnformeerd als de aanleg of wijziging gevolgen heeft voor de lijst van wegen waarop dit Besluit van toepassing is. De minister houdt de volledige lijst bij. Voor een toelichting op deze bepaling, wordt eveneens verwezen naar punt 3.1 van het algemeen deel.

¹⁷ Kamerstukken II 2021/22, 36 189, nr. 2 (Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 en intrekking van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken in verband met het vaststellen van een wettelijke grondslag ten behoeve van de implementatie van richtlijn 2008/96/EG en wijziging van die richtlijn door richtlijn (EU) 2019/1936).

¹⁸ Aanwijzing 4.17, vijfde lid, onderdeel d, van de Aanwijzingen voor de regelgeving, biedt deze mogelijkheid.

Artikel 3

Dit artikel dient ter implementatie van artikel 1, eerste lid, artikel 6, vierde lid en artikel 6 ter van de richtlijn.

Op grond van het eerste lid moet de wegbeheerder voor de wegen waarop dit Besluit van toepassing is bepaalde procedures uitvoeren. Dit zijn de procedures die de richtlijn voorschrijft. Wat de verschillende procedures inhouden, is nader uitgewerkt in de andere artikelen van dit Besluit. Dit eerste lid is een uitwerking van artikel a4c van de wet.

Voor een toelichting op het tweede lid, wordt verwezen naar punt 3.5 van het algemeen deel.

Voor een toelichting op het derde lid, wordt verwezen naar punt 3.8 van het algemeen deel.

Artikel 4

Dit artikel dient ter implementatie van artikel 3 en bijlage I van de richtlijn. Voor een toelichting op dit artikel, wordt verwezen naar punt 3.2.2 van het algemeen deel.

Artikel 5

Dit artikel dient ter implementatie van artikel 4 alsmede artikel 9, vierde lid, onder c, en bijlage II van de richtlijn. Voor een toelichting op dit artikel, wordt verwezen naar punt 3.2.3 van het algemeen deel.

Artikel 6

Dit artikel dient ter implementatie van artikel 4, tweede lid, en artikel 9, tweede en derde lid, van de richtlijn. Voor een toelichting op dit artikel, wordt verwezen naar punt 3.4.1 van het algemeen deel.

Artikel 7

Dit artikel dient ter implementatie van artikel 9, eerste en vierde lid, onder a, van de richtlijn. Voor een toelichting op dit artikel, wordt verwezen naar punt 3.4.1 van het algemeen deel.

Artikel 8

Dit artikel dient ter implementatie van artikel 5 en bijlage III van de richtlijn. Voor een toelichting op dit artikel, wordt verwezen naar punt 3.2.4 van het algemeen deel.

Artikel 9

Dit artikel dient ter implementatie van artikel 6 van de richtlijn. Voor een toelichting op dit artikel, wordt verwezen naar punt 3.2.5 van het algemeen deel.

Artikel 10

Dit artikel dient ter implementatie van artikel 6 bis van de richtlijn. Voor een toelichting op dit artikel, wordt verwezen naar de punten 3.2.6 en 3.3 van het algemeen deel.

Artikel 11

Dit artikel dient ter implementatie van 6 bis, derde lid, en artikel 9, vierde lid, onderdeel a van de richtlijn. Voor een toelichting op dit artikel, wordt verwezen naar de punten 3.2.6, 3.3 en 3.4.2 van het algemeen deel.

Artikel 12

Dit artikel dient ter implementatie van artikel 7, eerste en tweede lid, van de richtlijn. Voor een toelichting op dit artikel, wordt verwezen naar punt 3.2.7 van het algemeen deel.

Artikel 13

Voor een toelichting op dit artikel, wordt verwezen naar punt 3.7 van het algemeen deel.

Artikel 14

Dit artikel dient onder meer ter implementatie van artikel 1, vierde lid, en artikel 9, eerste lid bis en derde lid, van de richtlijn. Voor een toelichting op dit artikel, wordt verwezen naar de punten 3.5 en 7 van het algemeen deel.

Artikel 15

Voor een toelichting op dit artikel wordt verwezen naar punt 7 van het algemeen deel.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers

Bijlage

TRANSPONERINGSTABEL

Transponeringstabel, behorend bij het voorstel tot hernieuwde implementatie van richtlijn 2008/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 19 november 2008 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur (PbEU 2008, L 319) alsmede de implementatie van richtlijn (EU) 2019/1936 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 23 oktober 2019 tot wijziging van richtlijn 2008/96/EG betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur (PbEU 2019, L 305).

| Bepaling EU-regeling richtlijn 2008/96/EG (geconsolideerde versie) | Bepaling in implementatie-regeling of in bestaande regelgeving; toelichting indien niet geïmplementeerd of uit zijn aard geen implementatie behoeft | Omschrijving beleidsruimte | Toelichting op de keuze(n) bij de invulling van beleidsruimte |
|--|---|---|---|
| Artikel 1, eerste lid | Artikel 3, eerste lid, Besluit verkeersveiligheid weginfrastructuur (Bvw) | Geen | |
| Artikel 1, tweede tot en met vijfde lid | Artikel 2 Bvw | Mogelijkheid om richtlijn op andere wegen toe te passen en wegen uit te zonderen van het toepassingsbereik (vierde lid) | Toegelicht in punt 3.1 van de NvT |
| Artikel 2 | Artikelen 1, 4, tweede lid, 5, tweede lid, 8, tweede lid, 9, tweede lid en 10, tweede lid, Bvw | Geen | |
| Artikel 3 | Artikel 4 Bvw | Geen | |
| Artikel 4 | Artikelen 5 en 6 Bvw | Geen | |
| Artikel 5 | Artikel 8 Bvw | Mogelijkheid om verkeersveiligheidsbeoordeling vaker dan eens in de vijf jaar uit te voeren (derde lid) | Toegelicht in punt 3.2.4 van de NvT |
| Artikel 6, eerste en derde lid | Artikel 9 Bvw | Mogelijkheid om gezamenlijke verkeersveiligheidsinspectie van wegennet dat grenst aan bepaalde wegtunnels vaker dan eens in de zes jaar uit te voeren (derde lid) | Toegelicht in punt 3.2.5 van de NvT |
| Artikel 6, vierde lid | Artikel 3, derde lid, Bvw | Geen | |
| Artikel 6 bis | Artikelen 10 en 11 Bvw | Mogelijkheid om te bepalen aan welke aanvullende eisen een deskundigenteam voor een gerichte verkeersveiligheidsinspectie dient te voldoen | Toegelicht in punt 3.4.2 van de NvT |
| Artikel 6 ter | Artikel 3, tweede lid, Bvw | Geen | |
| Artikel 6 quater | Behoeft geen implementatie; kan door feitelijk handelen worden uitgevoerd | Geen | |
| Artikel 6 quinquies | Behoeft geen implementatie; geen verplichting voor lidstaat | Geen | |
| Artikel 6 sexies | Behoeft geen implementatie; kan door feitelijk handelen worden uitgevoerd | Geen | |
| Artikel 7, eerste lid | Artikel 12, eerste en tweede lid, Bvw | Geen | |
| Artikel 7, eerste lid bis | Behoeft geen implementatie; geen verplichting voor lidstaat | Geen | |

| Bepaling EU-regeling richtlijn 2008/96/EG (geconsolideerde versie) | Bepaling in implementatie-regeling of in bestaande regelgeving; toelichting indien niet geïmplementeerd of uit zijn aard geen implementatie behoeft | Omschrijving beleidsruimte | Toelichting op de keuze(n) bij de invulling van beleidsruimte |
|--|---|----------------------------|---|
| Artikel 7, tweede lid | Behoeft geen implementatie; kan door feitelijk handelen worden uitgevoerd | Geen | |
| Artikel 8 | Behoeft geen implementatie; Reeds uitvoering aan gegeven d.m.v. richtlijnen van Rijkswaterstaat en CROW | Geen | |
| Artikel 9, eerste lid | Behoeft geen implementatie; reeds uitvoering aan gegeven | Geen | |
| Artikel 9, eerste lid bis | Artikelen 6, 7 en 14, derde lid, Bvw | Geen | |
| Artikel 9, tweede en vierde lid | Artikelen 6, 7 en 11, vijfde lid, Bvw | Geen | |
| Artikel 9, derde lid | Artikelen 6 en 14 Bvw | Geen | |
| Artikel 10 | Behoeft geen implementatie; geen verplichting voor lidstaat | Geen | |
| Artikel 11 | Behoeft geen implementatie; geen verplichting voor lidstaat | Geen | |
| Artikel 11 bis | Behoeft geen implementatie; kan door feitelijk handelen worden uitgevoerd | Geen | |
| Artikel 12 | Behoeft geen implementatie; geen verplichting voor lidstaat | Geen | |
| Artikel 12 bis | Behoeft geen implementatie; geen verplichting voor lidstaat | Geen | |