

# VEILIGHEIDSBEHEER VAN WEGENINFRASTRUCTUUR OP HET TERN NETWERK

Ing. DIRK BAERT - Expert Veiligheid Infrastructuur

FOD Mobiliteit en Vervoer

Samenvatting

Résumé

<p><i>Teneinde de veiligheid van infrastructuren te verhogen heeft Europa een systeem ontworpen dat ongevallen dient te voorkomen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Classificeren van de wegen en identificatie van gevaarlijke punten.</i></li> <li>- <i>Uitvoeren van inspecties en audits met kosten-baten analyses.</i></li> <li>- <i>Ongevallengegevens globaal beheren en uitwisseling naar Europa.</i></li> </ul>	<p><i>Afin d'améliorer la sécurité des infrastructures, l'Europe a conçu un système qui doit prévenir les accidents:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Classification des routes et identification des points dangereux.</i></li> <li>- <i>Exécution des inspections et audits accompagnés d'analyses coûts-bénéfices.</i></li> <li>- <i>Gestion globale et échange de données sur les accidents à destination de l' Europe.</i></li> </ul>
---	---

## **0. Situering en doelstelling van de richtlijn 2008/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 november 2008**

Gelijklopend met de initiatieven rond weggebruikers en voertuigen vormt de infrastructuur het derde belangrijke luik in het globaal programma gericht op het verbeteren van de verkeersveiligheid in Europa.

De Europese Richtlijn 2008/96/EG heeft tot doel dat de aandacht voor de wegveiligheid geïntegreerd wordt in alle stadia van wegenwerken en –aanleg. Dit behelst de planning en het concept van de werken, de eigenlijke uitvoering ervan, de exploitatie van de weg in kwestie en het gegevensbeheer van de wegeninfrastructuur.

Het veiligheidsniveau van bestaande wegen dient te worden verbeterd door investeringen te richten op weggedeelten met het hoogst aantal ongevallen en/of op weggedeelten met het grootste potentiële om het aantal ongevallen te doen afnemen.

In dit kader worden specifieke procedures opgezet met betrekking tot de wegeninspecties, de audits bij nieuwe en bestaande projecten en de opvolging via databeheer van ongevalleninformatie.

### **1. Historisch overzicht van het verloop van de opmaak van de richtlijn 2008/96/EG**

Op 12/09/2001 verschijnt het witboek “Het vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen” van de Europese Commissie welke als doel stelt het aantal slachtoffers op de wegen van de Europese Unie tussen 2001 en 2010 te halveren.

In 2006 doet de Commissie een voorstel betreffende de veiligheid van infrastructures in alle fasen van ontwerp, planning, uitvoering en beheer. De Europese Conferentie van Wegendirecteuren onderschrijft deze benadering met de grootste aandacht voor de veiligheidsinspecties en audits.

In maart 2007 verwerpt het Europees Parlement het voorstel van Richtlijn om vooral administratieve redenen en opent hiermee de discussie tot uitbreiding van de studie van het Tern netwerk naar alle “belangrijke” wegen. Een nieuw onderzoek betreffende de verantwoordelijkheden geeft groen licht voor de uiteindelijke benadering van de inhoud van de huidige tekst.

Na een voorlopige goedkeuring in juni 2008 door Raad en Parlement wordt de definitieve versie goedgekeurd op 19/11/2008 door het Europese Parlement en verschijnt in het Publicatieblad van de Europese Unie op 29/11/2008.

De lidstaten dienen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking te doen treden op uiterlijk 19/12/2010.

## **2. De inhoud van de richtlijn**

### **2.1. Onderwerp en toepassingsgebied**

Er worden procedures vastgesteld met betrekking tot de veiligheidsbeoordelingen, de veiligheidsaudits, het beheer van verkeersveiligheid van het wegennet en de verkeersveiligheidsinspecties.

De Richtlijn heeft haar toepassingsgebied op de wegen die deel uitmaken van het trans-Europese wegennet, zowel de wegen in ontwerp-of aanlegfase als de wegen die reeds in gebruik zijn. Ze kan evenwel ook worden toegepast op andere belangrijke wegen aangelegd met gedeeltelijke of volledige gebruikmaking van communautaire middelen.

De Richtlijn is niet van toepassing op de veiligheid van tunnels. Deze vallen onder de Richtlijn 2004/54 EG vallen.

## **2.2. De veiligheidsbeoordeling van een weg voor infrastructuurprojecten**

De beoordeling wordt uitgevoerd bij de projectfase en zal via een veiligheids-effectenbeoordeling de overwegingen duidelijk maken die geleid hebben tot de voorgestelde keuze.

Ze bevat tevens relevante info betreffende de kosten-batenanalyse van de beoordeelde opties.

## **2.3. De veiligheidsaudits bij infrastructuurprojecten**

De veiligheidsaudits zijn onafhankelijke, gedetailleerde, systematische en technische verkeersveiligheidscontroles van de ontwerpkenmerken van alle infrastructuur projecten in alle fasen van het project: het voorontwerp, het gedetailleerde ontwerp voor de ingebruikname en het eerste gebruik.

Men zal er op toezien dat de auditoren in hun verslagen voor elke fase van het project de verkeersveiligheidskritieke ontwerpelementen vermelden.

Het resultaat van deze audits is een uiteindelijk verslag waarin de aanbevelingen zijn opgenomen op gebied van veiligheid.

Auditoren dienen de nodige opleidingen te volgen en beschikken over een bekwaamheidscertificaat. Tegen uiterlijk 19/12/2011 dienen de lidstaten opleidingscurricula op te maken. De richtlijn geeft gedetailleerd aan welke vereisten gangbaar zijn voor de auditoren.

## **2.4. De classificatie en beheer van verkeersveiligheid van het wegennet**

De lidstaten (in concreto wegbeheerders) dienen driejaarlijks een classificatie van wegen met hoge ongevallenfrequentie op te maken volgens een welbepaald draaiboek. Daarnaast ontwikkelt men een classificatiemethode die dient om secties van wegen te identificeren en te analyseren volgens hun exploitatieniveau en dit met aandacht voor de economische en sociale impact van infrastructuurprojecten.

Deze classificatie gebeurt door deskundigenteams met aandacht voor kosten-batenanalyses.

## **2.5. De veiligheidsinspecties**

Deze periodieke veiligheidsinspecties worden uitgevoerd teneinde preventief de veiligheidsskenmerken te identificeren en ongevallen te voorkomen. Zij hebben ook aandacht voor de mogelijke gevolgen van verkeersveiligheidseffecten van wegwerkzaamheden in relatie tot de verkeersstroom.

Teneinde deze inspecties georganiseerd te laten verlopen en de verkeersveiligheidsmaatregelen bij tijdelijke wegwerkzaamheden te beheersen worden richtsnoeren opgesteld tegen uiterlijk 19/12/2011 welke de Europese Commissie ter beschikking zal stellen op een openbare website. Deze mededelingen moeten een weg banen voor systematische verbeteringen van de infrastructuurveiligheid op communautair niveau.

De meest efficiënte oplossingen worden geïdentificeerd en samen met de systematische verzameling van voor/na-studies tot nieuwe doeltreffende maatregelen geselecteerd.

## **2.6. Het beheer van ongevalgegevens**

Ongevallenverslagen dienen te worden opgemaakt volgens een welbepaalde methodiek. Op basis van deze verslagen berekent men de maatschappelijke kosten van dodelijke en zware ongevallen. Deze kosten dienen vijfjaarlijks te worden geactualiseerd in functie van maatschappelijke evoluties, met name omwille van prijsstijgingen of -dalingen.

De statistische analyses geven een neutraal totaalbeeld van de evolutie in de ongevallen. Zij zijn ondermeer nuttig om de prioriteiten bij investeringen vast te leggen en laten de verschillende betrokkenen toe om met inzicht wijzigingen aan te brengen op beleidsniveau. Groepering van alle gegevens gedurende een bepaalde periode kan de Europese werkgroep de mogelijkheid bieden aanpassingen te overwegen in de richtlijn.

## **2.7. Aanpassingen, uitwisselingen en verbeteringen**

De Commissie zet een samenhangend systeem op voor de uitwisseling van “best practices” of beste praktijken waarin bestaande projecten op gebied van wegveiligheid worden opgenomen samen met de technologie die haar nut heeft bewezen.

Ook niet gouvernementele organisaties kunnen bij dit proces worden betrokken.

Aanpassingen aan de technische vooruitgang worden volgens een welgekende comitéprocedure kenbaar gemaakt en aan alle lidstaten megedeeld. Het betreft hier technische evoluties die door bepaalde lidstaten worden voorgesteld met betrekking tot verlichting, signalisatie, verluchting, markeringen, bouwtechnische vernieuwingen enz....

## **2.8. Omzetting en inwerkingtreding**

De omzettingstermijn werd bepaald op uiterlijk 19 december 2010, de inwerkingtreding op 19 december 2008.

### **3. Taken van de federale en gewestelijke overheid ten gevolge van de publicatie van de richtlijn**

#### **Vorbereidende gesprekken**

Voorafgaand aan de implementering naar Belgisch recht dienen de politieke verantwoordelijken duidelijk aan te geven welke weg dient gevolgd te worden.

#### **Implementering naar Belgisch recht**

##### **3.1. Juridische behandeling**

Een eerste werkgroep juridische benadering zal zich buigen over de correcte werkwijze waarop KB's en dekreten moeten worden uitgewerkt. Deze is samengesteld uit juristen van de federale en gewestelijke overheden. Er dient ook rekening te worden gehouden met de eventuele gevolgen voor de wegcode.

##### **3.2. Technische behandeling**

Een tweede werkgroep zal zich niet alleen buigen over de technische aspecten van de richtlijn maar ook een aanzet geven tot de opmaak van een samenwerkingsakkoord tussen federale staat en gewesten betreffende de juiste belijning van de taken en verantwoordelijkheden.

###### **3.2.1. Classificatie van wegen**

De classificatie valt onder de verantwoordelijkheid van de Wegbeheerders. Zij dienen de wegen volgens ongevallensiteit te klasseren en evaluaties te maken over de te nemen maatregelen.

Bij aanpassing van de wegsignalisatie dient men te voldoen aan de bepalingen van het Verdrag van Wenen van 1968.

###### **3.2.2. Inspecties**

De inspecties dienen te worden uitgevoerd door de wegbeheerders of door hen aangestelde expertengroepen (vb. OCW, BIVV, enz.). Door middel van checklists en richtsnoeren dienen deze experts een analyse te maken van de veiligheidskenmerken van de wegen en zodoende ongevallen te voorkomen. De Richtsnoeren dienen te worden uitgewerkt tegen 19 december 2011.

###### **3.2.3. Gegevensbeheer**

De in 3.2 vermelde werkgroep dient zich uit te spreken betreffende de oriëntatie van het gegevensbeheer bij ongevallen. Hierbij moet men rekening houden met het recente voorstel tot wet betreffende de accidentologie en moet men verder concretiseren wie de behandeling en

verantwoordelijkheid zal nemen over het ongevalenbeheer. Een regelmatige meldingsplicht naar Europa wordt verwacht.

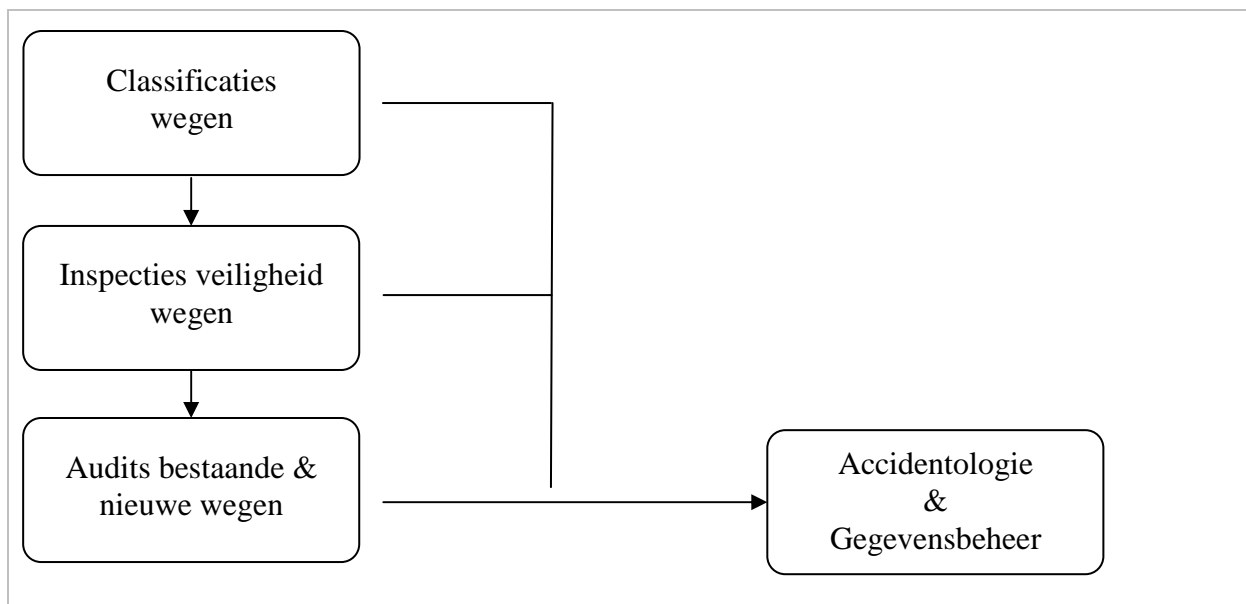
### 3.2.4. Audits en auditoren

Gezien de complexiteit van deze materie zullen eerst duidelijke politieke richtlijnen dienen gegeven te worden. Gelet op het onafhankelijkheidsprincipe kan gezocht worden deze zaak over te laten aan een overkoepelend orgaan dat zowel de opleiding, de erkenning van bekwaamheidscertificaten als de regelmatige organisatie van opleidingscursussen op zich neemt. Hier dient een consensus te worden gezocht tussen alle betrokken partijen uit zowel de overheidssector als uit de privésector.

### 3.2.5. Comitéprocedure

De Europese Commissie wordt voor de verbetering van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur bijgestaan door een comité. Deze taak wordt zeker in eerste fase toevertrouwd aan de huidige federale vertegenwoordiging teneinde tijdens de implementatieperiode de continuïteit te kunnen waarborgen.

## 4. De richtlijn grafisch



## 5. Implementering in België: planning

