

Vergaderjaar 2021–2022

**36 189**

## **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**

**Nr. 3**

### **MEMORIE VAN TOELICHTING**

#### **ALGEMEEN DEEL**

##### **1. Inleiding**

Dit wetsvoorstel strekt tot het opnemen van een delegatiebepaling in de Wegenverkeerswet 1994 (Wvw 1994) ten behoeve van de hernieuwde implementatie van de richtlijn 2008/96/EG<sup>1</sup> en de recente wijziging van die richtlijn door richtlijn (EU) 2019/1936.<sup>2</sup> Deze delegatiebepaling maakt het mogelijk om de (gewijzigde) richtlijn te implementeren bij of krachtens een algemene maatregel van bestuur (amvb).

Richtlijn 2008/96/EG (ook wel: de richtlijn) schrijft voor dat beheerders van een weg bij het ontwerp, de aanleg en in de gebruiksfase ervan procedures uitvoeren ten behoeve van de verkeersveiligheid. Daarmee sluit de richtlijn aan bij de bestaande praktijk 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.

Daarnaast wordt voorgesteld om de Wet beheer rijkswaterstaatwerken (Wbr) in te trekken. Tot op heden is richtlijn 2008/96/EG geïmplementeerd in hoofdstuk 2 van de Wbr en de op artikel 11c, eerste en tweede lid, 11d, tweede lid en 11e van die wet gebaseerde Uitvoeringsregeling verkeersveiligheid van weginfrastructuur. Omdat de overige artikelen van de Wbr als gevolg van de inwerkingtreding van artikel 2.33 van de Invoeringswet Omgevingswet naar het zich nu laat aanzien met ingang van 1 januari 2023 vervallen, wordt er voor gekozen deze richtlijn in de Wvw 1994 te implementeren, zodat de gehele Wbr kan worden ingetrokken.

<sup>1</sup> Richtlijn 2008/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 november 2008 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur (PbEU 2008, L 319).

<sup>2</sup> Richtlijn (EU) 2019/1936 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2019 tot wijziging van Richtlijn 2008/96/EG betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur (PbEU 2019, L 305).

Het wetsvoorstel betreft zuivere implementatie; in het voorstel zijn geen andere regels opgenomen dan voor de implementatie van de (gewijzigde) richtlijn op wetsniveau noodzakelijk zijn.

De implementatie van de (gewijzigde) richtlijn had uiterlijk op 17 december 2021 moeten zijn gerealiseerd. In punt 6 van deze toelichting wordt ingegaan op de inwerkingtreding.

De transponeringstabel in verband met de implementatie van de richtlijn zal als bijlage bij de toelichting bij de nieuwe amvb worden gevoegd.

## **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 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»)<sup>3</sup>. 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.

<sup>3</sup> Europese Commissie, Naar een Europese verkeersveiligheidsruimte – Strategische beleidsoriëntaties inzake de verkeersveiligheid voor de periode 2011–2020, COM(2010)389 def. 20 juli 2010.

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 verkeerveiligheidsinspectie – 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 drie andere soorten publieke wegbeheerders – de provincies voor provinciale wegen, de gemeentes voor gemeentelijke wegen en de waterschappen voor waterschapswegen – en wegen onder beheer bij andere, veelal private wegbeheerders.

### *2.3. Wettelijke grondslag in Wvw 1994*

Voorgesteld wordt om in een formele wet een delegatiebepaling op te nemen zodat de implementatie van de (gewijzigde) richtlijn 2008/96/EG bij of krachtens een algemene maatregel van bestuur kan worden geregeld. De richtlijn en de bijbehorende bijlagen geven zelf al een gedetailleerde invulling van de procedures die beheerders van een weg moeten uitvoeren ten behoeve van de verkeersveiligheid, waardoor vrijwel geen beleidsvrijheid meer bestaat. Daarnaast maakt dit het mogelijk om implementatie van toekomstige wijzigingen van de richtlijn te versnellen. Onder 3.1 wordt toegelicht waarom de uiterste datum voor implementatie van de (gewijzigde) richtlijn niet is gehaald.

In verband hiermee is een afweging gemaakt in welke wet een dergelijke delegatiebepaling het meest passend zou zijn: de Planwet verkeer- en vervoer, de Wbr, de Wegenwet of de Wvw 1994.

Implementatie via de Planwet verkeer en vervoer ligt niet voor de hand. Deze wet richt zich met name op de bestuurlijke verhoudingen tussen de verschillende bestuurslagen op het gebied van het verkeer en vervoer.<sup>4</sup> In dat kader is in die wet vastgelegd hoe het nationale plan, het provinciale plan en het gemeentelijk beleid voor verkeer en vervoer tot stand moeten komen en welke hoofdzaken deze plannen en dit beleid moeten bevatten. Verkeersveiligheid is een onderdeel van verkeers- en vervoersbeleid. In zoverre is er overlap tussen de Planwet verkeer en vervoer en de richtlijn. De richtlijn heeft echter specifiek tot doel te garanderen dat het ontwerp en beheer van wegen bijdraagt aan de verbetering van veiligheid op de wegen en tot een daling van het aantal doden en gewonden op wegen leidt. Daartoe worden in de richtlijn procedures vastgesteld met betrekking tot verkeersveiligheidseffectbeoordelingen, verkeersveiligheidsaudits, verkeersveiligheidsinspecties en veiligheidsbeoordelingen van weginfrastructuurprojecten. De reikwijdte en inhoud van de Planwet verkeer en vervoer en de richtlijn sluiten dus onvoldoende op elkaar aan.

De uitbreiding van het toepassingsgebied van de richtlijn en het feit dat de Wbr, met uitzondering van hoofdstuk 2, naar het zich nu laat aanzien met ingang van 1 januari 2023 komt te vervallen als gevolg van de inwerking-treding van de Omgevingswet maakt dat het niet logisch is om de delegatiebepaling op te nemen in de Wbr.<sup>5</sup>

<sup>4</sup> Kamerstukken II 1996/97, 25 337, nr. 3, p. 6.

<sup>5</sup> Zie artikel 2.33 Invoeringswet Omgevingswet.

Ook aansluiting bij de Wegenwet ligt niet voor de hand. De Wegenwet ziet uitsluitend op openbare wegen, waarmee in de Wegenwet bedoeld wordt dat er voor de rechthebbende een plicht is om verkeer op de weg te dulden.<sup>6</sup> Dit terwijl de richtlijn zich richt op weginfrastructuur in brede zin. De Wvw 1994 sluit van alle bestaande wetten het dichtst aan bij de strekking van richtlijn 2008/96/EG. Deze wet strekt uitdrukkelijk tot het verzekeren van de veiligheid op de weg, het beschermen van weggebruikers en passagiers en het waarborgen van de bruikbaarheid van de weg. Anders dan de Wegenwet is de Wvw 1994 van toepassing op alle wegen die openstaan voor het openbaar verkeer.<sup>7</sup> Dit betekent dat de Wvw 1994 niet alleen van toepassing is op openbare wegen maar ook op zogenaamde eigen wegen die al dan niet via een gedoogconstructie voor het openbaar verkeer openstaan, zoals bijvoorbeeld de wegen op luchthavens en paden in opengestelde natuurgebieden en landgoederen.

Gelet op het voorgaande wordt daarom voorgesteld de noodzakelijke delegatiebepaling voor de implementatie van de richtlijn in de Wvw 1994 op te nemen. Verdere implementatie van deze richtlijn kan dan gebeuren bij of krachtens een op die bepaling gebaseerde algemene maatregel van bestuur.

### **3. Relatie tot andere beleidsontwikkelingen**

#### *3.1. Verkeersongevallenregistratie*

Al tientallen jaren worden door de Minister van IenW (in casu RWS) gegevens met betrekking tot verkeersongevallen en -incidenten die op het Nederlandse wegennet plaatsvinden geregistreerd en verwerkt in de verkeersongevallenregistratie. Het gaat hierbij onder andere om gegevens die worden genoemd in bijlage IV bij richtlijn 2008/96/EG. Deze gegevens worden daarna beschikbaar gesteld door middel van verschillende producten van het zogenaamde Bestand geregistreerde Ongevallen in Nederland (BRON). Verkeersongevallen leiden tot veel ongewenste maatschappelijke gevolgen, bijvoorbeeld immateriële kosten zoals leed en verlies aan kwaliteit van leven, letsels met bijgevolg medische kosten en productieverlies en materiële schade waaronder ook file- en afhandelingskosten. De informatie die via BRON kan worden verkregen, vormt de basis voor het verkeersveiligheidsbeleid van overheden, waaronder de Ministeries van IenW en Justitie en Veiligheid als ook RWS als wegbeheerder van de rijkswegen en andere overheden, zoals provincies, gemeenten, waterschappen en de politie voor hun verkeersveiligheidsbeleid. Daarnaast is een deel van de informatie ook beschikbaar in de vorm van open data voor vrije nieuwsgaring.

In de registratie wordt informatie verzameld die van politie, Koninklijke Marechaussee (KMAR) en andere partijen is verkregen over de omstandigheden waaronder een ongeval heeft plaatsgevonden (zoals aard en locatie van het ongeval, de weg- en weersituatie) en over de bij het ongeval betrokken personen, slachtoffers en voertuigen. Ook worden bijzondere persoonsgegevens over de gezondheid geregistreerd, zoals informatie over de ernst van het letsel bij verkeersslachtoffers en of er wellicht sprake was van alcoholgebruik door een bestuurder of van gebruik van andere middelen die de rijvaardigheid kunnen beïnvloeden (zie bijlage IV van richtlijn 2008/96/EU). Het gaat hierbij met name om indirect identificeerbare (bijzondere) persoonsgegevens.

<sup>6</sup> *Kamerstukken II* 2006/07, 29 892, nr. 17-b1 (adviesrapport «Oude waarden, nieuwe wegen» van de Commissie van Advies inzake de Waterstaatswetgeving).

<sup>7</sup> Overeenkomstig de definitie van «weg» uit de Verdragen van Wenen inzake het wegverkeer en inzake verkeerstekens (*Trb.* 1974, 35 en 36, en 174 en 175).

De Algemene verordening gegevensbescherming (AVG)<sup>8</sup> en de Uitvoeringswet Algemene verordening gegevensbescherming (Uitvoeringswet AVG) die sinds 25 mei 2018 van toepassing zijn, stellen eisen aan de verwerking van persoonsgegevens, bijzondere categorieën van persoonsgegevens over de gezondheid en persoonsgegevens van strafrechtelijke aard. Deze mogen alleen verwerkt worden als hiervoor een wettelijke basis bestaat. Aangezien de door de AVG verlangde wettelijke basis op dit moment ontbreekt, wordt gewerkt aan een wetsvoorstel om in de Wegenverkeerswet 1994 (Wvw 1994) de benodigde wettelijke basis op te nemen voor de verwerking van persoonsgegevens in de verkeersongeval- en registratie en het beschikbaar stellen van deze gegevens door middel van de verschillende producten van BRON.

De gegevens die via de verkeersongevallenregistratie worden verkregen en via BRON-producten beschikbaar worden gesteld, kunnen van nut zijn voor wegbeheerders bij de uitvoering van de taken die voor hen voortvloeien uit de (gewijzigde) richtlijn. De richtlijn verplicht bijvoorbeeld om van elk dodelijk verkeersongeval een verslag uit te brengen.

Gelet op de samenhang tussen de richtlijn en de verkeersongevallenregistratie, is in een eerder stadium in de voorbereiding van dit wetsvoorstel ervoor gekozen om deze onderwerpen in één wetsvoorstel te bundelen. Nadien is echter gebleken dat voor het opstellen van wetgeving voor de verkeersongevallenregistratie nader onderzoek nodig is om exact vast te stellen welke (en op welke wijze) persoonsgegevens worden verwerkt. Dit is noodzakelijk om een juridisch sluitende grondslag te kunnen creëren waarmee aan alle eisen van de AVG wordt voldaan. Concreet betekent dit dat de voorbereiding van het wetsvoorstel meer tijd vergt dan aanvankelijk werd verwacht, althans waar het de verkeersongevallenregistratie betreft.

Voor de richtlijn geldt dat deze uiterlijk op 17 december 2021 moet zijn omgezet in het nationale recht. Hoewel deze termijn niet gehaald is, is van belang dit proces van implementatie zoveel mogelijk te bespoedigen om zo verdere vertraging te voorkomen. Om deze reden is ervoor gekozen voor de implementatie van de richtlijn het onderhavige, separate wetsvoorstel in te dienen.

Bij het voorgaande wordt opgemerkt dat (een wettelijke basis voor) de verkeersongevallenregistratie zoals hiervoor beschreven geen voorwaarde vormt voor implementatie van de richtlijn. Als gezegd, kunnen de gegevens uit deze registratie de wegbeheerders van nut zijn bij de uitvoering van de taken die de richtlijn voorschrijft. De richtlijn eist echter niet dat er de wegbeheerder de beschikking heeft over al deze gegevens.

Gelet op het bovenstaande, wordt met dit wetsvoorstel een wettelijke basis voorgesteld ten behoeve van de implementatie van de richtlijn. Daarvoor wordt voorgesteld om een nieuw hoofdstuk aan de Wvw 1994 toe te voegen. Daarmee wordt ook vooruitgelopen op de vaststelling van de wettelijke grondslag voor de verwerking van persoonsgegevens ten behoeve van de verkeersongevallenregistratie. In dit hoofdstuk wordt de delegatiebepaling opgenomen maar ook ruimte gereserveerd voor de benodigde regels met betrekking tot de registratie.

---

<sup>8</sup> Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming) (PbEU 2016, L 119).

### 3.2. Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV)

De taken en procedures die de richtlijn voorschrijft sluiten aan bij de in het nationaal verkeersveiligheidsbeleid geformuleerde ambitie van nul verkeersslachtoffers in 2050 en de risicogestuurde aanpak om verkeersslachtoffers te voorkomen.<sup>9</sup>

De richtlijn sluit aan op twee hoofdthema's binnen het SPV: Veilige infrastructuur en kwetsbare verkeersdeelnemers. Daarnaast maakt de richtlijn het voor wegbeheerders mogelijk om (samen) meer inspanningen te leveren om risico's in kaart te brengen en maatregelen te nemen om die risico's te verkleinen.

#### 4. Gevolgen van dit wetsvoorstel

Dit wetsvoorstel heeft geen gevolgen voor de bestuurslasten, administratieve lasten of regeldruk van burgers.

Het nieuw voorgestelde artikel vormt de wettelijke basis voor de implementatie van de richtlijn. De feitelijke implementatie zal plaatsvinden bij of krachtens algemene maatregel van bestuur (amvb). De gevolgen van deze implementatie zullen in de toelichting bij de nieuwe amvb worden opgenomen.

#### 5. Advies en consultatie

Zoals hiervoor is opgemerkt, maakte dit voorstel eerder deel uit van een breder wetsvoorstel dat – naast een delegatiebepaling voor de implementatie van de richtlijn – voorzag in de benodigde wettelijke basis voor de verwerking van persoonsgegevens in de verkeersongevallenregistratie en het beschikbaar stellen van deze gegevens door middel van de verschillende producten van het BRON.

Laatstgenoemde wetsvoorstel is op 3 december 2020 ter formele advisering aangeboden aan de Autoriteit persoonsgegevens (AP), het Interprovinciaal overleg (IPO), de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG), de Unie van Waterschappen, de Vervoerregio Amsterdam, de Metropoolregio Rotterdam – Den Haag (MRDH) alsmede aan het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR)<sup>10</sup>.

Daarnaast heeft over het wetsvoorstel in de periode 1 december 2020 tot 1 februari 2021 internetconsultatie plaatsgevonden.

Na de consultatiefase is geconstateerd dat ten behoeve van de verkeersongevallenregistratie een nadere analyse nodig is om exact vast te stellen welke en op welke wijze persoonsgegevens worden verwerkt. Om te voorkomen dat de implementatie van de richtlijn hierdoor verdere vertraging oploopt, is ervoor gekozen om ten behoeve van de implementatie het onderhavige, separate wetsvoorstel in te dienen.

Hieronder worden de adviezen en reacties besproken, voor zover deze betrekking hebben op de onderdelen waarin dit wetsvoorstel voorziet.

<sup>9</sup> Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat e.a., Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030, december 2018.

<sup>10</sup> Tevens ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

### *5.1. Reactie Autoriteit Persoonsgegevens*

De AP heeft op 22 juli 2021 haar advies uitgebracht maar gaat hierin niet in op de onderdelen waarop dit wetsvoorstel betrekking heeft.

Om die reden wordt verdere bespreking van dit advies hier achterwege gelaten.

### *5.2. Reactie IPO, VNG, Unie van Waterschappen, Vervoerregio Amsterdam en Metropoolregio Rotterdam – Den Haag*

Uit de uitvangingen reacties blijkt dat de IPO, VNG, Vervoerregio Amsterdam en MRDH het voorstel steunen maar nog wel een enkele opmerking hebben.

IPO, VNG, Vervoerregio Amsterdam en MRDH hebben bezwaren tegen de voorgestelde tekst van de delegatiebepaling in artikel a4c (voorheen b4a) van de Wvw 1994. Deze lijkt verder te gaan dan de tekst van de te implementeren RISM II (richtlijn 2008/96/EG) doordat erin was opgenomen dat bij of krachtens amvb nadere regels kunnen worden gesteld over het verkeersveiligheidsbeleid, terwijl de richtlijn uitsluitend regels bevat over beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur en in die zin een beperktere reikwijdte heeft. In reactie daarop is de tekst van het artikel en de daarbij behorende toelichting aangepast. Uitgangspunt is immers lastenluwe implementatie van deze richtlijn.

Van de Unie van Waterschappen is geen reactie ontvangen.

De hierboven genoemde reacties zullen bij het indienen van dit wetsvoorstel op de wetgevingskalender worden geplaatst.

### *5.3. Reactie ATR*

De ATR heeft dit dossier niet geselecteerd voor een formeel advies. Dit geteelt op de analyse van de ATR dat er geen regeldrukeffecten voor bedrijven en burgers aan de orde zijn als gevolg van het voorstel.

### *5.4. Reacties internetconsultatie*

In het kader van de internetconsultatie zijn reacties ontvangen van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) en Veiligheid NL<sup>11</sup>. Daarnaast zijn twee anonieme reacties ontvangen. Geen van de reacties gaat in op de onderdelen waarop dit wetsvoorstel betrekking heeft.

## **6. Inwerkingtreding en niet-tijdige implementatie**

Voorgesteld wordt dit wetsvoorstel op een bij koninklijk besluit te bepalen datum in werking te laten treden. De uiterste implementatiedatum van de wijziging van richtlijn 2008/96/EG door richtlijn (EU) 2019/1936 is 17 december 2021. Deze datum is niet haalbaar gebleken. In januari 2022 is de Europese Commissie een ingebrekestellingsprocedure gestart tegen de Nederlandse regering wegens de niet-tijdige implementatie van richtlijn (EU) 2019/1936. Op 15 juli 2022 heeft de Europese Commissie een volgende stap in deze procedure gezet en Nederland een met redenen omkleed advies gestuurd. Om de periode van niet-omzetting zo kort mogelijk te houden wordt gestreefd deze wet en het op het voorgestelde artikel a4c van de Wvw 1994 gebaseerde besluit en ministeriële regeling

<sup>11</sup> Tevens ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

zo snel mogelijk in werking te laten treden. Omdat het hier uitvoering van EU-wetgeving betreft, kan van de voor een wet gebruikelijke inwerkingtredingsdatum worden afgeweken alsmede van de daarvoor vastgestelde publicatiedatum. In verband met het intrekken van de Wbr (artikelen II, III en IV) wordt voorts aansluiting gezocht bij de inwerkingtreding van de Invoeringswet Omgevingswet, waarbij die wet, met uitzondering van hoofdstuk 2, wordt ingetrokken.

Dat de uiterste implementatiedatum niet gehaald wordt, levert geen problemen op voor de praktijk. Zoals in punt 1 van deze toelichting uiteengezet is, sluit de richtlijn in belangrijke mate aan bij de bestaande praktijk 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 wegbeheerders al structureel uitvoeren. Daar komt bij dat in het kader van de implementatie reeds gewerkt is aan een nadere doorvertaling van de richtlijn naar de praktische toepassing van de verkeersveiligheidsinstrumenten in de operationele werkprocessen en procedures bij de wegbeheerders van wegen die binnen het toepassingsgebied vallen. Op basis hiervan is een handreiking («Raamwerk RISM-II») opgesteld met daarin procesbeschrijvingen en methodieken die wegbeheerders een werkwijze bieden waarmee zij op correcte wijze invulling kunnen geven aan de verplichtingen uit de richtlijn. Deze handreiking geeft wegbeheerders vooruitlopend op de wettelijke implementatie al de handvatten om aan de slag te gaan met de instrumenten die de richtlijn biedt om de verkeersveiligheid te verbeteren.

Verder is hier van belang dat de richtlijn aangescherpte eisen stelt aan opleiding en ervaring van de personen die een verkeersveiligheidsaudit en een gerichte verkeersveiligheidsinspectie uitvoeren. In Nederland zijn echter reeds voldoende gekwalificeerde personen om deze procedures uit te voeren. Dit kan als volgt nader worden toegelicht. De richtlijn schrijft voor dat personen die verkeersveiligheidsaudits uitvoeren, een opleiding hebben gevolgd en in het bezit zijn van een vakbekwaamheidscertificaat. Het certificeringstraject om verkeersveiligheidsauditor te worden bestaat in Nederland al sinds de richtlijn van 2008 geïmplementeerd is in de Wet beheer Rijkswaterstaatwerken (WbR) is. Een op grond van de WbR afgegeven certificaat zal (in het besluit) gelijk worden gesteld met het vakbekwaamheidscertificaat verkeersveiligheidsauditor. De verwachting is dat het huidige aantal auditors dat over het vereiste certificaat beschikt (15) voldoende is om de audits uit te voeren die de komende jaren benodigd zijn, omdat er als gevolg van de uitbreiding van het toepassingsgebied van de richtlijn slechts een relatief beperkt aantal kilometers aan weg bij komt waarvoor een audit zal moeten plaatsvinden. Daarnaast verplicht de richtlijn om een gerichte verkeersveiligheidsinspectie 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. Gezien het feit dat in Nederland veel professionals beschikken over de vereiste relevante ervaring op deze gebieden, is de overtuiging dat er afdoende gekwalificeerde personen beschikbaar zijn voor het uitvoeren van deze inspectie.

## **ARTIKELSGEWIJS DEEL**

### **Artikel I (wijziging van de Wvw 1994)**

Voorgesteld wordt een nieuw hoofdstuk aA aan de Wvw 1994 toe te voegen. De artikelen van dit nieuwe hoofdstuk vormen de basis voor het verkeersveiligheidsbeleid. Het verkeersveiligheidsbeleid geeft onder



andere invulling aan de wettelijke verplichtingen op grond van de Wvw 1994. Om deze reden is ervoor gekozen dit hoofdstuk direct na de algemene bepalingen van hoofdstuk I in te voegen.

### **Artikelen a4a en a4b**

Deze artikelen worden gereserveerd voor regels in verband met het vaststellen van een wettelijke grondslag voor de verwerking van persoonsgegevens ten behoeve van gegevens die door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat worden geregistreerd en verwerkt in de verkeersongevallenregistratie. Een daartoe strekkend wetsvoorstel zal binnen afzienbare tijd in procedure worden genomen. Een aanzienlijk deel van de gegevens die in de verkeersongevallenregistratie is opgenomen, vormt de basis voor het verkeersveiligheidsbeleid van wegbeheerders.

### **Artikel a4c**

Dit nieuwe voorgestelde artikel vormt de wettelijke basis voor de implementatie van richtlijn 2008/96/EG en de recente wijziging van die richtlijn via richtlijn (EU) 2019/1936. De implementatie zal hoofzakelijk plaatsvinden bij of krachtens algemene maatregel van bestuur (amvb) op basis van dit artikel van de Wvw 1994.

Het voorgestelde eerste lid regelt dat bij of krachtens amvb nadere regels worden gesteld in verband met de verkeersveiligheid van weginfrastructuur.

Het tweede lid voorziet erin, zoals wordt verlangd in de richtlijn, dat deze regels in elk geval betrekking hebben op de daartoe aan te wijzen in gebruik zijnde wegen en aangewezen wegen in de ontwerp- of aanlegfase, op de procedures die moeten worden uitgevoerd op die wegen, op de kennis en ervaring die wordt verlangd van degenen die zijn betrokken bij deze procedures en het door een wegbeheerder op te stellen verslag na een dodelijk ongeval op een in gebruik zijnde weg.

In de amvb zullen in ieder geval de wegen worden aangewezen die in het toepassingsgebied van de richtlijn vallen. Het gaat om de volgende wegen (ongeacht of deze in gebruik zijn of nog in ontwerp- of aanlegfase bevinden):

- a. wegen die deel uitmaken van het Nederlandse deel van het wegennet, genoemd in bijlage I bij verordening (EU) 1315/2013<sup>12</sup>;
- b. autosnelwegen, als bedoeld in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV);
- c. autowegen, als bedoeld in het RVV;
- d. 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;

Wegen in tunnels als bedoeld in richtlijn 2004/54/EG vallen echter buiten het toepassingsgebied.<sup>13</sup> Dit sluit aan bij wat de richtlijn voorschrijft.

<sup>12</sup> 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).

<sup>13</sup> 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).

De richtlijn biedt de ruimte om het toepassingsgebied te verruimen. Van de ruimte die de richtlijn biedt voor het verruimen van het toepassingsgebied zal gebruik worden gemaakt. In het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 – het gezamenlijke verkeersveiligheidsplan van de rijksoverheid, provincies, gemeenten en waterschappen – hebben overheden de ambitie afgesproken te streven naar nul verkeersslachtoffers in 2050.<sup>14</sup> Verkeersveiligheid is op alle Nederlandse wegen van belang. Aanpassing van de infrastructuur kan bijdragen aan verandering in gedrag van verkeersdeelnemers en daarmee verbeterde verkeersveiligheid. De verkeersveiligheidsprocedures uit de richtlijn kunnen – ook op wegen anders dan het toepassingsgebied – ondersteunend zijn aan de verkeersveilige weginrichting.

In de amvb zal daarom een bepaling opgenomen worden op grond waarvan een wegbeheerder de bevoegdheid heeft om (de procedures uit) de richtlijn ook op andere wegen toe te passen. De wegbeheerder wordt namelijk geacht de wegen en het wegennet binnen zijn beheergebied het beste te kennen en kan daarom beoordelen of het wenselijk is om een weg aan het toepassingsgebied toe te voegen en daarmee de verkeersveiligheid op de toegevoegde wegen te vergroten.

In de nota van toelichting bij de nieuwe amvb zal het toepassingsgebied nader worden toegelicht. De noodzakelijke implementatietabel ten behoeve van richtlijn 2008/96/EG zal als bijlage bij de toelichting bij de nieuwe amvb worden gevoegd.

### **Artikelen II, III en IV (intrekken Wet beheer Rijkswaterstaatswerken)**

Na de inwerkingtreding van het nieuw voorgestelde artikel a4c van de Wvw 1994 en het op dat artikel te baseren besluit, zal richtlijn 2008/96/EG, niet langer zijn geïmplementeerd in hoofdstuk 2 van de Wbr en de op artikel 11c, eerste en tweede lid, 11d, tweede lid en 11e van die wet gebaseerde Uitvoeringsregeling verkeersveiligheid van weginfrastructuur. Hoofdstuk 2 van die wet en de genoemde regeling kunnen daarom met ingang van de inwerkingtreding van deze wet worden ingetrokken. Omdat de overige artikelen van de Wbr als gevolg van de inwerkingtreding van artikel 2.33 van de Invoeringswet Omgevingswet naar het zich nu laat aanzien met ingang van 1 januari 2023 vervallen, kan de gehele Wbr uiteindelijk worden ingetrokken. Artikel III voorziet daarin. Indien deze wet gelijktijdig of later in werking treedt dan artikel 2.33 van de Invoeringswet Omgevingswet, regelt artikel IV alsnog de intrekking van de Wbr en de genoemde regeling op een later moment.

### **Artikel V (inwerkingtreding)**

Zie punt 6 van het algemeen deel van deze memorie van toelichting.

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

---

<sup>14</sup> Bijlage bij Kamerstukken II 2018/19, 29 398, nr. 639.