



Regeling ter implementatie van richtlijn 2008/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 november 2008 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur (PbEU L 319) (Uitvoeringsregeling verkeersveiligheid van weginfrastructuur)

10 december 2010
Nr. VENW/BSK-2010/215198
Hoofddirectie Juridische Zaken

De Minister van Infrastructuur en Milieu,

Gelet op de artikelen 11c, eerste en tweede lid, 11d, tweede lid, en 11e, van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken;

Besluit:

Artikel 1

In deze regeling wordt verstaan onder:

wet: Wet beheer rijkswaterstaatswerken;

richtlijn: 2008/96/EG: richtlijn nr. 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 L 319);

minister: Minister van Infrastructuur en Milieu.

Artikel 2

1. De verkeersveiligheidseffectbeoordeling genoemd in artikel 11c, eerste lid, onder a, van de wet, wordt gelijktijdig met het ontwerp-tracébesluit als bedoeld in de Tracéwet ter inzage gelegd.
2. Indien de Tracéwet niet van toepassing is voor een infrastructuurproject als bedoeld in artikel 11a van de wet, waarvoor krachtens de wet een verkeersveiligheidseffectbeoordeling is voorgeschreven, wordt de verkeersveiligheidseffectbeoordeling gelijktijdig ter inzage gelegd met het betreffende ontwerpbesluit voor dat infrastructuurproject.
3. De elementen waaraan wordt gestreefd aandacht te besteden bij de verkeersveiligheidseffectbeoordeling zijn de elementen, opgenomen in bijlage I bij richtlijn2008/96/EG.
4. In de verkeersveiligheidseffectbeoordeling wordt een toelichting gegeven bij de verkeersveiligheidsoverwegingen die mede geleid hebben tot de keuze voor het voorgestelde alternatief. De beoordeling bevat voorts ook alle relevante informatie die nodig is voor een kosten-batenanalyse van de verschillende beoordeelde alternatieven.

Artikel 3

1. De verkeersveiligheidsaudits genoemd in artikel 11c, eerste lid, onder b, van de wet, worden uitgevoerd in de volgende vier fasen van de voorbereiding van een infrastructuurproject:
 - a. voorontwerpfase;
 - b. fase van het gedetailleerde ontwerp;
 - c. fase voor de ingebruikneming, en
 - d. fase van eerste gebruik.
2. De elementen waaraan wordt gestreefd aandacht te besteden bij de verkeersveiligheidsaudits zijn de elementen, opgenomen in bijlage II bij richtlijn2008/96/EG.

Artikel 4

Een verslag van een verkeersveiligheidsaudit als bedoeld in artikel 11c, eerste lid, onder b, van de wet, bevat in elk geval:



- a. een beoordeling van de verkeersveiligheidskritieke ontwerpelementen in de betreffende fase, zoals vermeld 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 bij de toepassing van onderdeel a onveilige kenmerken zijn vermeld, maar het ontwerp niet wordt verbeterd voor het einde van de geschikte fase, zoals vermeld in bijlage II bij richtlijn 2008/96/EG, een toelichting van de redenen daarvoor.

Artikel 5

1. Personen die de verkeersveiligheidsaudits genoemd in artikel 11c, eerste lid, onder b, van de wet uitvoeren beschikken ten minste over gedegen en voldoende actuele kennis van:
 - a. wegontwerp;
 - b. de richtlijnen voor ontwerp van wegen in beheer bij het Rijk;
 - c. verkeerstechniek, en
 - d. ongevalsanalyse.
2. Personen die de verkeersveiligheidsaudits uitvoeren, beschikken uiterlijk 19 december 2012 over een vakbekwaamheidscertificaat, waarvoor de minister een opleidingsinstelling aanwijst en jaarlijks goedkeuring verleent aan een opleidingscurriculum, gericht op het verwerven van de in het eerste lid bedoelde kennis.
3. Indien voor 19 december 2010 een document is afgegeven, vergelijkbaar met een in het tweede lid bedoeld vakbekwaamheidscertificaat, wordt dat document daarmee gelijkgesteld.
4. De in het eerste en tweede lid bedoelde personen zijn gedurende de verkeersveiligheidsaudits niet betrokken bij het ontwerp of de exploitatie van het infrastructuurproject waarop een door hen uitgevoerde verkeersveiligheidsaudit betrekking heeft.

Artikel 6

1. De criteria waarvan wordt gestreefd die te beoordelen bij classificatie als bedoeld in artikel 11d, tweede lid, onder a, van de wet zijn de criteria, opgenomen in bijlage III bij richtlijn 2008/96/EG.
2. Weggedeelten met een hogere prioriteit op grond van de classificatie van weggedeelten met een relatief hoog aantal verkeersongevallen en de classificatie van de verkeersveiligheid van het wegennet conform het eerste lid, worden geïnspecteerd door een team van deskundigen, waarvan ten minste een lid voldoet aan de in artikel 5, eerste lid, genoemde vakbekwaamheidseisen, aan de hand van de in onderdeel 3 van bijlage III bij richtlijn 2008/96/EG genoemde elementen.
3. Maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid worden zo veel mogelijk gericht op de in het tweede lid bedoelde weggedeelten. Die verbeteringsmaatregelen bestaan zoveel mogelijk uit de maatregelen genoemd in bijlage III, onderdeel 3, onder e, bij richtlijn 2008/96/EG, en bij de afweging wordt aandacht geschonken aan de maatregelen met de beste kosten-batenverhouding.

Artikel 7

1. De in artikel 11e van de wet bedoelde verkeersveiligheidsinspecties bestaan uit tweejaarlijkse inspecties van het in artikel 11b, eerste lid, van de wet bedoelde wegennet met uitzondering van de in het tweede lid, onder a, van dat artikel bedoelde tunnels.
2. Bij de in het eerste lid bedoelde inspecties wordt tevens onderzoek gedaan naar mogelijke verkeersveiligheidseffecten van wegwerkzaamheden in relatie tot de verkeersstroom en naar de naleving van richtlijnen voor tijdelijke verkeersveiligheidsmaatregelen die van toepassing zijn op wegwerkzaamheden.

Artikel 8

Deze regeling wordt aangehaald als: Uitvoeringsregeling verkeersveiligheid van weginfrastructuur.

Artikel 9

Deze regeling treedt in werking op het tijdstip waarop de wet van 2 december 2010 tot aanpassing van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken ter implementatie van richtlijn 2008/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 november 2008 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur (PbEU L 319/59) in werking treedt.



Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

*De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus.*



TOELICHTING

Algemeen

Op 19 november 2008 is de richtlijn nr. 2008/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur vastgesteld (hierna: de Richtlijn). De Richtlijn is geïmplementeerd in de Wet beheer rijkswaterstaatswerken (verder: de wet). In de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel ter implementatie, zijn de algemene uitgangspunten, de financiële aspecten, en uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid reeds aan de orde geweest, kortheidshalve verwijs ik er daarom naar (Kamerstukken II 2010/11, 32 413, nr. 3). In de toelichting op artikel 9 wordt aandacht besteed aan de Vaste Verandermomenten.

Deze uitvoeringsregeling ziet op de praktische uitwerking van de instrumenten uit de Richtlijn. In de wet zijn de instrumenten uit de Richtlijn opgenomen waar dit noodzakelijk is, om de Richtlijn voldoende nuttig effect te geven. De meer gedetailleerde voorschriften zijn in deze ministeriële regeling opgenomen. Het betreft strikte implementatie van de Richtlijn.

De Richtlijn geeft ten aanzien van (de inhoud van) de bijlagen slechts een inspanningsverplichting en geen resultaatsverplichting (zie ook de toelichting op artikel 11c in de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel ter implementatie van de Richtlijn, Kamerstukken II 2010/11, 32 413, nr. 3), maar die bijlagen geven wel een duidelijk kader voor de toepassing van de verschillende instrumenten. Er is overigens gekozen voor dynamische verwijzing naar de bijlagen bij de Richtlijn omdat die geen vertaling naar de nationale wettelijke systematiek behoeven, en geen enkele beleidsruimte bieden.

Artikelsgewijs

Artikel 2

Met dit artikel wordt invulling gegeven aan artikel 11c, eerste lid, onder a, en tweede lid, onder a, van de wet, en dient daarmee ter implementatie van artikel 3, tweede en derde lid, en bijlage I van de Richtlijn.

De verkeersveiligheidseffectbeoordeling wordt door de Richtlijn verplicht gesteld in de planningsfase, voordat een infrastructuurproject is goedgekeurd. In de Nederlandse praktijk – met als uitgangspunt dat een infrastructuurproject in de zin van de Richtlijn doorgaans een tracéwetplichtig project zal zijn – komt dit neer op de voorbereidingsfase die leidt tot de vaststelling van het ontwerp-tracébesluit.

In deze fase, die begint met de zogenaamde verkenningsfase en eindigt met de vaststelling van het ontwerpbesluit, wordt ook het milieueffectrapport opgesteld. Het milieueffectrapport wordt ter inzage gelegd bij het ontwerp-tracébesluit. Vervolgens kan dan een ieder zijn zienswijze inbrengen op het ontwerp-tracébesluit, het MER en ook de verkeersveiligheidseffectbeoordeling, alvorens de Minister van Infrastructuur en Milieu het definitieve besluit vaststelt. Het MER en de verkeersveiligheidseffectbeoordeling – hoewel verschillend van karakter – bevatten een beschrijving van de gevolgen voor het milieu respectievelijk de verkeersveiligheid van de verschillende alternatieven en bevatten zodoende de noodzakelijke informatie om te kunnen komen tot definitieve besluitvorming over de voorgenomen aanleg of wijziging van de infrastructuur.

Die werkwijze is in overeenstemming met artikel 3, tweede lid, van de Richtlijn. Uit het samenstel van het derde lid van dat artikel, plus de aard van de aspecten genoemd in bijlage I bij de Richtlijn, in samenhang met artikel 2 van deze regeling, het wettelijk kader voor infrastructuurprojecten en het MER, vloeit voort dat de verkeersveiligheidseffectbeoordeling in die vroege fase van de voorbereiding zal plaatsvinden.

Het tweede lid van artikel 2 bevat een voorziening voor het – zeldzame – geval dat een infrastructuurproject niet tracéwetplichtig zou zijn. Mocht er onverhoopt krachtens een andere wet dan de Tracéwet een besluit vereist zijn, dan kan de verkeersveiligheidseffectbeoordeling worden gekoppeld aan het betreffende ontwerpbesluit.

Artikel 3

Met dit artikel wordt invulling gegeven aan artikel 11c, tweede lid, onder b, van de wet, en het dient daarmee ter implementatie van artikel 4, tweede en derde lid, en bijlage II van de Richtlijn.

De verkeersveiligheidsaudits worden door de Richtlijn verplicht gesteld in de fasen van het voorontwerp, het gedetailleerde ontwerp, voor ingebruikneming en in het eerste gebruik. Die fasen sluiten



overigens goed aan bij het verloop van de tracéprocedure in de toekomstige Tracéwet¹.

In de Richtlijn wordt beschreven dat de verkeersveiligheidsaudits van wegen een gedetailleerd overzicht geven van onveilige kenmerken van een wegeninfrastructuurproject. Bij de implementatie is rekening gehouden met de bestaande momenten van de nationale plan- en uitvoeringsfase. In bijlage II bij de Richtlijn worden de onderdelen van de audits beschreven.

De verkeersveiligheidsaudits beogen verkeersveiligheid een vaste plek in de plan- en uitvoeringsfase te geven, waardoor de verkeersveiligheid meer systematisch worden bewaakt tijdens het ontwerpproces en beter kan worden meegenomen in de afweging voor het aanpassen van het ontwerp. Bij de keuze voor aanpassingen vanwege de verkeersveiligheidselementen worden altijd een kosten/baten afweging gemaakt, en worden verschillende alternatieven overwogen.

Artikel 4

Met dit artikel wordt invulling gegeven aan artikel 11c, tweede lid, onder b, van de wet en het dient daarmee ter implementatie van artikel 4, tweede, vierde en vijfde lid, en bijlage II van Richtlijn 2008/96.

Het verslag van de in artikel 3 genoemde verkeersveiligheidsaudit bevat een beoordeling van de onderdelen zoals beschreven in bijlage II bij de Richtlijn. Indien wordt afgeweken van de uitkomsten van de beoordeling, dan doet de lidstaat dit gemotiveerd.

Artikel 5

Met dit artikel wordt invulling gegeven aan artikel 11c, tweede lid, onder c, van de wet en het dient daarmee ter implementatie van artikel 4, tweede lid jo artikel 9 van Richtlijn 2008/96.

De Richtlijn schrijft voor dat de auditoren die de verkeersveiligheidsaudits uitvoeren een opleiding hebben gevolgd en in het bezit zijn van een vakbekwaamheidscertificaat. Opleiding en certificering verzekeren dat de personen die betrokken zijn bij de praktische uitvoering de nodige actuele kennis kunnen verwerven (hetgeen onder meer inhoudt dat auditoren met enige regelmaat opfriscursussen doen, zoals ook volgt uit de slotzin van artikel 9, tweede lid, van de Richtlijn). De auditoren moeten bovendien onafhankelijk zijn en mogen daarom niet op andere wijze betrokken zijn bij het infrastructuurproject.

De Richtlijn bevat in artikel 9 een overgangsregeling voor de eerste twee jaar na 19 december 2010, als opstartfase voor het creëren van een voldoende omvangrijke groep gekwalificeerde auditoren: het bezit van een vakbekwaamheidscertificaat geldt nog niet in alle gevallen als vereiste voor het uitvoeren van audits, en eerder afgegeven certificaten worden als gelijkwaardig beschouwd. Het betreft een beperkte groep auditoren met een certificaat van de tot nu toe enige beschikbare (en dus nog niet erkende) specialistische cursus op dit vlak. Uiterlijk 19 december 2011 moeten opleidingseisen zijn vastgesteld voor het verkrijgen van een vakbekwaamheidscertificaat, en vanaf 19 december 2012 mogen audits alleen nog worden uitgevoerd door auditoren die door middel van een vakbekwaamheidscertificaat kunnen aantonen dat zij aan die opleidingseisen hebben voldaan. Rijkswaterstaat draagt hiervoor zorg, als opdrachtgever bij de inhuur van de onafhankelijke auditoren bij ingenieursbureaus.

Artikel 6

Met dit artikel wordt invulling gegeven aan artikel 11d, tweede lid, van de wet en het dient daarmee ter implementatie van artikel 5 en bijlage III van de Richtlijn.

De classificatie van het wegennet speelt alleen een rol bij het beheer van het bestaande wegennet, en is bedoeld om de aandacht en inspanningen van de wegbeheerder te richten op de delen van het wegennet waar de meeste ongevallen plaatsvinden. Er is dan ook geen absoluut aantal te noemen dat als 'hoog' kwalificeert, omdat het juist gaat om het identificeren van locaties waar een hoog aantal ongevallen plaatsvindt, *relatief* aan andere delen van het wegennet. Dat zijn immers de locaties waarvan het in het bijzonder de moeite loont om nader te onderzoeken of de inrichting van de weg aanpassing behoeft.

Locaties met een hoog aantal ongevallen, in combinatie met een aantal andere weegfactoren zoals beschreven in bijlage III bij de Richtlijn, leidt tot een indeling in categorieën. Op basis daarvan kunnen locaties worden geselecteerd die speciale aandacht behoeven, en die vervolgens aan een inspectie

¹ Kamerstukken II 2009/10, 32 377, nr. 2.



worden onderworpen door personen die over een vergelijkbare deskundigheid beschikken als auditors (artikel 5, tweede lid, van de Richtlijn, geïmplementeerd in artikel 6, tweede lid, van deze regeling). Doel van die inspecties is het analyseren van de effecten op de verkeersveiligheid van de inrichting van de weg. De Richtlijn bevat ook een lijst met specifieke aandachtspunten voor die inspecties (punt 3 van bijlage III bij de Richtlijn). De inspecties genereren de benodigde informatie voor een afweging van prioritaire, kansrijke, of meest doelmatige maatregelen.

Het classificeren van de verkeersveiligheid van het wegennet kan na de tenuitvoerlegging ervan een groot effect hebben. Nadat gedeelten van wegen met een hoog aantal ongevallen zijn geïdentificeerd, geanalyseerd, en aangepakt met verbeteringsmaatregelen, neemt de verkeersveiligheid toe. Dan neemt tevens het belang toe van veiligheidsinspecties als preventieve maatregel om de verbeterde verkeersveiligheid te behouden.

Artikel 7

Met dit artikel wordt invulling gegeven aan artikel 11e van de wet, en dient daarmee ter implementatie van artikel 6 van de Richtlijn.

De Richtlijn schrijft verkeersveiligheidsinspecties voor omdat dit een doeltreffend instrument is om gevaren te voorkomen voor weggebruikers, door op een systematische wijze en met een deskundige blik het wegennet te bekijken, met de aspecten genoemd in punt 3 van bijlage III bij de Richtlijn als uitgangspunt. Doel is het identificeren van potentiële belemmeringen voor de verkeersveiligheid in de weginrichting. Hoewel de verkeersveiligheidsinspecties als instrument duidelijk te onderscheiden zijn van de classificatie, ligt het wel voor de hand dat bij de inspecties in het kader van de classificatie dezelfde aandachtspunten voor weginrichting worden beoordeeld als bij de verkeersveiligheidsinspecties.

De verkeersveiligheidsinspecties vinden thans tweejaarlijks plaats, door inspecteurs van Verkeerscentrum Nederland (een onderdeel van Rijkswaterstaat) en die periode wordt voldoende regelmatig geacht zoals bedoeld in artikel 6, derde lid, van de Richtlijn. Aanvullend op deze periodieke inspecties op grote schaal, dragen de weginspecteurs van Rijkswaterstaat dagelijks zorg voor het signaleren en zo mogelijk meteen oplossen van verkeersonveilige omstandigheden op snelwegen, zoals gaten in het wegdek, of obstakels (bijvoorbeeld autobanden) op de weg.

Artikel 9

Met het oog op tijdige implementatie van de Richtlijn per 19 december 2010 is afgeweken van de Vaste Verandermomenten. Dat is bovendien niet bezwaarlijk nu de implementatie uitsluitend gevolgen heeft voor de uitvoeringspraktijk van Rijkswaterstaat, die reeds is voorbereid op deze wijzigingen.

*De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus.*