

Fiche 3: Richtlijn veiligheidsbeheer wegeninfrastructuur

Titel:

Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende het veiligheidsbeheer van wegeninfrastructuur

Datum Raadsdocument: 12 oktober 2006

Nr Raadsdocument: 13874/06

Nr. Commissiedocument: COM (2006) 569

Eerstverantwoordelijk ministerie: Verkeer en Waterstaat

Behandelingstraject in Brussel:

Behandeling in Raadswerkgroep Transport; Transportraad. Tijdens de eerste behandeling in de Raadswerkgroep heeft voorzitter Finland aangegeven het onderwerp niet nogmaals te zullen agenderen; of inkomend voorzitter Duitsland het zal oppakken is nog niet duidelijk.

Achtergrond, korte inhoud en doelstelling van het voorstel:

In het Witboek Transport (2001) heeft de Europese Commissie zich als doel gesteld het aantal verkeersslachtoffers in 2010 met de helft te verminderen¹. Het betreft een algemene doelstelling voor de Unie, niet voor iedere lidstaat afzonderlijk. De Mid Term Review van het Witboek die dit jaar is gepresenteerd, toont aan dat de daling is ingezet, maar dat met het huidige tempo de doelstelling niet wordt gehaald. De in deze richtlijn voorgestelde infrastructuurmaatregelen vormen de derde pijler van een uitgebreid verkeersveiligheidsprogramma, naast maatregelen ten aanzien van de bestuurder en het voertuig. Deze richtlijn heeft tot doel te garanderen dat de wegeninfrastructuur bijdraagt tot de verbetering van de veiligheid op de wegen en tot een daling van het aantal doden en gewonden op het Trans-Europese wegennet van de Unie (de zogenoemde TEN-wegen of E-wegen).

De richtlijn schrijft voor dat in alle stadia van besluitvorming rond wegeninfrastructuur verkeersveiligheidseisen worden meegenomen. In de richtlijn worden daartoe procedures vastgesteld met betrekking tot veiligheidseffectbeoordelingen, veiligheidsaudits en veiligheidsinspecties van wegen (het betreft wegen die in ontwerp- of aanlegfase zijn en wegen die reeds in gebruik zijn).

Rechtsbasis van het voorstel:

Artikel 71, lid 1 onder c, van het EG-Verdrag

Besluitvormingsprocedure en rol Europees Parlement:

Gekwalificeerde meerderheid en medebeslissing

Instelling nieuw Comitologie-comité:

Ja, volgens de regelgevingsprocedure

Subsidiariteit en proportionaliteit:

Subsidiariteit: Twijfelachtig.

Verkeersveiligheid staat in Nederland hoog op de agenda en Nederland pleit ook in Europa vaak voor maatregelen om de verkeersveiligheid in Europa te vergroten. Nederland steunt daarom het Actieprogramma Verkeersveiligheid dat de Commissie heeft ingezet, en in het kader waarvan de Commissie dit richtlijnvoorstel uitbrengt. Op het gebied van het veiligheidsbeheer van wegeninfrastructuur is het echter de vraag of Europees optreden meerwaarde heeft. In Nederland staat de verkeersveiligheids situatie in vergelijking tot veel andere Europese landen op een hoog niveau. Voor Nederland is het dan ook niet noodzakelijk dat er op communautair niveau maatregelen worden genomen met betrekking tot het veiligheidsbeheer van wegeninfrastructuur. Voor andere landen in Europa zou gemeenschappelijke optreden op dit gebied mogelijk wel kunnen bijdragen aan de verkeersveiligheid.

Proportionaliteit: Negatief.

Nederland vindt het gekozen instrument te zwaar. De baten zijn waarschijnlijk nihil en de kosten kunnen aanzienlijk zijn. Nederland opteert voor richtsnoeren gebaseerd op 'best practices'. Deze richtsnoeren

zouden uit oogpunt van effectiviteit een bredere scope moeten hebben dan alleen TEN-wegen, omdat daar relatief weinig ongelukken gebeuren. De Commissie stelt in het voorstel ook dat het gaat om richtsnoeren. Nederland ziet geen reden om deze vervolgens vast te leggen in een richtlijn. In Nederland bestaat momenteel nauwelijks regelgeving (in de zin van algemeen verbindende voorschriften) over de veiligheid van snelwegen, terwijl Nederland vergeleken met andere lidstaten zeer goed scoort op die veiligheid. Nederland vindt dat het beter is om in te zetten op andere instrumenten zoals handhaving van snelheden, gordelgebruik en beperking van alcoholgebruik om de verkeersveiligheid te bevorderen. (NB deze uitbreiding van scope alleen als het om richtsnoeren gaat!)

Consequenties voor de EU-begroting: Geen

Financiële, personele en administratieve consequenties voor de rijksoverheid, decentrale overheden en/of bedrijfsleven en burger:

Het voorstel leidt tot meer (administratieve) lasten voor onder meer voor Rijkswaterstaat, politie, ziekenhuizen en huisartsen. De lasten bestaan met name uit uitgebreide rapportageverplichtingen, er moeten onafhankelijke auditors worden aangesteld en er dient een nieuwe procedure voor veiligheidseffectbeoordeling te komen. Ook moeten er gedacht worden aan infrastructurele aanpassingen als gevolg van inspecties.

De systemen van huisartsen en ziekenhuizen zijn er niet op ingericht om dergelijke informatie te destilleren en te koppelen aan een informatiesysteem op Europees niveau. De voorgestelde registratie zou een aanzienlijke verzwaring van de administratieve lasten behelzen zonder dat er een directe relatie is met een verbetering van het publieke belang.

De inspectietaken zouden bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat belegd kunnen worden. Hierover is nog geen beslissing genomen. Het betekent wel een uitbreiding van de taken. De kosten hiervan zijn nog niet bekend. VenW zal bij nader zicht op de financiële gevolgen met een dekkingsvoorstel komen conform de regels budgetdiscipline.

Vervolgtraject financiële afspraken:

Er wordt thans door VenW onderzoek gedaan naar de financiële gevolgen

Consequenties voor nationale en decentrale regelgeving/beleid, (informatie over het inschakelen van nationale agentschappen / zelfstandige bestuursorganen e.d., implementatie en uitvoering, notificatie en handhaving en/of sanctionering):

Waarschijnlijk kan voor de meeste verplichtingen niet worden volstaan met implementatie alleen door middel van een richtlijnconforme ‘administratieve praktijk’ en is omzetting in wettelijke verplichtingen noodzakelijk. Een denkbare implementatiewijze zou kunnen zijn om de huidige ‘Wet aanvullende regels veiligheid wegtunnels’ (implementatie van richtlijn 2004/54/EG) te vervangen door een bredere ‘Wet veiligheid hoofdwegen en wegtunnels’. Wat betreft de richtlijnverplichtingen verbonden aan de aanleg en substantiële ‘verbetering’ van – wat wij in Nederland noemen - hoofdwegen ligt het voor de hand om de omzetting een plaats te geven in de Tracéwet. De veiligheidseffectrapportage kan daarin zoveel mogelijk worden gecombineerd met de milieu-effectrapportage. De bepaling over de registratie van ongevalgegevens (art. 7) kan gevolgen hebben voor taken en regelgeving van Justitie, BZK en VWS inzake politie, ziekenhuizen (bijhouden opnameduur, registratie en meldingsplicht tijdstip overlijden, post-mortem-onderzoek naar alcoholgebruik) en huisartsen (registratie en meldingsplicht als een betrokken verkeersdeelnemer binnen een maand overlijdt). Het vereiste post-mortem-onderzoek is thans wettelijk nog niet mogelijk.

Voorgestelde implementatietermijn (bij richtlijnen) dan wel voorgestelde datum inwerkingtreding (bij verordeningen en beschikkingen) met commentaar t.a.v. haalbaarheid:

De richtlijn geeft geen duidelijkheid over de implementatietermijn. Het is onduidelijk of er overgangsrecht van toepassing is: gaan de verplichtingen ook gelden voor lopende infrastructuurprojecten die vallen tussen moment van inwerkingtreding van de richtlijn en de implementatietermijn?

Consequenties voor ontwikkelingslanden: geen

Nederlandse belangen en eerste algemene standpuntbepaling:

In Nederland is de verkeersveiligheidsituatie op hoog niveau. Er is vanuit Nederland geen reden dat dit beter op communautair niveau geregeld kan worden. Voor Europa als geheel mogelijk wel. Echter gelet op reikwijdte van de richtlijnen (TEN-netwerk) zal het doel met deze regelgeving niet dichterbij komen. De meeste ongevallen gebeuren immers niet op dat netwerk. Nederland zal dan ook expliciet de subsidiariteits- en proportionaliteitsvraag aan de orde stellen. Het doel van de richtlijn is te voldoen aan de algemene doelstelling: een reductie van 50% van het aantal slachtoffers in 2010. Deze algemene doelstelling geldt niet voor iedere lidstaat individueel maar Europa in zijn totaliteit. De 50% reductie kan van Nederland zelf niet gevraagd worden gelet op de forse investeringen die al zijn verricht. Per land zal bekeken moeten worden wat realistisch is.

Wat betreft de proportionaliteit opteert Nederland voor richtsnoeren gebaseerd op *best practices*. Iedere lidstaat kan hieruit de voorbeelden halen die het beste van toepassing zijn op de betreffende situatie. De Commissie geeft in het richtlijnvoorstel aan dat het inhoudelijk gaat om richtsnoeren. Nederland vindt dat het consistent is om dan de voorstellen te beperken tot richtsnoeren en niet een richtlijn op te stellen. De hoogte van de extra kosten voor Nederland die met de richtlijn gepaard gaan zijn nog onzeker. Omdat de richtlijn voor de verbetering van de verkeersveiligheid in Nederland niet veel zal opleveren, is Nederland niet bereid tot extra uitgaven.

