I

(Wetgevingshandelingen)

RICHTLIJNEN

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

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 91, lid 1,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Na toezending van het ontwerp van wetgevingshandeling aan de nationale parlementen,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité ([1]),

Gezien het advies van het Comité van de Regio's ([2]),

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure ([3]),

Overwegende hetgeen volgt:

(1) In de mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's van 20 juli 2010, "Naar een Europese verkeersveiligheidsruimte — Strategische beleidsoriëntaties inzake de verkeersveiligheid voor de periode 2011-2020", wordt verklaard dat het de strategische doelstelling van de Unie is om het aantal verkeersdoden tegen 2020 te halveren in vergelijking met 2010, en tegen 2050 tot nagenoeg nul terug te brengen. In de afgelopen jaren is de vooruitgang op weg naar de verwezenlijking van die doelstellingen echter gestokt. In zijn conclusies van 8 juni 2017 over verkeersveiligheid, waarin de inhoud van de Verklaring van Valletta van maart 2017 wordt bekrachtigd, heeft de Raad zijn goedkeuring gehecht aan een nieuwe tussentijdse doelstelling om tegen 2030 het aantal ernstige verkeersletsels in vergelijking met 2020 te halveren. Er zijn daarom meer inspanningen nodig om die twee doelstellingen te halen.

(2) Volgens de "Safe System"-benadering kunnen verkeersongevallen met doden en zwaargewonden bijna volledig worden voorkomen. Het moet een gedeelde verantwoordelijkheid op alle niveaus zijn om ervoor te zorgen dat verkeersongevallen geen ernstige of dodelijk letsel tot gevolg hebben. Met name goed ontworpen en onderhouden wegen die voorzien zijn van duidelijke markering en bebording moeten de kans op verkeersongevallen beperken, en als een ongeval toch plaatsvindt, moeten "vergevingsgezinde wegen" (intelligent aangelegde wegen die ervoor zorgen dat rijfouten niet onmiddellijk ernstige of dodelijke gevolgen hebben) de ernst van ongevallen beperken. De Commissie moet op basis van de door alle lidstaten opgedane ervaringen richtsnoeren verstrekken voor de aanleg en het onderhoud van "vergevingsgezinde wegkanten".

(3) De wegen van het trans-Europees vervoersnetwerk ("TEN-T-netwerk"), zoals vastgesteld in Verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad ([4]), spelen een cruciale rol bij de ondersteuning van de Europese integratie. Er moet dan ook worden gezorgd voor een hoog niveau van veiligheid op die wegen.

(4) De op het TEN-T-netwerk toegepaste procedures voor het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur hebben het aantal doden en zwaargewonden in de Unie helpen terugdringen. Uit de beoordeling van de effecten van Richtlijn 2008/96/EG van het Europees Parlement en de Raad ([5]) blijkt duidelijk dat de lidstaten die de beginselen van het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur vrijwillig toepassen op hun nationale wegen die geen deel uitmaken van het TEN-T-netwerk, veel beter scoren op het gebied van verkeersveiligheid dan de lidstaten die dit niet doen. Het is derhalve wenselijk dat die beginselen ook op andere delen van het Europese wegennet worden toegepast.

([1]) PB C 62 van 15.2.2019, blz. 261.
([2]) PB C 168 van 16.5.2019, blz. 81.
([3]) Standpunt van het Europees Parlement van 4 april 2019 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad) en besluit van de Raad van 7 oktober 2019.
([4]) 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 (PB L 348 van 20.12.2013, blz. 1).
([5]) Richtlijn 2008/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 november 2008 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur (PB L 319 van 29.11.2008, blz. 59).

(5) Het is van belang dat de weggedeelten over bruggen en door tunnels die deel uitmaken van het netwerk dat onder het toepassingsgebied van deze richtlijn valt, ook onder deze richtlijn vallen voor zover het de verkeersveiligheid betreft, met uitzondering van de tunnels die onder Richtlijn 2004/54/EG van het Europees Parlement en de Raad vallen ([6]).

(6) Met het oog op de verkeersveiligheid is het belangrijk dat de opritten naar en afritten van parkeerterreinen langs het netwerk dat onder het toepassingsgebied van deze richtlijn valt, in het bijzonder langs autosnelwegen en hoofdwegen, ook onder deze richtlijn vallen.

(7) De seizoensgebonden omstandigheden verschillen sterk van lidstaat tot lidstaat en van regio tot regio. Het is derhalve van belang dat in de nationale bepalingen tot omzetting van deze richtlijn naar behoren rekening wordt gehouden met deze omstandigheden.

(8) Een groot gedeelte van de verkeersongevallen doet zich voor op een klein gedeelte van het wegennet, namelijk op wegen met hoge verkeersvolumes en snelheden en met verkeer met grote verschillen in rijsnelheid. Een beperkte uitbreiding van het toepassingsgebied van Richtlijn 2008/96/EG tot de autosnelwegen en andere hoofdwegen die geen deel uitmaken van het TEN-T-netwerk, moet dan ook een aanzienlijke bijdrage leveren tot de verbetering van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur in de hele Unie.

(9) Om ervoor te zorgen dat een dergelijke uitbreiding van het toepassingsgebied het beoogde effect heeft, is het logisch dat hoofdwegen die geen autosnelwegen zijn, alle wegen omvatten die in de nationale wegcategorisering behoren tot de hoogste wegcategorie die zich bevindt onder de categorie "autosnelweg". Om dezelfde reden moeten de lidstaten worden aangemoedigd om ervoor te zorgen dat ten minste alle wegen waarop Richtlijn 2008/96/EG vóór de inwerkingtreding van de onderhavige richtlijn al dan niet op vrijwillige basis van toepassing was, ook onder de onderhavige richtlijn blijven vallen.

(10) De verplichte toepassing van de procedures van Richtlijn 2008/96/EG op alle weginfrastructuurprojecten buiten stedelijke gebieden die met financiering van de Unie worden gerealiseerd, moet garanderen dat Uniemiddelen niet worden gebruikt om onveilige wegen aan te leggen.

(11) Richtlijn 2008/96/EG heeft uitsluitend betrekking op weginfrastructuur. Deze richtlijn laat derhalve de wegverkeerswetgeving evenals de bevoegdheid van de lidstaten om op eigen gezag besluiten te nemen met betrekking tot wegverkeerswetgeving onverlet. Het VN-Verdrag van Genève inzake het wegverkeer van 19 september 1949, het Verdrag van Wenen inzake het wegverkeer van 8 november 1968 en het Verdrag van Wenen inzake verkeerstekens van 8 november 1968 moeten door de verdragsluitende partijen worden geëerbiedigd.

(12) Risicogebaseerde verkeersveiligheidsbeoordelingen van het wegennet zijn een efficiënt en effectief instrument gebleken om te bepalen welke gedeelten van het wegennet aan een meer gerichte en gedetailleerde verkeersveiligheidsinspectie moeten worden onderworpen en welke investeringen prioriteit moeten krijgen omdat ze kunnen leiden tot een verbetering van de veiligheid op het volledige wegennet. Het volledige wegennet dat onder deze richtlijn valt, moet dan ook systematisch worden beoordeeld, onder meer aan de hand van elektronisch en digitaal verzamelde gegevens, om de verkeersveiligheid in de hele Unie te verbeteren.

(13) Door de best presterende onderdelen van de oude procedure voor de "classificatie en het beheer van de verkeersveiligheid van het in gebruik zijnde wegennet" te integreren in de nieuwe procedure voor de verkeersveiligheidsbeoordeling van het wegennet kan beter worden bepaald welke weggedeelten het grootste potentieel bieden om de veiligheid te verbeteren en waar gericht ingrijpen tot de grootste verbeteringen leidt.

(14) Om de kwaliteit, objectiviteit en efficiëntie van de procedures voor het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur te verbeteren, is het nuttig lidstaten in staat te stellen om, in voorkomend geval, te profiteren van de zich steeds verder ontwikkelende technologieën voor inspectie van weggedeelten, documentering van de verkeersveiligheid en verzameling van andere gegevens over de veiligheid van het wegennet.

(15) Systematische follow-up van de bevindingen van de procedures voor het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur is van cruciaal belang om de verbeteringen van de veiligheid van de weginfrastructuur tot stand te brengen die nodig zijn om de verkeersveiligheidsdoelstellingen van de Unie te bereiken. Geprioriteerde actieplannen moeten ervoor zorgen dat de nodige ingrepen zo snel mogelijk worden uitgevoerd. Met name de bevindingen van de veiligheidsbeoordeling van het wegennet moeten leiden tot gerichte verkeersveiligheidsinspecties of, indien mogelijk en kostenefficiënt, tot directe remediërende maatregelen ter verwijdering of vermindering van de risico's voor de verkeersveiligheid, zonder onnodige administratieve lasten op te leggen.

([6]) Richtlijn 2004/54/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet (PB L 167 van 30.4.2004, blz. 39).

(16) Het veiligheidsniveau van bestaande wegen moet worden verbeterd door de investeringen te richten op de weggedeelten met het hoogste aantal ongevallen en het grootste potentieel om het aantal ongevallen te doen afnemen.

(17) Financiering en financiële stimulansen op het niveau van de Unie kunnen, in overeenstemming met de toepasselijke voorwaarden, worden gebruikt om dergelijke investeringen te ondersteunen, ter aanvulling van overeenkomstige nationale investeringen en stimulansen.

(18) Het risico op ongevallen is met name groot op delen van het wegennet die grenzen aan wegtunnels van het trans-Europese wegennet die onder Richtlijn 2004/54/EG vallen. Om de veiligheid te verbeteren van het wegennet dat onder de onderhavige richtlijn valt, moet dan ook worden voorzien in gezamenlijke verkeersveiligheidsinspecties van die weggedeelten door vertegenwoordigers van zowel de bevoegde wegenautoriteiten als de bevoegde tunnelautoriteiten.

(19) In 2017 maakten kwetsbare weggebruikers 47 % uit van alle verkeersdoden in de Unie. De veiligheid van de kwetsbare weggebruikers zou moeten verbeteren door ervoor te zorgen dat in alle procedures voor het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur rekening wordt gehouden met hun behoeften en door kwaliteitseisen te ontwikkelen inzake voor dergelijke weggebruikers bestemde infrastructuur.

(20) Om de lidstaten in staat te stellen hun procedures te verbeteren die erop gericht zijn het operationele gebruik van hun wegmarkeringen en verkeersborden te waarborgen, moeten gemeenschappelijke specificaties worden vastgesteld om de effectieve leesbaarheid en detecteerbaarheid van wegmarkeringen en verkeersborden voor menselijke bestuurders en geautomatiseerde rijhulpsystemen te bevorderen.

(21) Verbetering van de veiligheid is ook een prioriteit voor spoorwegovergangen (d.w.z. signalering, verbetering van de infrastructuur). Volgens het verslag over spoorwegveiligheid en -interoperabiliteit in de EU van 2018 van het Spoorwegbureau van de Europese Unie vonden er in 2016 op de 108 000 spoorwegovergangen in de Unie 433 ernstige ongevallen plaats, waarbij 255 personen stierven en 217 personen zwaargewond raakten. De overgangen die een groot veiligheidsrisico vormen, moeten dan ook worden geïdentificeerd met het oog op de verbetering van die overgangen.

(22) Hoogwaardige wegmarkeringen en verkeersborden vervullen een cruciale ondersteunende rol voor bestuurders en verbonden en geautomatiseerde voertuigen. Gemeenschappelijke specificaties voor wegmarkeringen en verkeersborden moeten de basis vormen voor de uitrol van geavanceerde verbonden en geautomatiseerde mobiliteitssystemen. Een gezamenlijke Europese aanpak in overeenstemming met het Verdrag van Wenen inzake verkeerstekens van 1968 verdient in dit verband de voorkeur.

(23) Om de verwachte resultaten van de toepassing van deze richtlijn te versterken en een adequaat veiligheidsniveau in noodsituaties te waarborgen, kunnen de lidstaten waar nodig en vooral op grensoverschrijdende weggedeelten de samenwerking tussen hun diensten voor civiele bescherming, noodhulp en verkeerspolitie bevorderen. Wanneer bij deze activiteiten samenwerking tussen de lidstaten nodig is, biedt het Uniemechanisme voor civiele bescherming op grond van Besluit nr. 1313/2013/EU van het Europees Parlement en de Raad ([7]) hiertoe een kader.

(24) Onverminderd de wetgeving inzake overheidsopdrachten, met name Richtlijn 2014/25/EU van het Europees Parlement en de Raad ([8]), moeten de technische specificaties inzake veiligheid voor het publiek toegankelijk worden gemaakt wanneer overheidsopdrachten in de sector weginfrastructuur worden aanbesteed.

(25) Om de transparantie te garanderen en verantwoording te verbeteren, moet er over de veiligheidsclassificatie van de wegen worden gerapporteerd zodat weggebruikers op de hoogte kunnen worden gesteld van de toestand van de infrastructuur en over het algemeen beter geïnformeerd zijn.

(26) De uitwisseling van ervaringen op het gebied van "Safe System"-methoden tussen vakmensen en de informatieuitwisseling tussen verkeersveiligheidsauditoren moet worden aangemoedigd.

(27) De bekendmaking van de resultaten van verkeersveiligheidsbeoordelingen van het wegennet moet het mogelijk maken om het niveau van veiligheid van weginfrastructuur in de hele Unie te vergelijken.

([7]) Besluit nr. 1313/2013/EU van het Europees Parlement en de Raad van 17 december 2013 betreffende een Uniemechanisme voor civiele bescherming (PB L 347 van 20.12.2013, blz. 924).

([8]) Richtlijn 2014/25/EU van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2014 betreffende het plaatsen van opdrachten in de sectoren water- en energievoorziening, vervoer en postdiensten en houdende intrekking van Richtlijn 2004/17/EG (PB L 94 van 28.3.2014, blz. 243).

(28) Daar de doelstelling van deze richtlijn, namelijk de vaststelling van procedures om een consequent hoog verkeersveiligheidsniveau op het hele TEN-T-netwerk en het hele netwerk van autosnelwegen en hoofdwegen in de Unie te verzekeren, niet voldoende door de lidstaten kan worden verwezenlijkt, maar beter door de Unie kan worden verwezenlijkt, aangezien in de hele Unie verbeteringen nodig zijn om te zorgen voor convergentie naar hogere normen voor de veiligheid van weginfrastructuur, kan de Unie, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze richtlijn niet verder dan nodig is om deze doelstelling te verwezenlijken. Ten gevolge van maatregelen op het niveau van de Unie moet reizen in de Unie veiliger worden, en dit moet op zijn beurt de werking van de interne markt verbeteren en de doelstelling van economische, sociale en territoriale samenhang ondersteunen.

(29) Om te garanderen dat de inhoud van de procedures voor het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur een weergave vormt van de beste beschikbare technische kennis, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden overgedragen om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen ten aanzien van de aanpassing van de bijlagen bij deze richtlijn aan de technische vooruitgang. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadplegingen overgaat, onder meer op deskundigenniveau, en dat die raadplegingen gebeuren in overeenstemming met de beginselen die zijn vastgelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven ([9]). Met name om te zorgen voor gelijke deelname aan de voorbereiding van gedelegeerde handelingen ontvangen het Europees Parlement en de Raad alle documenten op hetzelfde tijdstip als de deskundigen van de lidstaten, en hebben hun deskundigen systematisch toegang tot de vergaderingen van de deskundigengroepen van de Commissie die zich bezighouden met de voorbereiding van de gedelegeerde handelingen.

(30) Er zijn specifieke maatregelen nodig om de praktijken op het gebied van het beheer van de verkeersveiligheid van het wegennet te blijven verbeteren en om de herkenning van wegmarkeringen en verkeersborden door voertuigen met rijhulpsystemen of hogere niveaus van automatisering te vergemakkelijken. Om eenvormige voorwaarden te waarborgen voor de uitvoering van de desbetreffende bepalingen van deze richtlijn, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend. Die bevoegdheden moeten worden uitgeoefend in overeenstemming met Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad ([10]).

(31) Richtlijn 2008/96/EG moet derhalve dienovereenkomstig worden gewijzigd,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Wijzigingen van Richtlijn 2008/96/EG

Richtlijn 2008/96/EG wordt als volgt gewijzigd:

1) artikel 1 wordt vervangen door:

"*Artikel 1*

Onderwerp en toepassingsgebied

1. Krachtens deze richtlijn worden procedures vastgesteld en uitgevoerd met betrekking tot verkeersveiligheidseffectbeoordelingen, verkeersveiligheidsaudits, verkeersveiligheidsinspecties en veiligheidsbeoordelingen van het wegennet door de lidstaten.

2. Deze richtlijn is van toepassing op wegen die deel uitmaken van het trans-Europese wegennet, op autosnelwegen en op andere hoofdwegen, en heeft betrekking op zowel wegen in de ontwerp- of aanlegfase als op wegen die reeds in gebruik zijn.

3. Deze richtlijn is ook van toepassing op niet onder lid 2 vallende wegen en weginfrastructuurprojecten die zich buiten stedelijke gebieden bevinden, geen toegangen naar aanliggende percelen omvatten en met financiering van de Unie worden gerealiseerd, met uitzondering van 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.

4. Op basis van naar behoren gemotiveerde redenen die verband houden met verkeersvolumes en ongevallenstatistieken kunnen de lidstaten hoofdwegen met een laag veiligheidsrisico uitsluiten van het toepassingsgebied van deze richtlijn.

([9]) PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1.

([10]) Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13).

De lidstaten kunnen in het toepassingsgebied van deze richtlijn ook wegen opnemen die niet in de leden 2 en 3 worden bedoeld.

Elke lidstaat geeft de Commissie uiterlijk op 17 december 2021 kennis van de lijst van autosnelwegen en hoofdwegen op zijn grondgebied en, nadien, van de eventuele latere wijzigingen daarvan. Elke lidstaat geeft de Commissie bovendien kennis van de lijst van wegen die overeenkomstig dit lid zijn uitgesloten van of zijn opgenomen in het toepassingsgebied van deze richtlijn en, nadien, van de eventuele latere wijzigingen daarvan.

De Commissie maakt de lijst van wegen bekend waarvan overeenkomstig dit artikel kennis is gegeven.

5. Deze richtlijn is niet van toepassing op wegen in tunnels die onder Richtlijn 2004/54/EG vallen.";

2) artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

a) punt 1 wordt vervangen door:

"1. "trans-Europees wegennet": het wegennet dat wordt beschreven in Verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad (*);

(*) 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 (PB L 348 van 20.12.2013, blz. 1).";

b) de volgende punten worden ingevoegd:

"1 bis. "autosnelweg": een weg die speciaal is ontworpen en aangelegd voor verkeer met motorvoertuigen, zonder toegangen naar aanliggende percelen, en die:

a) behalve op bepaalde plaatsen of bepaalde tijden, voorzien is van gescheiden rijbanen voor beide verkeersrichtingen, die van elkaar gescheiden zijn hetzij door een strook die niet voor het verkeer bestemd is, hetzij, bij uitzondering, op andere wijze;

b) geen andere wegen, trein- of tramsporen, fietspaden of voetpaden gelijkvloers kruist, en

c) door specifieke verkeerstekens als autosnelweg is aangeduid;

1 ter. "hoofdweg": een weg buiten stedelijke gebieden die grote steden of regio's, of beide, verbindt en die in de op 26 november 2019 geldende nationale wegcategorisering behoort tot de hoogste wegcategorie onder de categorie "autosnelweg;";"

c) punt 5 wordt geschrapt;

d) de punten 6 en 7 worden vervangen door:

"6. "veiligheidsclassificatie": de indeling van delen van het bestaande wegennet in categorieën op basis van hun objectief gemeten ingebouwde veiligheid;

7. "gerichte verkeersveiligheidsinspectie": een gericht onderzoek ter opsporing van gevaarlijke omstandigheden, gebreken en problemen die het risico op ongevallen en verwondingen verhogen, aan de hand van een bezoek ter plaatse aan een bestaande weg of een weggedeelte;";

e) het volgende punt wordt ingevoegd:

"7 bis. "periodieke verkeersveiligheidsinspectie": een gewone periodieke beoordeling van de kenmerken en gebreken waarvoor onderhoudswerkzaamheden nodig zijn met het oog op de verkeersveiligheid;";

f) het volgende punt wordt toegevoegd:

"10. "kwetsbare weggebruiker": niet-gemotoriseerde weggebruikers, waaronder met name fietsers en voetgangers, alsook gebruikers van gemotoriseerde tweewielers.";

3) aan artikel 4 wordt het volgende lid toegevoegd:

"6. De Commissie verstrekt richtsnoeren voor het ontwerp van "vergevingsgezinde wegkanten" en van "wegen die een duidelijk wegbeeld hebben en een aangepaste snelheid afdwingen" in het kader van de eerste audit van de ontwerpfase, alsmede richtsnoeren inzake de kwaliteitseisen voor kwetsbare weggebruikers. Dergelijke richtsnoeren worden in nauwe samenwerking met deskundigen van de lidstaten opgesteld.";

4) artikel 5 wordt vervangen door:

"Artikel 5

Verkeersveiligheidsbeoordeling van het wegennet

1. De lidstaten zorgen ervoor dat een verkeersveiligheidsbeoordeling van het wegennet wordt uitgevoerd op het gehele in gebruik zijnde wegennet dat onder deze richtlijn valt.

2. Aan de hand van verkeersveiligheidsbeoordelingen van het wegennet worden het ongevalsrisico en de ernst en gevolgen van ongevallen geëvalueerd op basis van:

a) in de eerste plaats een visueel onderzoek, hetzij ter plaatse hetzij op elektronische wijze, van de ontwerpkenmerken van de weg (ingebouwde veiligheid), en

b) een analyse van de gedeelten van het wegennet die meer dan drie jaar in gebruik zijn en waarop zich in verhouding tot de verkeersstroom een groot aantal zware ongevallen heeft voorgedaan.

3. De lidstaten zien erop toe dat de eerste verkeersveiligheidsbeoordeling van het wegennet uiterlijk in 2024 wordt uitgevoerd. De volgende verkeersveiligheidsbeoordelingen van het wegennet vinden voldoende frequent plaats om toereikende verkeersveiligheidsniveaus te waarborgen, en hoe dan ook ten minste om de vijf jaar.

4. Bij de uitvoering van de verkeersveiligheidsbeoordeling van het wegennet kunnen de lidstaten rekening houden met de in bijlage III vastgestelde indicatieve elementen.

5. De Commissie verstrekt richtsnoeren inzake de methodologie voor systematische verkeersveiligheidsbeoordelingen van het wegennet en veiligheidsclassificaties.

6. Op basis van de resultaten van de in lid 1 bedoelde beoordeling en met het oog op de prioritering van de behoeften aan verdere maatregelen delen de lidstaten alle gedeelten van het wegennet in naar veiligheidsniveau in minstens drie categorieën.";

5) artikel 6 wordt als volgt gewijzigd:

a) de titel wordt vervangen door:

"Artikel 6

Periodieke verkeersveiligheidsinspecties";

b) lid 1 wordt vervangen door:

"1. De lidstaten zien erop toe dat periodieke verkeersveiligheidsinspecties worden uitgevoerd, die voldoende frequent plaatsvinden om een toereikend veiligheidsniveau voor de betrokken weginfrastructuur te waarborgen.";

c) lid 2 wordt geschrapt;

d) lid 3 wordt vervangen door:

"3. De lidstaten zien toe op de veiligheid van gedeelten van het wegennet die grenzen aan onder Richtlijn 2004/54/EG vallende wegtunnels via gezamenlijke verkeersveiligheidsinspecties door de voor de tenuitvoerlegging van de onderhavige richtlijn en Richtlijn 2004/54/EG bevoegde instanties. De gezamenlijke verkeersveiligheidsinspecties vinden voldoende frequent plaats om een toereikend veiligheidsniveau te waarborgen, en hoe dan ook ten minste om de zes jaar.";

6) de volgende artikelen worden ingevoegd:

"*Artikel 6 bis*

Follow-up van procedures voor in gebruik zijnde wegen

1. De lidstaten zien erop toe dat de bevindingen van op grond van artikel 5 uitgevoerde verkeersveiligheidsbeoordelingen van het wegennet worden gevolgd door gerichte verkeersveiligheidsinspecties of directe remediërende maatregelen.

2. Bij de uitvoering van gerichte verkeersveiligheidsinspecties kunnen de lidstaten rekening houden met de in bijlage II bis vastgestelde indicatieve elementen.

3. Gerichte verkeersveiligheidsinspecties worden uitgevoerd door deskundigenteams. Ten minste één lid van het deskundigenteam voldoet aan de in artikel 9, lid 4, onder a), vastgestelde eisen.

4. De lidstaten zien erop toe dat de bevindingen van gerichte verkeersveiligheidsinspecties worden gevolgd door gemotiveerde besluiten waarin bepaald wordt of remediërende maatregelen nodig zijn. De lidstaten onderzoeken met name op welke weggedeelten het nodig is de veiligheid van de weginfrastructuur te verbeteren, en stellen maatregelen vast die bij voorrang moeten worden uitgevoerd om die weggedeelten veiliger te maken.

5. De lidstaten zien erop toe dat de remediërende maatregelen in de eerste plaats worden gericht op 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 van ongevallen kunnen worden bespaard.

6. De lidstaten zorgen voor de opstelling en regelmatige actualisering van een actieplan met op basis van risico's bepaalde prioriteiten om de tenuitvoerlegging van de vastgestelde remediërende maatregelen te volgen.

Artikel 6 ter

Bescherming van kwetsbare weggebruikers

De lidstaten zien erop toe dat bij de toepassing van de procedures van de artikelen 3 tot en met 6 bis rekening wordt gehouden met de behoeften van kwetsbare weggebruikers.

Artikel 6 quater

Wegmarkeringen en verkeersborden

1. De lidstaten besteden in hun bestaande en toekomstige procedures voor wegmarkeringen en verkeersborden bijzondere aandacht aan de leesbaarheid en detecteerbaarheid daarvan voor menselijke bestuurders en geautomatiseerde rijhulpsystemen. Wanneer gemeenschappelijke specificaties zijn vastgesteld overeenkomstig lid 3, wordt in dergelijke procedures rekening gehouden met gemeenschappelijke specificaties.

2. Een door de Commissie opgerichte groep van deskundigen beoordeelt uiterlijk in juni 2021 of het mogelijk is gemeenschappelijke specificaties vast te stellen die verschillende elementen omvatten om het operationele gebruik van de wegmarkeringen en verkeersborden van de lidstaten te waarborgen ter bevordering van de effectieve leesbaarheid en detecteerbaarheid van wegmarkeringen en verkeersborden voor menselijke bestuurders en geautomatiseerde rijhulpsystemen. Die groep bestaat uit door de lidstaten aangewezen deskundigen. De beoordeling omvat een raadpleging van de Economische Commissie van de Verenigde Naties voor Europa.

Bij de beoordeling wordt met name rekening gehouden met de volgende elementen:

a) de wisselwerking tussen verschillende rijhulptechnologieën en infrastructuur;

b) het effect van het weer en gebeurtenissen in de atmosfeer en van het verkeer op wegmarkeringen en verkeersborden op het grondgebied van de Unie;

c) het soort en de frequentie van de onderhoudsinspanningen die de verschillende technologieën vergen, vergezeld van een kostenraming.

3. Rekening houdend met de in lid 2 bedoelde beoordeling kan de Commissie uitvoeringshandelingen aannemen om gemeenschappelijke specificaties vast te stellen met betrekking tot de in lid 1 bedoelde procedures van de lidstaten die erop gericht zijn het operationele gebruik van hun wegmarkeringen en verkeersborden te waarborgen en met betrekking tot de effectieve leesbaarheid en detecteerbaarheid van wegmarkeringen en verkeersborden voor menselijke bestuurders en geautomatiseerde rijhulpsystemen. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 13, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

De in de eerste alinea bedoelde uitvoeringshandelingen laten de bevoegdheid inzake normen voor wegmarkeringen en verkeersborden van het Europees Comité voor Normalisatie onverlet.

Artikel 6 quinquies

Informatie en transparantie

De Commissie publiceert een Europese kaart van het wegennet dat valt onder het toepassingsgebied van deze richtlijn, die online toegankelijk is en de verschillende in artikel 5, lid 6, bedoelde categorieën zichtbaar maakt.

Artikel 6 sexies

Vrijwillige melding

De lidstaten streven naar de invoering van een nationaal systeem van vrijwillige melding dat voor alle weggebruikers online toegankelijk is, teneinde het gemakkelijker te maken om details te verzamelen van voorvallen die door weggebruikers en voertuigen worden doorgegeven, en van andere veiligheidsgerelateerde informatie die door de melder als een feitelijk of potentieel gevaar voor de veiligheid van de weginfrastructuur wordt beschouwd.";

7) in artikel 7 wordt het volgende lid ingevoegd:

"1 bis. De Commissie kan uitvoeringshandelingen vaststellen om richtsnoeren te verstrekken aan de hand waarvan verslag moet worden uitgebracht over de ernst van het ongeval, met inbegrip van het aantal dodelijke slachtoffers en gewonden. Deze uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 13, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.";

8) in artikel 9 wordt het volgende lid ingevoegd:

"1 bis. Voor verkeersveiligheidsauditoren die hun opleiding volgen met ingang van 17 december 2024 zorgen de lidstaten ervoor dat de opleidingscurricula voor verkeersveiligheidsauditoren aspecten omvatten die betrekking hebben op kwetsbare weggebruikers en de infrastructuur voor deze gebruikers.";

9) artikel 10 wordt vervangen door:

"*Artikel 10*

Uitwisseling van beste praktijken

Om de veiligheid van de wegen in de Unie te verbeteren, zet de Commissie een systeem op voor de uitwisseling van informatie en beste praktijken tussen de lidstaten, waarin onder andere de opleidingscurricula voor verkeersveiligheid en bestaande projecten op het gebied van de verkeersveiligheid van de weginfrastructuur worden opgenomen alsmede verkeersveiligheidstechnologie die haar nut heeft bewezen.".

10) in artikel 11 wordt lid 2 geschrapt;

11) het volgende artikel wordt ingevoegd:

"*Artikel 11 bis*

Verslaglegging

1. De lidstaten dienen uiterlijk op 31 oktober 2025 een verslag in bij de Commissie over de veiligheidsclassificatie van het volledige overeenkomstig artikel 5 beoordeelde wegennet. Indien mogelijk wordt het verslag gebaseerd op een gemeenschappelijke methodologie. Indien van toepassing, bevat het verslag ook de lijst van bepalingen van geactualiseerde nationale richtsnoeren, waaronder met name de verbeteringen inzake technologische vooruitgang en bescherming van kwetsbare weggebruikers. Met ingang van 31 oktober 2025 worden deze verslagen om de vijf jaar ingediend.

2. Op basis van een analyse van de in lid 1 bedoelde nationale verslagen stelt de Commissie een eerste maal uiterlijk op 31 oktober 2027 en vervolgens om de vijf jaar een verslag op ten behoeve van het Europees Parlement en de Raad over de tenuitvoerlegging van deze richtlijn, met name wat betreft de in lid 1 bedoelde elementen, en over eventuele vervolgmaatregelen, waaronder een herziening van deze richtlijn en eventuele aanpassingen ervan aan de technische vooruitgang.";

12) artikel 12 wordt vervangen door:

"*Artikel 12*

Wijziging van de bijlagen

De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 12 bis gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van de bijlagen teneinde deze aan de technische vooruitgang aan te passen.";

13) het volgende artikel wordt ingevoegd:

"*Artikel 12 bis*

Uitoefening van de bevoegdheidsdelegatie

1. De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend onder de in dit artikel neergelegde voorwaarden.

2. De in artikel 12 bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend voor een termijn van vijf jaar met ingang van 16 december 2019. De Commissie stelt uiterlijk negen maanden voor het einde van de termijn van vijf jaar een verslag op over de bevoegdheidsdelegatie. De bevoegdheidsdelegatie wordt stilzwijgend met termijnen van dezelfde duur verlengd, tenzij het Europees Parlement of de Raad zich uiterlijk drie maanden voor het einde van elke termijn tegen deze verlenging verzet.

3. Het Europees Parlement of de Raad kan de in artikel 12 bedoelde bevoegdheidsdelegatie te allen tijde intrekken. Het besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het wordt van kracht op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie* of op een daarin genoemde latere datum. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.

4. Vóór de vaststelling van een gedelegeerde handeling raadpleegt de Commissie de door elke lidstaat aangewezen deskundigen overeenkomstig de beginselen die zijn neergelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven (*).

5. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling heeft vastgesteld, doet zij daarvan gelijktijdig kennisgeving aan het Europees Parlement en de Raad.

6. Een overeenkomstig artikel 12 vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking indien het Europees Parlement noch de Raad daartegen binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van de handeling aan het Europees Parlement en de Raad bezwaar heeft gemaakt, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad voor het verstrijken van die termijn de Commissie hebben medegedeeld dat zij daartegen geen bezwaar zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met twee maanden verlengd.

(*) PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1.";

14) artikel 13 wordt vervangen door:

"*Artikel 13*

Comitéprocedure

1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité. Dat comité is een comité in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad (*).

2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 5 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.

(*) Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13).";

15) de bijlagen worden gewijzigd zoals aangegeven in de bijlage bij deze richtlijn;

Artikel 2

Omzetting

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op 17 december 2021 aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

Wanneer de lidstaten die bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen zelf of bij de officiële bekendmaking ervan naar deze richtlijn verwezen. De regels voor de verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

2. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de belangrijkste bepalingen van intern recht mede die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

Artikel 3

Inwerkingtreding

Deze richtlijn treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Artikel 4

Adressaten

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Straatsburg, 23 oktober 2019.

Voor het Europees Parlement	*Voor de Raad*
De voorzitter	*De voorzitter*
D.M. SASSOLI	T. TUPPURAINEN

BIJLAGE

De bijlagen bij Richtlijn 2008/96/EG worden als volgt gewijzigd:

1) bijlage I wordt als volgt gewijzigd:

a) de titel wordt vervangen door:

"*BIJLAGE I*

INDICATIEVE ELEMENTEN VAN VERKEERSVEILIGHEIDSEFFECTBEOORDELINGEN";

b) in deel 2 wordt punt e) vervangen door:

"e) verkeer (bijv. verkeersvolume, onderverdeling per vervoerstype), met inbegrip van geraamde voetgangers- en fietsersstromen, op basis van het gebruik van aangrenzende terreinen;";

2) bijlage II wordt als volgt gewijzigd:

a) de titel wordt vervangen door:

"*BIJLAGE II*

INDICATIEVE ELEMENTEN VAN VERKEERSVEILIGHEIDSAUDITS";

b) aan deel 1 wordt het volgende punt toegevoegd:

"n) voorzieningen voor kwetsbare weggebruikers:

i) voorzieningen voor voetgangers,

ii) voorzieningen voor fietsers, waaronder de aanwezigheid van alternatieve routes of afscheidingen van snel gemotoriseerd verkeer,

iii) voorzieningen voor gemotoriseerde tweewielers,

iv) dichtheid en locatie van oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers,

v) voorzieningen voor voetgangers en fietsers op de betrokken wegen in het gebied,

vi) afscheiding van voetgangers en fietsers van snel gemotoriseerd verkeer of de aanwezigheid van rechtstreekse alternatieve routes via onderliggend wegennet;";

c) in deel 2 wordt punt h) vervangen door:

"h) voorzieningen voor kwetsbare weggebruikers:

i) voorzieningen voor voetgangers,

ii) voorzieningen voor fietsers,

iii) voorzieningen voor gemotoriseerde tweewielers;";

3) de volgende bijlage wordt ingevoegd:

"*BIJLAGE II bis*

INDICATIEVE ELEMENTEN VAN GERICHTE VERKEERSVEILIGHEIDSINSPECTIES

1. Tracé en dwarsprofiel:

a) zichtbaarheid en zichtafstanden;

b) snelheidsbeperking en indeling in snelheidszones;

c) duidelijk wegbeeld (d.w.z. de "leesbaarheid" van het wegbeeld voor de weggebruikers);

d) toegang tot aangrenzende eigendommen en ontwikkelingsgebieden;

e) toegankelijkheid voor nood- en dienstvoertuigen;

f) passende veiligheidsvoorzieningen aan bruggen en duikers;

g) wegkantontwerp (bermen, lager gelegen stoepen, "cut and fill"-hellingen).

2. Kruispunten en knooppunten:

a) geschiktheid van het type kruispunt/knooppunt;

b) geometrisch ontwerp van het kruispunt/knooppunt;

c) zichtbaarheid en leesbaarheid (waarneming) van kruispunten;

d) zichtbaarheid op het kruispunt;

e) ontwerp van zijwegen aan kruispunten;

f) verkeerbeheer aan kruispunten (bv. stoptekens, verkeerslichten enz.);

g) aanwezigheid van oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers.

3. Voorzieningen voor kwetsbare weggebruikers:

a) voorzieningen voor voetgangers;

b) voorzieningen voor fietsers;

c) voorzieningen voor gemotoriseerde tweewielers;

d) openbaar vervoer, en infrastructuur;

e) spoorwegovergangen (met vermelding van het type overgang en of deze bemand of onbemand is, en manueel bediend wordt of geautomatiseerd is).

4. Verlichting, borden en markeringen:

a) coherente verkeersborden die het zicht niet belemmeren;

b) leesbaarheid van verkeersborden (plaats, grootte, kleur);

c) wegwijzers;

d) coherente wegmarkeringen en afbakening;

e) leesbaarheid van wegmarkeringen (plaats, grootte en retroreflectiviteit in droge en natte omstandigheden);

f) passend contrast van wegmarkeringen;

g) verlichting van wegen en kruispunten;

h) passende wegkantapparatuur.

5. Verkeerslichten:

   a) werking;

   b) zichtbaarheid.

6. Obstakels, obstakelvrije ruimten en afschermende constructies langs de weg:

   a) omgeving van de wegkant, met inbegrip van vegetatie;

   b) gevaren in de wegkant en afstand tot de rand van de rijweg of het fietspad;

   c) gebruikersvriendelijke aanpassing van de afschermende constructies langs de weg (middenbermen en geleiderails om risico's voor kwetsbare weggebruikers te voorkomen);

   d) veiligheidsvoorzieningen aan de uiteinden van vangrails;

   e) passende afschermende constructies aan bruggen en duikers;

   f) omheiningen (aan wegen met toegangsbeperkingen).

7. Wegdek:

   a) defecten aan het wegdek;

   b) slipweerstand;

   c) los materiaal/grind/stenen;

   d) plasvorming, waterafvoer.

8. Bruggen en tunnels:

   a) aanwezigheid van en aantal bruggen;

   b) aanwezigheid van en aantal tunnels;

   c) visuele elementen die risico's voor de veiligheid van de infrastructuur vormen.

9. Andere aandachtspunten:

   a) veilige parkeerterreinen en rustplaatsen;

   b) voorzieningen voor zware voertuigen;

   c) verblinding door koplampen;

   d) wegenwerken;

   e) onveilige activiteiten langs de kant van de weg;

   f) passende informatie in ITS-apparatuur (bv. variabele informatieborden);

   g) dieren;

   h) waarschuwingen aan scholen (indien van toepassing).";

4) bijlage III wordt vervangen door:

"*BIJLAGE III*

INDICATIEVE ELEMENTEN VAN VEILIGHEIDSBEOORDELINGEN VAN HET WEGENNET

1. Algemeen:

   a) wegtype in verhouding tot het type en de grootte van de regio's/steden die de weg verbindt;

   b) lengte van het weggedeelte;

   c) gebiedstype (landelijk, stedelijk);

   d) landgebruik (onderwijs, handel, industrie en productie, residentieel, veeteelt en landbouw, onontwikkelde gebieden);

   e) dichtheid van toegangspunten tot eigendommen;

   f) aanwezigheid van dienstwegen (bv. voor winkels);

   g) aanwezigheid van wegwerkzaamheden;

   h) aanwezigheid van parkeervoorzieningen.

2. Verkeersvolumes:

   a) verkeersintensiteit;

   b) waargenomen intensiteit motorfietsen;

   c) waargenomen intensiteit voetgangers aan beide zijden, met vermelding van "in de verkeersrichting" of "kruisend";

   d) waargenomen intensiteit fietsen aan beide zijden, met vermelding van "in de verkeersrichting" of "kruisend";

   e) waargenomen intensiteit zware voertuigen;

   f) geraamde voetgangersstromen, op basis van het gebruik van aangrenzende terreinen;

   g) geraamde fietsersstromen, op basis van het gebruik van aangrenzende terreinen.

3. Gegevens over ongevallen:

   a) aantal, plaats en oorzaak van dodelijke verkeersongevallen per groep van weggebruikers;

   b) aantal en plaats van verkeersongevallen met zwaargewonden per groep van weggebruikers.

4. Gebruikskenmerken:

   a) snelheidslimiet (algemeen, voor motorfietsen; voor vrachtwagens);

   b) reële snelheid (85 procent);

   c) snelheidsbeheer en/of verkeersremming;

   d) aanwezigheid van ITS-voorzieningen: filewaarschuwingen, variabele informatieborden;

   e) waarschuwingen in de omgevingen van scholen;

   f) aanwezigheid toezichthouder bij oversteekplaatsen bij scholen op vooraf bepaalde tijdstippen.

5. Geometrische kenmerken:

   a) kenmerken van de dwarsprofielen (aantal, type en breedte van rijstroken, ontwerp en materiaal van de middenberm, fietspaden, voetpaden enz.), met inbegrip van de aanpasbaarheid daarvan;

   b) horizontale bogen;

   c) hellingshoek en verticaal alignement;

   d) zichtbaarheid en zichtafstanden.

6. Obstakels, obstakelvrije zones en afschermende constructies langs de weg:

   a) omgeving van de wegkant en obstakelvrije zones;

   b) vaste obstakels langs de weg (bv. lichtmasten, bomen enz.);

   c) afstand tussen obstakels en de kant van de weg;

   d) dichtheid van obstakels;

   e) ribbelstroken;

   f) afschermende constructies langs de weg.

7. Bruggen en tunnels:

   a) aanwezigheid van en aantal bruggen, alsmede relevante informatie die daarop betrekking heeft;

   b) aanwezigheid van en aantal tunnels, alsmede relevante informatie die daarop betrekking heeft;

   c) visuele elementen die risico's voor de veiligheid van de infrastructuur vormen.

8. Kruispunten:

   a) type kruispunt en aantal takken (met vermelding van met name het type verkeerssturing en de aanwezigheid van afslagpijlen);

   b) aanwezigheid van verkeersgeleiders;

   c) kwaliteit van het kruispunt;

   d) verkeersintensiteiten op het kruispunt;

   e) aanwezigheid van spoorwegovergangen (met vermelding van met name het type overgang en of deze bemand of onbemand is, en manueel bediend wordt of geautomatiseerd is).

9. Onderhoud:

   a) defecten aan het wegdek;

   b) slipweerstand van het wegdek;

   c) conditie van de berm (met inbegrip van vegetatie);

   d) conditie van de verkeersborden, markeringen en afbakening;

   e) conditie van de afschermende constructies langs de weg.

10. Voorzieningen voor kwetsbare weggebruikers:

    a) oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers (gelijkvloerse en ongelijkvloerse kruisingen);

    b) oversteekplaatsen voor fietsers (gelijkvloerse en ongelijkvloerse kruisingen);

    c) afscherming voor voetgangers;

    d) aanwezigheid van stoepen of gescheiden voorzieningen;

    e) voorzieningen voor fietsers en de soort voorzieningen (fietspaden, fietsstroken of andere);

    f) kwaliteit van de oversteekplaatsen voor voetgangers, wat de zichtbaarheid en signalering van elke voorziening betreft;

    g) oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers op toegangswegen van aansluitende ondergeschikte wegen;

    h) aanwezigheid van alternatieve routes voor voetgangers en fietsers indien er geen gescheiden voorzieningen zijn.

11. "Pre-crash"- en "post-crash"-systemen ter vermindering van verkeersletsels en elementen ter beperking van de ernst van ongevallen:

    a) operationele netwerkcentra en andere surveillancevoorzieningen;

    b) mechanismen om weggebruikers in te lichten over rijomstandigheden ter voorkoming van ongevallen of incidenten;

    c) automatische systemen voor incidentdetectie: sensoren en camera's;

    d) systemen voor incidentbeheer;

    e) systemen voor communicatie met hulpdiensten.";

5) bijlage IV wordt als volgt gewijzigd:

a) punt 1 wordt vervangen door:

"1. plaats van het ongeval (zo nauwkeurig mogelijk), met inbegrip van GNSS-coördinaten;";

b) punt 5 wordt vervangen door:

"5. ernst van het ongeval;".