

Inhoud

I *Besluiten waarvan de publicatie voorwaarde is voor de toepassing*

- * Beschikking nr. 884/2004/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 houdende wijziging van Beschikking nr. 1692/96/EG betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet ⁽¹⁾ 1
- * Richtlijn 2004/54/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet 39

⁽¹⁾ Voor de EER relevante tekst

Prijs: 18 EUR

NL

Besluiten waarvan de titels mager zijn gedrukt, zijn besluiten van dagelijks beheer die in het kader van het landbouwbeleid zijn genomen en die in het algemeen een beperkte geldigheidsduur hebben.
Besluiten waarvan de titels vet zijn gedrukt en die worden voorafgegaan door een sterretje, zijn alle andere besluiten.

I

(Besluiten waarvan de publicatie voorwaarde is voor de toepassing)

**BESCHIKKING Nr. 884/2004/EG VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD
van 29 april 2004**

**houdende wijziging van Beschikking nr. 1692/96/EG betreffende
communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet**

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 156, eerste alinea,

Gezien de voorstellen van de Commissie ¹,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité ²,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's ³,

Handelend volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag ⁴,

¹ PB C 362 E van 18.12.2001, blz. 205, en PB C 20 E van 28.1.2003, blz. 274.

² PB C.125 van 27.5.2002, blz. 75.

³ PB C 278 van 14.11.2002, blz. 7.

⁴ Adviezen van het Europees Parlement van 30 mei 2002 (PB C 187 E van 7.8.2003, blz. 130) en 11 maart 2004 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad), gemeenschappelijk standpunt van de Raad van 14 april 2004 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad) en standpunt van het Europees Parlement van 21 april 2004 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad).

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Bij Beschikking nr. 1692/96/EG van het Europees Parlement en de Raad ¹ zijn de communautaire richtsnoeren op het gebied van het trans-Europese vervoersnet vastgesteld en de projecten van gemeenschappelijk belang aangewezen waarvan de realisering is bedoeld om bij te dragen tot de ontwikkeling van het net, terwijl in bijlage III de specifieke projecten zijn aangewezen waaraan de Europese Raad tijdens zijn bijeenkomst te Essen in 1994 en te Dublin in 1996 een bijzonder belang heeft toegekend.
- (2) De groei van het verkeer, in het bijzonder als gevolg van het groeiende aandeel van zware vrachtauto's, heeft geleid tot toenemende overbelasting en knelpunten in internationale vervoerscorridors. Teneinde de internationale mobiliteit van goederen en personen veilig te stellen is het derhalve noodzakelijk de capaciteit van het Trans-Europees vervoersnet te optimaliseren.
- (3) De Europese Raad in Gotenburg heeft in 2001 de communautaire instellingen gevraagd herziene richtsnoeren goed te keuren voor het Trans-Europees vervoersnet, teneinde waar nodig prioriteit te geven aan infrastructuurinvesteringen ten behoeve van spoorwegen, binnenvaart, korte vaart, intermodaal vervoer en effectieve koppelingen hiertussen. In dat verband mag de bijdrage van binnenhavens en regionale luchthavens aan de doelstellingen van het trans-Europese vervoersnet niet worden onderschat.
- (4) De komende uitbreiding van de Europese Unie en het streven naar een nieuw evenwicht tussen de vervoerstakken en naar een infrastructuurnet dat in de groeiende behoeften kan voorzien, alsook het feit dat de realisering van bepaalde prioritaire projecten meer dan tien jaar kan duren, nopen tot een nieuw onderzoek van de lijst van projecten in bijlage III bij Beschikking nr. 1692/96/EG.

¹ PB L 228 van 9.9.1996, blz. 1. Beschikking laatstelijk gewijzigd bij Beschikking nr. 1346/2001/EG (PB L 185 van 6.7.2001, blz. 1).

-
- (5) Bulgarije, Cyprus, Estland, Hongarije, Letland, Litouwen, Malta, Polen, Roemenië, Slowakije, Slovenië, Tsjechië, en Turkije hebben associatie-overeenkomsten en Europa-overeenkomsten gesloten en het lidmaatschap van de Europese Unie aangevraagd. De vervoersautoriteiten van elf van deze landen hebben met steun van de Commissie een studie verricht naar de behoeften op het gebied van vervoersinfrastructuur gericht op het definiëren van een netwerk volgens dezelfde beginselen als neergelegd in Beschikking nr. 1692/96/EG.
- (6) De Europese Raad van Barcelona in 2002 heeft de nadruk gelegd op de doelstelling het aantal knelpunten in gebieden zoals de Alpen, de Pyreneeën en het Oostzeegebied te verminderen.
- (7) De Europese Raad van Brussel van 2003 heeft benadrukt dat de prioritaire richtsnoeren van essentieel belang zijn voor de verbetering van de samenhang van de interne markt, met name met het oog op de komende uitbreiding van de Europese Unie en de noodzaak om knelpunten en/of ontbrekende verbindingen in het goederenverkeer (doorvoer) over natuurlijke of andere hindernissen of grenzen weg te nemen.
- (8) Op de tweede pan-Europese vervoersconferentie op Kreta in 1994 en de derde pan-Europese vervoersconferentie te Helsinki in 1997 zijn tien pan-Europese vervoerscorridors en vier pan-Europese vervoersgebieden aangewezen als prioriteiten voor samenwerking tussen de Europese Gemeenschap en de betrokken derde landen.

- (9) De groep op hoog niveau inzake het trans-Europese vervoersnet ("groep op hoog niveau") heeft in zijn op 30 juni 2003 aan de Commissie overhandigde rapport een beperkt aantal prioritaire projecten aangewezen, waarbij gebruik is gemaakt van een methode waarvan de criteria met name inhouden dat een onderzoek is verricht naar de potentiële economische levensvatbaarheid van de projecten, naar de mate van bereidheid van de betrokken lidstaten om een van tevoren, bij de programmering van het project overeengekomen tijdschema na te leven en naar het effect van de projecten op de mobiliteit van goederen en personen tussen lidstaten, op de samenhang en op duurzame ontwikkeling. Het rapport bevat ook projecten in de nieuwe lidstaten die op 1 mei 2004 tot de Unie zullen toetreden. De resultaten van die samenwerking moeten in aanmerking worden genomen.
- (10) Overeenkomstig artikel 6 van het Verdrag moeten de eisen inzake milieubescherming worden geïntegreerd in de omschrijving en uitvoering van het beleid op het gebied van de trans-Europese netten. Hiertoe is het noodzakelijk bij voorrang de infrastructuur te bevorderen van vervoerstakken die minder schadelijk zijn voor het milieu, namelijk spoorwegvervoer, korte vaart en binnenvaart.
- (11) Het is noodzakelijk de centrale doelstelling te verwezenlijken, namelijk de trend te keren dat de negatieve effecten van de groei van de vervoersector gelijke tred houden met de groei van het BBP, zoals de Commissie voorstelt in haar mededeling betreffende een strategie van de Europese Unie voor duurzame ontwikkeling.

- (12) De milieueffectbeoordeling overeenkomstig Richtlijn 2001/42/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2001 betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's ¹, zal in de toekomst uitgevoerd worden voor alle plannen en programma's met het oog op projecten van gemeenschappelijk belang. De financiering van vervoersinfrastructuur moet ook afhankelijk worden gemaakt van het voldoen aan de bepalingen van de communautaire milieuwetgeving, in het bijzonder met Richtlijn 85/337/EEG van de Raad van 27 juni 1985 betreffende de milieu-effectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten ², met Richtlijn 79/409/EEG van de Raad van 2 april 1979 inzake het behoud van de vogelstand³ en met Richtlijn 92/43/EEG van de Raad van 21 mei 1992 inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna ⁴.
- (13) Het Witboek van de Commissie over de ontwikkeling van een Europees vervoersbeleid vraagt om een geïntegreerde aanpak, onder meer via een combinatie van maatregelen om de spoorwegsector in het bijzonder ten behoeve van het goederenvervoer nieuw leven in te blazen, de binnenvaart en de korte vaart te bevorderen, een betere complementariteit van het vervoer via hogesnelheidstreinen en het luchtvervoer te bevorderen en de ontwikkeling van interoperabele intelligente vervoerssystemen aan te moedigen om de doelmatigheid en veiligheid van de netten te verbeteren.

¹ PB L 197 van 21.7.2001, blz. 30.

² PB L 175 van 5.7.1985, blz. 40. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2003/35/EG van het Europees Parlement en de Raad (PB L 156 van 25.6.2003, blz. 17).

³ PB L 103 van 25.4.1979, blz. 1. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 807/2003 (PB L 122 van 16.5.2003, blz. 36).

⁴ PB L 206 van 22.7.1992, blz. 7. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1882/2003 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 984 van 31.10.2003, blz. 1).

- (14) De doelmatigheid van het gemeenschappelijke vervoersbeleid hangt onder andere af van de samenhang van de maatregelen tot revitalisering van de spoorwegsector en die tot ontwikkeling van de spoorweginfrastructuur. Richtlijn 2001/12/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 tot wijziging van Richtlijn 91/440/EEG van de Raad betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap ¹ voorziet in een Trans-Europees spoorwegnet voor goederenvervoer dat na 2003 voor internationale goederenvervoersdiensten wordt opengesteld. De lijnen van het Trans-Europees spoorwegnet voor goederenvervoer dienen te worden beschouwd als onderdeel van het spoorwegnet dat wordt omschreven door de richtsnoeren die zijn opgenomen in Beschikking nr. 1692/96/EG, zodat ze kunnen profiteren van investeringen en verkeer kunnen aantrekken dat tot nu van het wegennet gebruikmaakt.
- (15) Binnen de algemene doelstelling die erin bestaat duurzame mobiliteit van personen en goederen te garanderen, dienen mechanismen ter ondersteuning van de ontwikkeling van maritieme snelwegen tussen de lidstaten te worden opgezet, teneinde de congestie op de weg te verminderen en/of perifere en insulaire gebieden en staten toegankelijker te maken. De invoering van dergelijke mechanismen, die onder meer worden geflankeerd door aanbestedingsprocedures, moet transparant zijn, dient te worden toegespitst op de behoeften en mag geen afbreuk doen aan de communautaire mededingingsregels of aan de regels inzake overheidsopdrachten.
- (16) Steun voor de ontwikkeling van maritieme snelwegen moet worden beschouwd als een aanvulling op de toekenning van communautaire steun ter stimulering van de ontwikkeling van de korte vaart uit hoofde van het Marco Polo-programma ² en dient op dezelfde criteria te stoelen. De toekenning van financiële bijstand van de Gemeenschap uit hoofde van de twee instrumenten mag evenwel niet cumulatief zijn.

¹ PB L 75 van 15.3.2001, blz. 1.

² PB L 196 van 2.8.2003, blz. 1.

-
- (17) De prioritaire projecten dienen van Europees belang te worden verklaard, teneinde de communautaire financiering op die projecten te concentreren en mechanismen in te voeren om de coördinatie tussen de lidstaten te stimuleren, zodat de genoemde projecten gemakkelijker volgens het gewenste tijdschema kunnen worden gerealiseerd.
- (18) Overeenkomstig artikel 154 van het Verdrag moet het beleid inzake het trans-Europese netwerk helpen bij de versterking van de economische en sociale samenhang binnen de Gemeenschap. Teneinde deze doelstelling te bereiken dienen inspanningen te worden geleverd om de consistentie te maximaliseren tussen de communautaire richtsnoeren inzake het trans-Europese vervoersnetwerk en de programmering van de relevante financiële instrumenten die beschikbaar zijn op communautair niveau.
- (19) Een achteraf opgemaakte balans van prioritaire projecten moet toekomstige herzieningen van de richtsnoeren en de lijst van prioritaire projecten vergemakkelijken en moet door de lidstaten toegepaste methoden voor voorafgaande beoordelingen helpen verbeteren.
- (20) Het nationale karakter van de procedures in de lidstaten met betrekking tot de beoordeling van sociaal-economische en milieueffecten van een project kan slecht blijken te passen bij de transnationale dimensie van projecten die van Europees belang zijn verklaard. Om daarvoor een oplossing te vinden, dienen, naast gemeenschappelijke beoordelingsmethoden, gecoördineerde beoordelings- en inspraakprocedures of transnationale onderzoeksprocedures in het leven te worden geroepen die in de betrokken lidstaten worden toegepast en zowel op sociaal-economische als op milieuaspecten betrekking hebben. Deze procedures mogen geen afbreuk doen aan de verplichtingen die voortvloeien uit de Gemeenschapswetgeving op het gebied van milieubescherming.

- (21) Het kan noodzakelijk zijn de coördinatie te versterken tussen de staten die betrokken zijn bij projecten die op dezelfde verbinding betrekking hebben, teneinde de rentabiliteit van de investeringen te verbeteren en de onderlinge afstemming en financiering ervan te vergemakkelijken.
- (22) Grensoverschrijdende gedeelten moeten worden vastgesteld door de lidstaten, op basis van criteria die door het bij artikel 18, lid 2, van Besluit nr. 1692/96/EG ingestelde comité worden bepaald. De bestaande verwijzingen naar grensoverschrijdende gedeelten van de prioritaire projecten die in bijlage III bij dit besluit zijn opgenomen, mogen niet van invloed zijn op de vaststelling van grensoverschrijdende gedeelten overeenkomstig voornoemde criteria.
- (23) De Commissie heeft een effectbeoordeling van de aanbevelingen van de groep op hoog niveau verricht. Uit de resultaten blijkt dat de realisering van de door de groep aangewezen projecten, in combinatie met diverse maatregelen van het gemeenschappelijke vervoersbeleid, zoals tarifiering van het gebruik van de infrastructuur en openstelling van het goederenvervoer per spoor voor concurrentie, aanzienlijke voordelen zou opleveren in termen van tijdswinst, vermindering van emissies en congestie, verbetering van de toegankelijkheid van de perifere lidstaten en de nieuwe lidstaten, alsook een groter algemeen welzijn.
- (24) Teneinde te voldoen aan de doelstellingen van het trans-Europese vervoernetwerk en tegemoet te komen aan de vervoersuitdagingen van de uitbreiding is een aanzienlijke verhoging van de kredieten voor de trans-Europese netwerken nodig.

- (25) De Commissie kan besluiten aan de Raad en het Parlement voor te stellen dat er werk wordt gemaakt van andere dan de in bijlage III opgenomen projecten, met het oog op de bevordering van de groei, een betere integratie van een uitgebreid Europa en de verbetering van de productiviteit en het concurrentievermogen van Europese ondernemingen op mondiale markten, alsmede om bij te dragen tot de doelstelling van economische, sociale en territoriale samenhang en tot multimodaal vervoer. Aan deze projecten moet een passende prioriteit worden toegekend in het kader van de financieringsinstrumenten van de Gemeenschap.
- (26) Beschikking nr. 1692/96/EG dient daarom dienovereenkomstig te worden gewijzigd,

Artikel 1

Beschikking nr. 1692/96/EG wordt als volgt gewijzigd:

- 1) in artikel 2, lid 1, wordt "2010" vervangen door "2020";
- 2) in artikel 3 komt lid 2 als volgt te luiden:

"2. De vervoersinfrastructuur omvat wegen-, spoorweg- en waterwegennetten, maritieme snelwegen, zee- en binnenhavens, luchthavens en andere verbindingpunten tussen de modale netten.";

3) artikel 5 wordt vervangen door:

"Artikel 5

Prioriteiten

Rekening houdend met de in artikel 2 genoemde doelstellingen en de in artikel 4 uiteengezette grote actielijnen, wordt prioriteit gegeven aan:

- a) het aanleggen en de verdere ontwikkeling van de sleutel- en tussenverbindingen die nodig zijn om knelpunten weg te werken, de ontbrekende gedeelten van trajecten aan te leggen en de grote doorgaande routes te voltooien - met name de grensoverschrijdende stukken daarvan - natuurlijke hindernissen te overschrijden en de interoperabiliteit van de voornaamste routes te verbeteren;
- b) het aanleggen en de verdere ontwikkeling van de infrastructuren ter bevordering van de tussenverbindingen van de nationale netwerken teneinde de verbinding van eilanden, of gebieden die vergelijkbaar zijn met eilanden, alsmede niet aan zee grenzende gebieden, en perifere en ultraperifere regio's met de centrale regio's van de Gemeenschap te vergemakkelijken, met name om de hoge vervoerskosten in deze gebieden te drukken;
- c) de noodzakelijke maatregelen om geleidelijk een interoperabel spoorwegnet te verwezenlijken, inclusief, waar mogelijk, trajecten die aangepast zijn voor goederenvervoer;
- d) de nodige maatregelen om de scheepvaart over lange afstanden, de kustvaart en de binnenvaart aan te moedigen;
- e) de nodige maatregelen om het spoorwegvervoer en het luchtvervoer te integreren, met name, waar nodig, door de aansluiting van spoorwegen op luchthavens, alsmede de benodigde infrastructuur en installaties;

- f) het optimaliseren van de capaciteit en doeltreffendheid van bestaande en nieuwe infrastructuur, het bevorderen van het intermodaal vervoer en het verbeteren van de veiligheid en betrouwbaarheid van het net, door intermodale terminals en de daarbijbehorende toegangsinfrastructuur aan te leggen en te verbeteren, en/of door intelligente systemen in te voeren;
 - g) de inachtneming van veiligheids- en milieuoverwegingen bij het ontwerpen en uitvoeren van het Trans-Europees vervoersnet.
 - h) de ontwikkeling van duurzame mobiliteit van personen en goederen overeenkomstig de doelstellingen van de Europese Unie inzake duurzame ontwikkeling.";
- 4) artikel 8 wordt vervangen door:

"Artikel 8

Bescherming van het milieu

1. Bij de planning en de uitvoering van projecten dienen de lidstaten rekening te houden met de bescherming van het milieu door voor de uit te voeren projecten van gemeenschappelijk belang milieueffectbeoordelingen op te stellen overeenkomstig Richtlijn 85/337/EEG van de Raad en door toepassing van Richtlijn 79/409/EEG van de Raad van 2 april 1979 inzake het behoud van de vogelstand * en Richtlijn 92/43/EEG .

Vanaf 21 juli 2004 voeren de lidstaten een milieueffectbeoordeling uit van de tot dergelijke projecten leidende plannen en programma's, in het bijzonder wanneer zij betrekking hebben op nieuwe routes of de ontwikkeling van andere belangrijke infrastructurele knooppunten, overeenkomstig de Richtlijn 2001/42/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2001 betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu ** van bepaalde plannen en programma's. De lidstaten nemen de resultaten van de milieueffectbeoordeling in aanmerking bij de opstelling van de betrokken plannen en de programma's, overeenkomstig artikel 8 van de richtlijn.

2. Uiterlijk 21 juli 2004 ontwikkelt de Commissie in overeenstemming met de lidstaten geschikte methodes voor de uitvoering van de strategische milieu-effectbeoordeling met als doel onder andere een passende coördinatie te waarborgen, dubbel werk te voorkomen, en de planningsprocessen voor grensoverschrijdende projecten en corridors te vereenvoudigen en te versnellen.

De resultaten van deze werkzaamheden en van de milieu-effectbeoordeling van de specifieke TEN-projecten die door de lidstaten worden uitgevoerd uit hoofde van Richtlijn 2001/42/EG worden, waar en wanneer van toepassing, door de Commissie in aanmerking genomen in haar in artikel 18, lid 3, bedoelde verslag betreffende de richtsnoeren en de mogelijk bijgevoegde wetgevingsvoorstellen ter herziening van de richtsnoeren.

* PB L 103 van 25.4.1979, blz. 1. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 807/2003 (PB L 122 van 16.5.2003, blz. 36).

** PB L 197 van 21.7.2001, blz. 30.";

5) in artikel 9 wordt lid 3 vervangen door:

"3. Het net omvat de infrastructuur voor verkeersbeheer, informatie aan de gebruikers, behandeling van ongevallen en noodsituaties en elektronische heffing van rechten. Deze infrastructuur is gebaseerd op een actieve samenwerking van de verkeersbeheersystemen op Europees, nationaal en regionaal niveau, alsmede van de aanbieders van reis- en verkeersinformatie en diensten met toegevoegde waarde, zodat de vereiste complementariteit wordt bereikt met toepassingen waarvan de invoering wordt bevorderd door het programma voor het Trans-Europees telecommunicatienetwerk.";

6) artikel 10 wordt vervangen door:

"Artikel 10

Kenmerken

1. Het spoorwegnet bestaat uit het hogesnelheidsnet en het net voor conventioneel verkeer.

2. Het hogesnelheidsnet waarbij gebruik wordt gemaakt van bestaande of nieuwe technologie, bestaat uit:

a) speciaal aangelegde hogesnelheidslijnen die uitgerust zijn voor snelheden die gewoonlijk ten minste 250 km per uur bedragen;

- b) lijnen die speciaal aangepast zijn voor hoge snelheden en die uitgerust zijn voor snelheden van ongeveer 200 km per uur;
- c) op het hogesnelheidsnet aangesloten lijnen die speciaal aangepast of aangelegd zijn voor hoge snelheden en die een specifiek karakter hebben, omdat de snelheid per geval moet worden afgestemd op topografische of milieubelemmeringen, reliëf of stedelijke bebouwing;

Dit net bestaat uit de lijnen die in bijlage I zijn aangegeven. De essentiële eisen en technische specificaties inzake interoperabiliteit die op hogesnelheidslijnen volgens de huidige technologie van toepassing zijn, worden bepaald overeenkomstig Richtlijn 96/48/EG van de Raad van 23 juli 1996 betreffende de interoperabiliteit van het trans-Europees hogesnelheidsspoorwegsysteem *. De lidstaten brengen de Commissie op de hoogte van de technische kenmerken van alle hogesnelheidslijnen vóór de ingebruikneming ervan.

3. Het conventionele spoorwegnet bestaat uit lijnen voor het conventionele vervoer van passagiers en goederen per spoor, met inbegrip van de in artikel 14 bedoelde trans-Europese vervoersnetwerk voor gecombineerd vervoer, verbindingen met zee- en binnenhavens van gemeenschappelijk belang en voor alle exploitanten toegankelijke goederenterminals. De essentiële eisen en technische specificaties inzake interoperabiliteit die op het conventionele spoorwegnet van toepassing zijn, worden bepaald overeenkomstig Richtlijn 2001/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 maart 2001 betreffende de interoperabiliteit van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem **.

4. Het spoorwegnet omvat de infrastructuur en de voorzieningen die integratie van spoorwegvervoer en wegvervoersdiensten, en in voorkomend geval, lucht- en zeevervoersdiensten, mogelijk maken. In dat verband wordt speciale aandacht besteed aan de verbindingen van de regionale luchthavens met het net.

5. Het net vervult ten minste een van de volgende functies:
- a) het speelt een belangrijke rol bij het personenvervoer over lange afstanden,
 - b) het maakt in voorkomend geval koppeling met luchthavens mogelijk,
 - c) het maakt de toegang tot regionale en lokale spoorwegnetten mogelijk,
 - d) het bevordert het goederenvervoer doordat hoofdroutes voor goederen worden bepaald en ontwikkeld of routes waarop goederentreinen voorrang hebben,
 - e) het speelt een belangrijke rol in het gecombineerd vervoer,
 - f) het maakt koppeling met kustvaart en binnenvaart via havens van gemeenschappelijk belang mogelijk.
6. Het spoorwegnet biedt de gebruikers een hoog niveau van kwaliteit en veiligheid, dankzij de continuïteit en de geleidelijke totstandbrenging van de interoperabiliteit, met name door de technische harmonisatie en het geharmoniseerde ERTMS-systeem voor verkeersgeleiding en -regeling dat voor het Europese spoorwegnet is aanbevolen. Een plan ter invoering hiervan wordt door de Commissie opgesteld in overleg met de lidstaten en in coördinatie met de nationale plannen.

* PB L 235 van 17.9.1996, blz. 6. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1882/2003 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 284 van 31.10.2003).

** PB L 110 van 20.4.2001, blz. 1.";

7) artikel 11 wordt als volgt gewijzigd:

a) het volgende lid wordt ingevoegd:

"3 ter. De binnenhavens van het net die uitgerust zijn met overslaginstallaties voor intermodaal vervoer of een jaarlijks goederenvervoersvolume van ten minste 500.000 ton hebben, zijn opgenomen in bijlage I."

b) lid 4 wordt vervangen door:

"4. Het net omvat ook de infrastructuur voor het verkeersbeheer. Dit omvat met name de instelling van een interoperabel intelligent verkeers- en vervoerssysteem, "rivier-informatiedienst" genoemd, dat ertoe strekt de bestaande capaciteit en veiligheid van het waterwegennet te optimaliseren en de interoperabiliteit met andere vervoerstakken te verbeteren.";

8) het volgende artikel wordt ingevoegd:

"Artikel 12 bis

Maritieme snelwegen

1. Het trans-Europese net van maritieme snelwegen beoogt de goederenstroom op logistieke trajecten over zee te concentreren, zodat nieuwe levensvatbare, geregelde en frequente zeeverbindingen voor goederenvervoer tussen lidstaten ontstaan of de bestaande worden verbeterd, teneinde de congestie te verminderen en/of de bereikbaarheid van insulaire en perifere gebieden en staten te verbeteren. Maritieme snelwegen mogen het gecombineerde vervoer van personen en goederen niet uitsluiten, wanneer het goederenvervoer het overwicht heeft.

-
2. Het trans-Europese net van maritieme snelwegen omvat voorzieningen en infrastructuur waarbij ten minste twee havens gelegen in twee verschillende lidstaten betrokken zijn. Deze voorzieningen en infrastructuur omvatten, ten minste in één lidstaat, elementen zoals havenvoorzieningen, elektronische systemen voor logistiek beheer, veiligheids- en beveiligingsprocedures en administratieve en douaneprocedures, alsmede infrastructuur voor directe toegang tot het land en de zee, waaronder een gegarandeerde bevaarbaarheid gedurende het hele jaar, met name door de beschikbaarheid van voorzieningen voor baggerwerken en voor toegang in de winter met behulp van ijsbrekers.
3. In bijlage I vermelde waterwegen of kanalen die twee Europese maritieme snelwegen of twee gedeelten daarvan met elkaar verbinden en daardoor aan een aanzienlijke verkorting van de zeeverbindingen bijdragen, de efficiëntie verhogen en een besparing op de vaartijd opleveren, maken deel uit van het trans-Europese net van maritieme snelwegen.
4. De projecten van gemeenschappelijk belang in het trans-Europese net van maritieme snelwegen worden door ten minste twee lidstaten voorgesteld en worden afgesteld op de werkelijke behoeften. De voorgestelde projecten worden over het algemeen uitgevoerd in de vorm van publiek-private samenwerkingsverbanden volgens regels die het mogelijk maken, voordat uit nationale begrotingen verleende steun eventueel wordt aangevuld met steun van de Gemeenschap, op een van de volgende wijzen aanbestedingsprocedures toe te passen:
- a) door middel van openbare aanbestedingen die gezamenlijk door de betrokken lidstaten worden uitgeschreven, gericht op de totstandbrenging van nieuwe verbindingen vanaf een haven van categorie A in de zin van artikel 12, lid 2, welke haven zij van tevoren kiezen binnen elk van de in project nr. 21 van bijlage III omschreven zeegebieden;
 - b) voorzover de ligging van de havens vergelijkbaar is, door middel van openbare aanbestedingen die gezamenlijk door de betrokken lidstaten worden uitgeschreven en die gericht zijn tot consortiums waarin zowel ten minste scheepvaartmaatschappijen als havens zijn verenigd die in een van de in project nr. 21 van bijlage III omschreven zeegebieden zijn gelegen.

5 De projecten van gemeenschappelijk belang in het trans-Europese net van maritieme snelwegen:

- hebben betrekking op voorzieningen en infrastructuur die het net van maritieme snelwegen vormen;
- kunnen, onverminderd de artikelen 87 en 88 van het Verdrag, ook aanloopsteun inhouden, indien, als gevolg van het in lid 4 van dit artikel bedoelde aanbestedingsproces, overheidssteun noodzakelijk wordt geacht om de financiële haalbaarheid van het project te verzekeren. De aanloopsteun is beperkt tot twee jaar en wordt slechts verleend ter ondersteuning van terdege gemotiveerde kapitaaluitgaven. De omvang van die steun kan niet groter zijn dan het minimumbedrag dat nodig wordt geacht voor het starten van de desbetreffende verbindingen. De steun mag niet leiden tot concurrentievervalsingen op de betrokken markten die strijdig zijn met het gemeenschappelijk belang;
- kunnen ook activiteiten inhouden die ruimere voordelen bieden en die niet verbonden zijn met bepaalde havens, zoals de beschikbaarheid van voorzieningen voor ijsbreker- of baggerwerkzaamheden, alsmede informatiesystemen, waaronder verkeersbeheersystemen en elektronische meldingssystemen.

6. De Commissie dient binnen drie jaar bij het in artikel 18 bedoelde comité een voorlopige lijst van specifieke projecten van gemeenschappelijk belang in, daarmee concreet gestalte gevend aan het begrip maritieme snelwegen. Deze lijst wordt tevens voor advies aan het Europees Parlement meegedeeld.

7. De projecten van gemeenschappelijk belang worden ter goedkeuring voorgelegd aan de Commissie.»

9) aan artikel 13 wordt het volgende lid toegevoegd:

"3. Internationale en communautaire verbindingpunten worden, indien nodig, geleidelijk aangesloten op de hogesnelheidslijnen van het spoorwegnet. Het net omvat de infrastructuur en de voorzieningen die integratie van spoorweg- en luchtdiensten en, indien nodig, van zeevervoerdiensten mogelijk maken.";

10) de volgende afdeling wordt ingevoegd:

"AFDELING 10 bis

COÖRDINATIE TUSSEN LIDSTATEN

Artikel 17 bis

Europese coördinator

1. Om een gecoördineerde uitvoering van bepaalde projecten, in het bijzonder grensoverschrijdende projecten of gedeelten van grensoverschrijdende projecten die van Europees belang zijn verklaard, zoals bedoeld in artikel 19 bis, te faciliteren, kan de Commissie met instemming van de betrokken lidstaten en na raadpleging van het Europees Parlement een persoon aanwijzen die "Europese coördinator" wordt genoemd. De Europese coördinator treedt op namens en voor rekening van de Commissie. Zijn opdracht heeft in de regel betrekking op één project, in het bijzonder een grensoverschrijdend project, maar kan indien nodig worden uitgebreid teneinde de volledige hoofdas te bestrijken. De Europese coördinator stelt samen met de betrokken lidstaten één werkschema op voor zijn activiteiten.

2. De Europese coördinator wordt met name gekozen op grond van zijn ervaring met de communautaire instellingen en zijn kennis van de financiering en de sociaal-economische en milieueffectbeoordeling van grote projecten.

3. Het besluit van de Commissie tot aanwijzing van de Europese coördinator bevat nadere bepalingen betreffende de uitoefening van de in lid 5 bedoelde taken.

4. De betrokken lidstaten werken samen met de Europese coördinator en verschaffen hem de informatie die nodig is om de in lid 5 bedoelde taken uit te voeren.

5. De Europese coördinator:

- a) bevordert, in samenwerking met de betrokken lidstaten, gemeenschappelijke methoden voor beoordeling van projecten en adviseert, in voorkomend geval, projectontwikkelaars bij de financiering van projecten;
- b) stelt ieder jaar een rapport op ten behoeve van de het Europees Parlement, de Commissie en de betrokken lidstaten over de voortgang in de realisering van de projecten waarvoor hij verantwoordelijk is, over nieuwe ontwikkelingen in de regelgeving en andere ontwikkelingen die van invloed kunnen zijn op de specificaties van het project en over eventuele moeilijkheden en belemmeringen die een belangrijke vertraging tot gevolg kunnen hebben ten opzichte van de in bijlage III vermelde data;
- c) raadpleegt samen met de betrokken lidstaten, de regionale en plaatselijke autoriteiten de exploitanten, de gebruikers van het vervoer, de regionale en lokale autoriteiten en de vertegenwoordigers van het maatschappelijke middenveld, teneinde beter op de hoogte te zijn van de vraag naar vervoer, de mogelijkheden voor de financiering van de investeringen en het soort diensten dat moet worden verleend om de toegang tot die financiering te faciliteren .

6. Onverminderd de toepasselijke procedures in het Gemeenschapsrecht en het nationaal recht, kan de Commissie het advies van de Europese coördinator inwinnen bij het onderzoek van de aanvragen om communautaire financiering met betrekking tot de projecten of groepen projecten die onder zijn opdracht vallen."

11) artikel 18 wordt als volgt gewijzigd:

- a) de titel wordt vervangen door:

"Comité voor de bewaking van de richtsnoeren en de uitwisseling van informatie";

b) lid 1 als volgt te luiden:

"1. De lidstaten verstrekken de Commissie samenvattingen van nationale plannen en programma's die zij met het oog op de ontwikkeling van het trans-Europese vervoersnet opstellen, met name inzake projecten die van Europees belang zijn verklaard, zoals bedoeld in artikel 19 bis. Na aanneming zenden de lidstaten de nationale plannen en programma's ter kennisgeving naar de Commissie."

c) lid 3 wordt vervangen door:

"3. De Commissie brengt om de twee jaar bij het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's verslag uit over de uitvoering van de in Beschikking .../2004 omschreven richtsnoeren. Het in lid 2 bedoelde comité assisteert de Commissie bij de opstelling van dat verslag. Bij het verslag worden, waar nodig, wetgevingsvoorstellen voor de herziening van de richtsnoeren gevoegd, inclusief, waar nodig, wijzigingen of toevoegingen van projecten die in overeenstemming zijn met artikel 19, lid 1, in de lijst van prioritaire projecten van bijlage III. Bij de herziening zal met name rekening worden gehouden met projecten die bijdragen aan de territoriale samenhang van de Europese Unie overeenkomstig artikel 19, lid 1, onder e).";

12) artikel 19 wordt vervangen door:

"Artikel 19

Prioritaire projecten

1. Prioritaire projecten zijn in artikel 7 bedoelde projecten van gemeenschappelijk belang, waarvan na onderzoek blijkt dat zij:
 - a) beogen een knelpunt te doen verdwijnen of een ontbrekende schakel in een belangrijke verbinding van het trans-Europese net aan te vullen, in het bijzonder grensoverschrijdende projecten, projecten die natuurlijke barrières overschrijden of een grensoverschrijdend gedeelte hebben;
 - b) van een zodanige dimensie zijn dat een planning op lange termijn en op Europees niveau een belangrijke toegevoegde waarde oplevert;
 - c) wat het project in zijn totaliteit betreft, potentiële sociaal-economische nettovoordelen en andere sociaal-economische voordelen bieden;
 - d) een belangrijke toegevoegde waarde opleveren om de mobiliteit van goederen en personen tussen lidstaten te vergemakkelijken, mede door bij te dragen aan de interoperabiliteit van de nationale netten;
 - e) bijdragen aan de territoriale samenhang van de Europese Unie door integratie van de netten van de nieuwe lidstaten en verbetering van de verbindingen met de perifere en insulaire gebieden;

- f) bijdragen aan de duurzame ontwikkeling van het vervoer door de veiligheid te verbeteren en de schade voor het milieu ten gevolge van het vervoer te verminderen, met name door de overgang op spoorwegen, intermodaal vervoer, waterwegen en zee-transport te bevorderen;
- g) de bereidheid van de betrokken lidstaten aantonen om de studies en beoordelingsprocedures tijdig uit te voeren, teneinde de werkzaamheden op een van tevoren overeengekomen datum te voltooien, op basis van nationale plannen of andere gelijkwaardige documenten voor het betrokken project.

2. De prioritaire projecten, waarvan de aanvang van de werkzaamheden vóór 2010 is gepland, de gedeelten ervan alsmede de in lid 1, onder g) bedoelde overeengekomen data van voltooiing van de werkzaamheden zijn genoemd in bijlage III.

3. Vóór 2010 maakt de Commissie een balans op van de geboekte vooruitgang en stelt zij, indien nodig, een wijziging voor van de lijst van in bijlage III vermelde prioritaire projecten in overeenstemming met lid 1.";

13) het volgende artikel wordt ingevoegd:

"Artikel 19 bis

Verklaring van Europees belang

1. De in bijlage III vermelde prioritaire projecten worden van Europees belang verklaard. Deze verklaring wordt uitsluitend afgelegd volgens de procedure die is neergelegd in het Verdrag en de daarop gegründveste wetgevingsbesluiten.

2. De volgende bepalingen gelden onverminderd de rechtsgrondslag voor de relevante communautaire financieringsinstrumenten:
- a) Bij de indiening van projecten in het kader van het Cohesiefonds, overeenkomstig artikel 10 van Verordening (EG) nr. 1164/94 *, kennen de lidstaten passende prioriteit toe aan projecten die van Europees belang zijn verklaard.
 - b) Bij de indiening van projecten in het kader van de begroting voor trans-Europese netwerken, overeenkomstig de artikelen 9 en 10 van Verordening (EG) nr. 2236/95 ** kennen de lidstaten passende prioriteit toe aan projecten die van Europees belang zijn verklaard.
 - c) De Commissie moedigt de lidstaten aan om met de van Europees belang verklaarde projecten rekening te houden bij de planning van de programmering van de Structuurfondsen, met name in de gebieden van Doelstelling 1, met inachtneming van nationale vervoersplannen uit hoofde van bestaande communautaire bestekken.
 - d) De Commissie ziet erop toe dat de landen die voor het structurele pre-toetredingsinstrument in aanmerking komen, bij de indiening van projecten in het kader van dat instrument en overeenkomstig de artikelen 2 en 7 van Verordening (EG) nr. 1267/1999 *** passende prioriteit toekennen aan projecten die van Europees belang zijn verklaard.
- 3 Bij het opstellen van de vooruitzichten voor de financiële behoeften kent de Commissie passende prioriteit toe aan de projecten die van Europees belang zijn verklaard.

4. Indien blijkt dat de start van de werkzaamheden van een van de projecten die van Europees belang zijn verklaard, een belangrijke vertraging oploopt of zal oplopen ten opzichte van de termijn van 2010, verzoekt de Commissie de betrokken lidstaten om binnen drie maanden de redenen voor die vertraging op te geven. Op basis van het verstrekte antwoord raadpleegt de Commissie alle betrokken lidstaten om het probleem dat de vertraging heeft veroorzaakt, op te lossen.

De Commissie kan, in overleg met het bij artikel 18, lid 2, ingestelde comité, in het kader van een actieve follow-up van de uitvoering van het project dat van Europees belang is verklaard en met inachtneming van het evenredigheidsbeginsel, besluiten passende maatregelen te nemen. De betrokken lidstaten krijgen de mogelijkheid om opmerkingen over voornoemde maatregelen in te dienen vóór de aanneming ervan.

Het Europees Parlement wordt ingelicht over elke maatregel die genomen wordt.

Bij het treffen van die maatregelen houdt de Commissie terdege rekening met de respectieve verantwoordelijkheden van de betrokken lidstaten voor de vertraging en neemt zij geen maatregelen die van invloed kunnen zijn op de verwezenlijking van het project in een lidstaat die niet verantwoordelijk is voor de vertraging.

5. Wanneer een van de van Europees belang verklaarde projecten niet grotendeels wordt voltooid binnen een redelijke termijn na de in bijlage III vermelde verwachte datum van voltooiing, en alle betrokken lidstaten voor de vertraging verantwoordelijk zijn, heroverweegt de Commissie het project volgens de in lid 4 bedoelde procedure, teneinde de aanduiding als project van Europees belang in te trekken volgens de in artikel 18, lid 3 bedoelde herzieningsprocedure. De Commissie heroverweegt het project in elk geval aan het eind van een periode van 15 jaar nadat het project is aangeduid als zijnde van Europees belang in de betekenis van de onderhavige beschikking.

6. Vijf jaar na het voltooien van een project van Europees belang of van een gedeelte ervan maken de betrokken lidstaten een balans op van de sociaal-economische en milieueffecten daarvan, waaronder begrepen het effect op het handelsverkeer en het vrije verkeer van personen en goederen tussen lidstaten, op de territoriale samenhang en op de duurzame ontwikkeling. De lidstaten stellen de Commissie in kennis van de resultaten van de opgemaakte balans.
7. Wanneer een project van Europees belang een grensoverschrijdend gedeelte omvat dat technisch en financieel onscheidbaar is, coördineren de betrokken lidstaten binnen het bestaande bestek hun procedures voor het evalueren van het sociaal-economisch effect van het project alvorens bouwvergunningen af te geven en stellen zij alles in het werk om een transnationaal onderzoek uit te voeren.
8. Andere gedeelten van projecten van Europees belang worden door de lidstaten per geval bilateraal of multilateraal gecoördineerd.
9. De in lid 7 bedoelde gecoördineerde acties en transnationale onderzoeken doen geen afbreuk aan de verplichtingen die uit de Gemeenschapswetgeving inzake milieubescherming voortvloeien, met name wat de beoordeling van het milieueffect betreft. De betrokken lidstaten stellen de Commissie in kennis van de aanvang en het resultaat van deze gecoördineerde acties en transnationale onderzoeken. De Commissie neemt die informatie op in het in artikel 18, lid 3, bedoelde verslag."

Artikel 19 ter

Grensoverschrijdende gedeelten

In het kader van bepaalde prioritaire projecten worden door de betrokken lidstaten grensoverschrijdende gedeelten tussen twee lidstaten vastgesteld, met inbegrip van maritieme snelwegen, op basis van criteria die door het bij artikel 18 ingestelde comité worden bepaald en die ter kennis van de Commissie worden gebracht. Dit betreft met name gedeelten die technisch en financieel onscheidbaar zijn of gedeelten waartoe de betrokken lidstaten zich gezamenlijk verbinden en waarvoor zij een gemeenschappelijke structuur instellen.

* Verordening (EG) nr. 1164/94 van de Raad van 16 mei 1994 tot oprichting van een Cohesiefonds (PB L 130 van 25.5.1994, blz. 1). Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1265/1999 (PB L 161 van 26.6.1999, blz. 62).

** Verordening (EG) nr. 2236/95 van de Raad van 18 september 1995 tot vaststelling van de algemene regels voor het verlenen van financiële bijstand van de Gemeenschap op het gebied van Trans-Europese netwerken (PB L 228 van 23.9.1995, blz. 1). Verordening gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1655/1999 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 197 van 29.7.1999, blz. 1).

*** Verordening (EG) nr. 1267/1999 van 21 juni 1999 tot instelling van een pretoetredingsinstrument voor structuurbeleid (PB L 161 van 26.6.1999, blz. 73). Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 2500/2001 (PB L 342 van 27.12.2001, blz. 1).";

- 14) de artikelen 20 en 21 worden geschrapt;
- 15) de bijlagen worden als volgt gewijzigd:
 - 1) in Bijlage I worden de afdelingen 2, 3, 4 en 6 en de bijbehorende kaarten vervangen door de tekst in Bijlage I bij deze beschikking;
 - 2) in Bijlage III:
 - a) komt de titel als volgt te luiden: «Prioritaire projecten waarmee vóór 2010 een aanvang moet worden gemaakt»;
 - b) wordt de inhoud gewijzigd zoals aangegeven in de bijlage bij deze beschikking.

Artikel 2

Deze beschikking treedt in werking op de twintigste dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Artikel 3

Deze beschikking is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Straatsburg, 29 april 2004.

Voor het Europees Parlement

De voorzitter

P. COX

Voor de Raad

De voorzitter

M. McDOWELL

BIJLAGE I

Bijlage I van Besluit nr. 1692/96/EG wordt gewijzigd als volgt:

1. Afdelingen 2, 3 en 4 worden vervangen door:

"Afdeling 2: Wegennet

2.0. Europa	2.4. Griekenland	2.8. Italië	2.12. Portugal
2.1. België	2.5. Spanje	2.9. Luxemburg	2.13. Finland
2.2. Denemarken	2.6. Frankrijk	2.10. Nederland	2.14. Zweden
2.3. Duitsland	2.7. Ierland	2.11. Oostenrijk	2.15. Verenigd Koninkrijk

Afdeling 3: Spoorwegnet

3.0. Europa	3.4. Griekenland	3.8. Italië	3.12. Portugal
3.1. België	3.5. Spanje	3.9. Luxemburg	3.13. Finland
3.2. Denemarken	3.6. Frankrijk	3.10. Nederland	3.14. Zweden
3.3. Duitsland	3.7. Ierland	3.11. Oostenrijk	3.15. Verenigd Koninkrijk

Afdeling 4: Waterwegennet en binnenhavens".

2. Afdeling 6 wordt vervangen door:

"Afdeling 6: Net van luchthavens

6.0. Europa	6.4. Frankrijk
6.1. België/Denemarken/Duitsland/ Luxemburg/Nederland/Oostenrijk	6.5. Ierland/Verenigd Koninkrijk
6.2. Griekenland	6.6. Italië
6.3. Spanje/Portugal	6.7. Finland/Zweden".

3. De volgende kaarten vervangen de kaarten van Besluit 1692/96/EG.

BIJLAGE II

Bijlage III van Besluit nr. 1692/96/EG wordt gewijzigd als volgt:

1) de titel wordt vervangen door:

"Prioritaire projecten waarmee vóór 2010 een aanvang moet worden gemaakt:"

2) de inhoud wordt vervangen door:

"1. Spoorwegas Berlijn-Verona/Milaan-Bologna-Napels-Messina-Palermo

- Halle/Leipzig-Nürnberg (2015);
- Nürnberg-München (2006);
- München-Kufstein (2015);
- Kufstein-Innsbruck (2009);
- Brenner-tunnel (2015), grensoverschrijdend gedeelte;
- Verona-Napels (2007);
- Milaan-Bologna (2006);
- Auto-/spoorbrug over de straat van Messina-Palermo (2015).

2. Hogesnelheidsspoorwegas Parijs-Brussel-Keulen-Amsterdam-Londen

- Kanaaltunnel Londen (2007);
- Brussel-Luik-Keulen (2007);
- Brussel-Rotterdam-Amsterdam (2007) ¹.

¹ Met inbegrip van de twee stations voor hogesnelheidstreinen in Rotterdam en Amsterdam, die niet inbegrepen waren in het project dat door de Europese Raad van Essen in 1994 werd goedgekeurd.

3. Hogesnelheidsspoorwegas in Zuidwest-Europa

- Lissabon/Porto–Madrid (2011) ¹;
- Madrid-Barcelona (2005);
- Barcelona-Figueras-Perpignan (2008);
- Perpignan-Montpellier (2015);
- Montpellier-Nîmes (2010);
- Madrid-Vitoria-Irún/Hendaye (2010);
- Irún/Hendaye-Dax, grensoverschrijdend gedeelte (2010);
- Dax–Bordeaux (2020)
- Bordeaux–Tours (2015).

4. Hogesnelheidsspoorwegas Oost

- Parijs-Baudrecourt (2007);
- Metz-Luxemburg (2007);
- Saarbrücken-Mannheim (2007).

5. Betuwelijn (2007).

¹ Met inbegrip van de verbindingen Lissabon-Porto (2013), Lissabon-Madrid (2010) en Aveiro-Salamanca (2015)

6. Spoorwegas Lyon–Triëst–Divača/Koper–Divača–Ljubljana–Boedapest–Oekraïense grens ¹

- Lyon–St Jean de Maurienne (2015);
- Mont-Cenis-tunnel (2015-2017), grensoverschrijdend gedeelte;
- Bussoleno–Turijn (2011);
- Turijn–Venetië (2010);
- Venetië–Ronchi Zuid–Triëst–Divača (2015);
- Koper–Divača–Ljubljana (2015)
- Ljubljana–Boedapest (2015).

7. Autosnelwegas Igoumenitsa/Patras–Athene–Sofia–Boedapest

- Via Egnatia (2006);
- Pathe (2008);
- Autosnelweg Sofia–Kulata–Grieks/Bulgaarse grens (2010), met Promahon–Kulata als grensoverschrijdend gedeelte;
- Autosnelweg Nadlac–Sibiu–(vertakking naar Boekarest en Constanța) (2007).

8. Multimodale as Portugal/Spanje–rest van Europa ²

- Spoorweg La Coruña–Lissabon–Sines (2010);
- Spoorweg Lissabon–Valladolid (2010);
- Spoorweg Lissabon–Faro (2004);
- Autosnelweg Lissabon–Valladolid (2010);
- Autosnelweg La Coruña–Lissabon (2003);
- Autosnelweg Sevilla–Lissabon (voltooid 2001);
- Nieuwe luchthaven Lissabon (2015).

¹ Delen van deze verbinding komen overeen met de pan-Europese corridor V.

² Met inbegrip van modernisering van havens en luchthavens (2015) overeenkomstig de inhoud die door de Europese Raad van Essen/Dublin is goedgekeurd.

9. Spoorwegas Cork-Dublin-Belfast-Stranraer ¹ (2001).
10. Malpensa (voltooid 2001) ².
11. Vaste verbinding Øresund (voltooid 2000) ³.
12. Noordse driehoek (spoor)wegenas
 - (Spoor)wegprojecten in Zweden ⁴ (2010);
 - Autosnelweg Helsinki-Turku (2010);
 - Spoorweg Kerava-Lahti (2006);
 - Autosnelweg Helsinki-Vaalimaa (2015);
 - Spoorweg Helsinki-Vainikkala (Russische grens) (2014).
13. Wegenas Verenigd Koninkrijk/Ierland/Benelux (2010).
14. Hoofdverbinding Westkust (2007).
15. Galileo (2008).

¹ In 2003 werd beslist om de capaciteit van deze lijn verder op te voeren; dit werd als afzonderlijk project toegevoegd.

² Project voltooid.

³ Project voltooid.

⁴ Een aantal korte gedeelten van wegen en spoorlijnen zullen tussen 2010 en 2015 voltooid worden.

16. Goederenspoorwegas Sines/Algeciras-Madrid-Parijs

- Nieuwe spoorwegas met grote capaciteit door de Pyreneeën;
- Spoorweg Sines-Badajoz (2010)
- Spoorweg Algeciras-Bobadilla (2010).

17. Spoorwegas Parijs-Straatsburg-Stuttgart-Wenen-Bratislava

- Baudrecourt-Straatsburg–Stuttgart (2015) met de Kehl-brug als grensoverschrijdend deel;
- Stuttgart-Ulm (2012);
- München-Salzburg (2015), grensoverschrijdend gedeelte;
- Salzburg-Wenen (2012);
- Wenen–Bratislava (2010), grensoverschrijdend gedeelte.

18. Rivierverbindingas Rijn/Maas-Main-Donau ¹

- Rijn–Maas (2019) met de Lanaye-sluis als grensoverschrijdend deel;
- Vilshofen-Straubing (2013);
- Wenen–Bratislava (2015), grensoverschrijdend gedeelte;
- Palkovicovo–Mohács (2014);
- Knelpunten in Roemenië en Bulgarije (2011).

19. Interoperabiliteit van het hoge-snelheidsspoorwegnet op het Iberisch schiereiland

- Madrid-Andaluzië (2010);
- Noord-Oosten (2010);
- Madrid-Levante en Middellandse Zee (2010);
- Noord/Noordwestelijke corridor, met inbegrip van Vigo-Porto (2010);
- Extremadura (2010).

¹ Een deel van deze verbinding komt overeen met de omschrijving van de pan-Europese corridor VII.

20. Spoorwegas van de Fehmarn Belt

- Vaste spoor- en wegverbinding van de Fehmarn Belt (2014);
- Spoorweg die toegang geeft tot Denemarken vanaf de Øresund (2015);
- Spoorweg die toegang geeft tot Duitsland vanaf Hamburg (2015);
- Spoorweg Hannover-Hamburg/Bremen (2015).

21. Maritieme snelwegen

Projecten van gemeenschappelijk belang, vastgesteld in overeenstemming met artikel 12 bis, en betrekking hebbend op de volgende maritieme snelwegen:

- Oostzeesnelweg (waarbij de lidstaten gelegen aan de Oostzee met de lidstaten in Midden- en West-Europa worden verbonden, inclusief de verbinding door het Noordzee/Oostzee-kanaal) (2010)
- West-Europese snelweg (waarbij Portugal en Spanje via de Atlantische boog met de Noordzee en de Ierse zee worden verbonden) (2010);
- Zuidoost-Europese snelweg (waarbij de Adriatische Zee met de Ionische Zee en het oostelijk deel van de Middellandse Zee wordt verbonden teneinde Cyprus op te nemen) (2010);
- Zuidwest-Europese snelweg (westelijk deel van de Middellandse Zee), waarbij Spanje, Frankrijk en Italië, inclusief Malta, met elkaar verbonden worden, en aansluiting plaatsvindt op de Zuidoost-Europese maritieme snelweg ¹ (2010).

¹ Inclusief naar de Zwarte Zee.

-
22. Spoorwegas Athene–Sofia–Boedapest–Wenen–Praag–Nürnberg /Dresden ¹
- Spoorweg Grieks/Bulgaarse grens-Kulata-Sofia–Vidin/Calafat (2015);
 - Spoorweg Curtici–Brasov (naar Boekarest en Constanța) (2010);
 - Spoorweg Boedapest–Wenen (2010), grensoverschrijdend gedeelte;
 - Spoorweg Břeclav-Praag–Nürnberg (2010), met Nürnberg-Praag als grensoverschrijdend gedeelte
 - Spoorwegas Praag-Linz (2016).
23. Spoorwegas Gdansk–Warschau–Brno/Bratislava-Wenen ²
- Spoorweg Gdansk–Warschau–Katowice (2015);
 - Spoorweg Katowice-Břeclav (2010);
 - Spoorweg Katowice-Zilina-Nove Mesto n.V. (2010).
24. Spoorwegas Lyon/Genua–Basel–Duisburg–Rotterdam/Antwerpen
- Lyon–Mulhouse–Mülheim ³ met Mulhouse-Mülheim als grensoverschrijdend gedeelte (2018);
 - Genua–Milaan/Novara-Zwitserse grens (2013);
 - Basel–Karlsruhe (2015);
 - Frankfurt–Mannheim (2012);
 - Duisburg–Emmerich (2009) ⁴;
 - "IJzeren Rijn" Rheidt–Antwerpen, grensoverschrijdend gedeelte (2010).

¹ Deze hoofdverbinding komt grotendeels overeen met de omschrijving van de pan-Europese corridor IV.

² Deze hoofdverbinding komt grotendeels overeen met de omschrijving van de pan-Europese corridor VI.

³ Dit omvat de TGV Rhin-Rhône, zonder de westelijke vertakking.

⁴ Project nr. 5 (Betuwelijn) verbindt Rotterdam met Emmerich.

25. Autosnelwegas Gdansk–Brno/Bratislava-Wenen ¹
- Autosnelweg Gdansk–Katowice (2010);
 - Autosnelweg Katowice–Brno/Zilina (2010), grensoverschrijdend gedeelte;
 - Autosnelweg Brno–Wenen (2009), grensoverschrijdend gedeelte.
26. Spoorweg-/autowegas Ierland/Verenigd Koninkrijk/Europese continent
- Autoweg-/spoorwegas waarbij Dublin met Noord-Ierland (Belfast-Larne) en met het zuiden van Ierland (Cork) wordt verbonden (2010) ²;
 - Autoweg-/spoorwegas Hull-Liverpool (2015);
 - Spoorweg Felixstowe–Nuneaton (2011);
 - Spoorweg Crewe–Holyhead (2008);
27. "Rail Baltica": Spoorwegas Warschau - Kaunas - Riga – Tallinn - Helsinki
- Warschau- Kaunas (2010);
 - Kaunas - Riga (2014);
 - Riga - Tallinn (2016);
28. "Eurocaprail" op de spoorwegas Brussel-Luxemburg-Straatsburg
- Brussel-Luxemburg-Straatsburg (2012).

¹ Deze hoofdverbinding komt grotendeels overeen met de omschrijving van de pan-Europese corridor VI.

² Dit omvat project nr. 13 van Essen: wegverbinding Ierland/Verenigd Koninkrijk/Benelux.

29. Spoorwegas van de intermodale corridor Ionische/Adriatische zee

- Kozani-Kalambaka-Igoumenitsa (2012);
- Ioannina-Antirrio-Rio-Kalamata (2014).

30. Rivierverbinding Seine-Schelde

- verbeteren van de bevaarbaarheid Deulemont – Gent (2012–2014–2016);
- Compiègne – Cambrai (2012–2014–2016).

Tussen haakjes staat de van tevoren overeengekomen datum van voltooiing van de werkzaamheden. De data van voltooiing van de werkzaamheden van de projecten nr. 1 tot en met 20 en 30 en de details van de tracés zijn overgenomen uit het rapport van de groep op hoog niveau, voorzover zij daadwerkelijk zijn vastgesteld."

RICHTLIJN 2004/54/EG VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD
van 29 april 2004

inzake minimumveiligheidseisen voor tunnels
in het trans-Europese wegennet

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, inzonderheid op artikel 71, lid 1),

Gezien het voorstel van de Commissie,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité, ¹

Gezien het advies van het Comité van de Regio's, ²

Volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag, ³

¹ PB C 220 van 16.9.2003, blz. 26.

² PB C 256 van 24.10.2003, blz. 64.

³ Advies van het Europees Parlement van 9 oktober 2003 (nog niet verschenen in het Publicatieblad), gemeenschappelijk standpunt van de Raad van 26 februari 2004 (PB C 95 E van 20.4.2004, blz. 31) en standpunt van het Europees Parlement van 20 april 2004 (nog niet verschenen in het Publicatieblad).

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) In het Witboek van 12 september 2001 "Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen" kondigde de Commissie aan dat zij minimale veiligheidseisen zal voorstellen voor tunnels die behoren tot het trans-Europese wegennetwerk.
- (2) Het transportsysteem, met name het trans-Europese wegennetwerk zoals dat gedefinieerd is in Beschikking nr. 1692/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 juli 1996 betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet¹, is van groot belang voor de ondersteuning van de Europese integratie en de waarborging van een hoog niveau van welzijn van Europese burgers. De Europese Gemeenschap heeft de verantwoordelijkheid om borg te staan voor een hoog, uniform en constant niveau van veiligheid, dienstverlening en comfort op het trans-Europees wegennetwerk.
- (3) Lange tunnels met een lengte van meer dan 500 m zijn belangrijke structuren die communicatie tussen grote gebieden in Europa mogelijk maken en een doorslaggevende rol spelen bij het functioneren en de ontwikkeling van regionale economieën.
- (4) De Europese Raad heeft verscheidene malen, met name op 14 en 15 december 2001 in Laken, de urgentie van maatregelen ter verbetering van tunnelveiligheid benadrukt.
- (5) Op 30 november 2001 hebben de Ministers van Verkeer van Oostenrijk, Frankrijk, Duitsland, Italië en Zwitserland elkaar ontmoet in Zürich. Zij hebben een gemeenschappelijke verklaring aangenomen waarin wordt aanbevolen om de nationale wetgevingen inzake de meest recente geharmoniseerde eisen ter verbetering van de veiligheid in lange tunnels op één lijn te brengen.

¹ PB L 228 van 9.9.1996, blz. 1. Beschikking als gewijzigd bij Beschikking nr. 1346/2001/EG (PB L 185 van 6.7.2001, blz. 1).

- (6) Omdat de doelstellingen van de voorgestelde actie, namelijk het bereiken van een uniform, constant en hoog niveau van bescherming voor alle Europese burgers in wegtunnels, niet in voldoende mate door de lidstaten kunnen worden bereikt en daarom, vanwege het vereiste niveau van harmonisering, beter op Gemeenschapsniveau kunnen worden verwezenlijkt, kan de Gemeenschap maatregelen vaststellen volgens het subsidiariteitsbeginsel van artikel 5 van het Verdrag. Overeenkomstig het in genoemd artikel verwoorde evenredigheidsbeginsel gaat deze richtlijn niet verder dan wat nodig is om die doelstellingen te verwezenlijken.
- (7) Recente ongevallen in tunnels benadrukken hun menselijk, economisch en cultureel belang.
- (8) Sommige lang geleden in gebruik gestelde tunnels in Europa zijn ontworpen in een tijd waarin de technische mogelijkheden en de vervoersomstandigheden sterk verschilden van die van tegenwoordig. De veiligheidsniveaus zijn dus niet te vergelijken en moeten worden verhoogd.
- (9) Tunnelveiligheid vereist een aantal maatregelen, ondermeer met betrekking tot geometrische vorm en ontwerp van de tunnel, beveiligingsapparatuur inclusief verkeerstekens, verkeersbeheer, training van alarmdiensten, interventieprogramma's, informatie voor gebruikers over gedrag in tunnels en betere communicatie tussen de verantwoordelijke autoriteiten en alarmdiensten zoals politie, brandweer en reddingsteams.
- (10) Zoals de werkzaamheden van de VN-Economische Commissie voor Europa (VN-ECE) reeds duidelijk hebben aangetoond, is het gedrag van de weggebruikers van doorslaggevend belang voor tunnelveiligheid.

-
- (11) Veiligheidsmaatregelen dienen mensen bij een incident de mogelijkheid te bieden om zichzelf in veiligheid te brengen, onmiddellijk optreden van weggebruikers mogelijk te maken teneinde groter onheil te voorkomen, doelmatig ingrijpen van de hulpdiensten te verzekeren, het milieu te beschermen en de materiële schade te beperken.
 - (12) De bij deze richtlijn ingevoerde verbeteringen zullen leiden tot een verbetering van de veiligheidsvoorwaarden voor alle gebruikers, met inbegrip van gehandicapten. Aangezien gehandicapten echter meer problemen hebben om in geval van nood te ontkomen, dient bijzondere aandacht aan hun veiligheid te worden besteed.
 - (13) Teneinde tot een gebalanceerde aanpak te komen en vanwege de hoge kosten van de maatregelen, dient men bij de vaststelling van de minimale veiligheidsvoorzieningen voor elke tunnel te kijken naar het tunneltype en het verwachte verkeersvolume.
 - (14) Internationale organen zoals de World Road Association en de Economische Commissie voor Europa hebben sinds lange tijd aanbevelingen van onschatbare waarde verstrekt teneinde de veiligheidsvoorzieningen en verkeersregels in wegtunnels te helpen verbeteren en harmoniseren. Omdat deze aanbevelingen echter niet bindend zijn, kan hun volledige potentieel pas worden gerealiseerd, indien de daarin geformuleerde eisen bindend worden gemaakt door middel van wetgeving.
 - (15) Het waarborgen van een hoog veiligheidsniveau vereist een goed onderhoud van de veiligheidsvoorzieningen in tunnels. De informatie-uitwisseling over moderne veiligheids-technologieën en gegevens over ongevallen/incidenten tussen de lidstaten dient systematisch te worden georganiseerd.
 - (16) Teneinde te verzekeren dat de eisen van deze richtlijn op de juiste wijze worden toegepast door de tunnelbeheerders, dienen de lidstaten één of meer autoriteiten aan te wijzen op nationaal, regionaal of lokaal niveau die verantwoordelijk zijn voor het toezicht op de naleving van alle aspecten van tunnelveiligheid.

- (17) Voor de implementatie van deze richtlijn is een flexibel en progressief tijdpad vereist. Op deze wijze kunnen de meest urgente werkzaamheden worden voltooid zonder grote verstoringen in het transportsysteem of knelpunten in openbare werken in de lidstaten te veroorzaken.
- (18) De kosten voor de herinrichting van bestaande tunnels verschillen aanzienlijk per lidstaat, met name om geografische redenen. Het dient de lidstaten te worden toegestaan de herinrichtingswerkzaamheden die nodig zijn om aan de eisen van de richtlijn te voldoen te spreiden, indien de tunneldichtheid op hun grondgebied ver boven het Europese gemiddelde ligt.
- (19) Voor reeds in gebruik gestelde tunnels of tunnels waarvan het ontwerp is goedgekeurd maar die niet binnen 24 maanden na de inwerkingtreding van deze richtlijn voor het publiek zijn opengesteld dient het de lidstaten te worden toegestaan om als alternatief voor de eisen van de richtlijn risicobeperkende maatregelen te nemen, wanneer verbouwing van een tunnel tegen redelijke kosten niet mogelijk is.
- (20) Verdere technologische vooruitgang is nog steeds noodzakelijk voor de verbetering van tunnelveiligheid. Er dient een procedure te worden geïntroduceerd waarmee de Commissie de eisen van deze richtlijn aan de technologische vooruitgang kan aanpassen. Die procedure dient tevens te worden gebruikt voor de vaststelling van een geharmoniseerde analyse-methode.
- (21) De maatregelen die noodzakelijk zijn voor de implementatie van deze richtlijn dienen te worden vastgesteld overeenkomstig Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden ¹.

¹ PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

- (22) De lidstaten dienen bij de Commissie een verslag in te dienen over de maatregelen die zij van plan zijn te nemen om aan de eisen van deze richtlijn te voldoen, teneinde de werkzaamheden op Gemeenschapsniveau te kunnen synchroniseren en zo verkeersstoringen te beperken.
- (23) Wanneer de voorschriften van deze richtlijn voor een tunnel in de ontwerp- of in de bouwfase de bouw van een tweede buis vereisen, moet deze tweede aan te leggen buis worden beschouwd als een nieuwe tunnel. Dit geldt ook wanneer op grond van deze richtlijn nieuwe, wettelijk verplichte planningsprocedures moeten worden geopend, inclusief hoorzittingen over bouwvergunningen voor alle maatregelen die daarmee samenhangen.
- (24) Er moet in de passende fora verder gewerkt worden aan het bereiken van een hoge mate van harmonisatie op het vlak van de tekens en pictogrammen die worden gebruikt op variabele informatiepanelen in tunnels. De lidstaten worden aangespoord om voor alle tunnels op hun grondgebied de gebruikersinterface te harmoniseren.
- (25) De lidstaten worden aangespoord vergelijkbare veiligheidsniveaus toe te passen voor wegtunnels op hun grondgebied die geen deel uitmaken van het Europese wegvervoersnetwerk en bijgevolg niet onder het toepassingsgebied van deze richtlijn vallen.
- (26) De lidstaten worden aangespoord om nationale voorschriften uit te werken met het oog op een hoger veiligheidsniveau in tunnels,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Onderwerp en toepassingsgebied

1. Deze richtlijn beoogt een minimum veiligheidsniveau te verzekeren voor weggebruikers in tunnels van het trans-Europese wegennet door de preventie van kritische gebeurtenissen die mensenlevens, milieu en tunnelinstallaties in gevaar kunnen brengen, en door bescherming te bieden bij ongevallen.

2. Zij is van toepassing op alle tunnels in het trans-Europese wegennet van meer dan 500 meter lang, ongeacht of deze in gebruik, in aanbouw, dan wel in de ontwerpfase zijn.

Artikel 2

Definities

Voor de toepassing van deze richtlijn wordt verstaan onder:

- 1) "Trans-Europees wegennet": het wegennet als omschreven in afdeling 2 van bijlage I van Beschikking nr. 1692/96/EG en geïllustreerd met kaarten en/of beschreven in bijlage II van die beschikking.
- 2) "Hulpdiensten": alle lokale openbare en particuliere of tot het tunnelpersoneel behorende diensten, die optreden bij ongelukken, met inbegrip van politie, brandweer en reddingsteams.
- 3) "Tunnellengte": de lengte van de langste rijstrook berekend in het volledig gesloten gedeelte.

Artikel 3

Veiligheidsmaatregelen

1. De lidstaten verzekeren dat tunnels op hun grondgebied die onder deze richtlijn vallen, voldoen aan de minimumveiligheidseisen van bijlage I.
2. Indien aan de structurele eisen van bijlage I alleen kan worden voldaan met behulp van technische oplossingen die hetzij niet haalbaar zijn, hetzij alleen tegen onevenredig hoge kosten uitvoerbaar zijn, mag het in artikel 4 bedoelde bestuursorgaan als alternatief voor deze eisen de toepassing van risicobeperkende maatregelen accepteren, mits de alternatieve maatregelen leiden tot een gelijkwaardige of betere bescherming. De efficiëntie van die maatregelen wordt aangetoond met een risicoanalyse overeenkomstig artikel 13. De lidstaten stellen de Commissie in kennis van de risicobeperkende maatregelen die als alternatief zijn geaccepteerd en de redenen daarvoor. Deze bepaling is niet van toepassing op tunnels in de ontwerpfase, als bedoeld in artikel 9.
3. De lidstaten mogen strengere eisen stellen, mits deze niet strijdig zijn met de eisen van deze richtlijn.

Artikel 4

Bestuursorgaan

1. De lidstaten wijzen één of meer bestuursorganen aan, hierna "het bestuursorgaan" genoemd; het bestuursorgaan draagt de verantwoordelijkheid erop toe te zien dat alle veiligheidsaspecten van een tunnel in acht worden genomen, en stelt de nodige voorzorgsmaatregelen vast om de naleving van deze richtlijn te verzekeren.

2. Het bestuursorgaan kan op nationaal, regionaal of lokaal niveau worden opgericht.
3. Elke tunnel in het trans-Europese wegennet die zich op het grondgebied van één lidstaat bevindt, valt onder de verantwoordelijkheid van één enkel bestuursorgaan. Voor elke tunnel die zich op het grondgebied van twee lidstaten bevindt, wijst elk van de beide lidstaten een bestuursorgaan aan of wijzen de beide lidstaten een gemeenschappelijk bestuursorgaan aan. Indien er twee verschillende bestuursorganen zijn, worden de beslissingen van elk bestuursorgaan wat betreft de uitoefening van zijn respectieve bevoegdheden en verantwoordelijkheden in verband met de veiligheid van de tunnel genomen met de voorafgaande instemming van het andere bestuursorgaan.
4. Het bestuursorgaan geeft toestemming om tunnels in gebruik te nemen als beschreven in bijlage II.
5. Onverminderd nadere nationale regelingen op dit gebied is het bestuursorgaan bevoegd om het gebruik van een tunnel te onderbreken of te beperken als niet voldaan is aan de veiligheidseisen. Het geeft daarbij aan onder welke voorwaarden het normale verkeer weer doorgang kan vinden.
6. Het bestuursorgaan zorgt ervoor dat de volgende taken worden uitgevoerd:
 - a) op gezette tijden testen en inspecteren van tunnels en daarmee verband houdende veiligheids-eisen opstellen;
 - b) opstellen van organisatorische plannen en uitvoeringsplannen (met inbegrip van calamiteiten-plannen) voor de training en uitrusting van hulpdiensten;

- c) vaststellen van de procedure voor onmiddellijke sluiting van tunnels in noodgevallen;
- d) implementeren van de noodzakelijke risicobeperkende maatregelen.

7. Indien vóór de aanwijzing van een bestuursorgaan uit hoofde van deze richtlijn reeds dergelijke lichamen bestonden, kunnen deze hun activiteiten voortzetten mits die in overeenstemming zijn met deze richtlijn.

Artikel 5

Tunnelbeheerder

1. Voor elke tunnel op het grondgebied van één lidstaat wordt, ongeacht of deze in de ontwerp-, in de bouw- of in de operationele fase verkeert, door het bestuursorgaan als tunnelbeheerder het openbaar of particulier lichaam aangeduid dat verantwoordelijk is voor de exploitatie van de tunnel in de betreffende fase. Het bestuursorgaan kan deze functie zelf uitoefenen.
2. Voor elke tunnel die zich op het grondgebied van twee lidstaten bevindt, erkennen de twee bestuursorganen of het gemeenschappelijk bestuursorgaan slechts één orgaan dat belast is met de exploitatie van de tunnel.
3. Voor elk significant incident of ongeluk in een tunnel stelt de tunnelbeheerder een toelichtend verslag op. Dit verslag wordt binnen ten hoogste één maand aan de in artikel 6 bedoelde veiligheidsbeambte, het bestuursorgaan en de hulpdiensten gezonden.

4. Indien er een onderzoeksverslag wordt opgesteld met een analyse van de omstandigheden van het in lid 3 bedoelde incident of ongeluk of de conclusies die daaruit kunnen worden getrokken, zendt de tunnelbeheerder dit verslag binnen één maand na ontvangst aan de veiligheidsbeambte, het bestuursorgaan en de hulpdiensten.

Artikel 6

Veiligheidsbeambte

1. Voor elke tunnel benoemt de tunnelbeheerder één veiligheidsbeambte, die eerst moet worden aanvaard door het bestuursorgaan en die alle preventieve en veiligheidsmaatregelen ter verzekering van de veiligheid van de tunnelgebruikers en het tunnelpersoneel coördineert. De veiligheidsbeambte kan tot het tunnelpersoneel of tot de hulpdiensten behoren; ten aanzien van veiligheidskwesties in verkeerstunnels is hij onafhankelijk en neemt hij geen instructies aan van een werkgever. Een veiligheidsbeambte kan zijn taken en functies in meerdere tunnels in een regio uitoefenen.

2. De veiligheidsbeambte heeft de volgende taken/functies:

- (a) zorgen voor coördinatie met hulpdiensten en meewerken aan de opstelling van de uitvoeringsplannen;
- (b) meewerken aan de planning, uitvoering en evaluatie van acties in noodsituaties;
- (c) meewerken aan het opstellen van veiligheidsplannen en het specificeren van de constructie, de voorzieningen en de exploitatie ter zake van nieuwe tunnels en wijzigingen aan bestaande tunnels;

- (d) nagaan of het bedieningspersoneel en de hulpdiensten getraind zijn, en meewerken aan de organisatie van oefeningen die met regelmatige tussenpozen worden gehouden;
- (e) advies verlenen over de ingebruikstelling van de constructie, de voorzieningen en de exploitatie van tunnels;
- (f) nagaan of tunnelconstructie en -voorzieningen worden onderhouden en gerepareerd;
- (g) meewerken aan de evaluatie van alle in artikel 5, leden 3 en 4, bedoelde significante incidenten en ongelukken.

Artikel 7

Inspectie-instantie

De lidstaten zien erop toe dat inspecties, evaluaties en tests worden uitgevoerd door inspectie-instanties. Deze functies kunnen ook door het bestuursorgaan worden uitgevoerd. Instanties die inspecties, evaluaties en tests uitvoeren, dienen procesmatig en qua deskundigheid van hoge kwaliteit te zijn en in functioneel opzicht onafhankelijk te zijn van de tunnelbeheerder.

Artikel 8

Aanmelding van het bestuursorgaan

De lidstaten stellen de Commissie uiterlijk op ...^{*} in kennis van de namen en adressen van de bestuursorganen. Latere wijzigingen worden binnen drie maanden gemeld.

^{*}

24 maanden na de inwerkingtreding van deze richtlijn.

Artikel 9

Tunnels waarvan het ontwerp nog niet is goedgekeurd

1. Voor tunnels waarvan het ontwerp niet uiterlijk op [...] * door de verantwoordelijke instantie is goedgekeurd, gelden de bepalingen van deze richtlijn.
2. De tunnel wordt in gebruik gesteld volgens de in bijlage II bedoelde procedure.

Artikel 10

Tunnels waarvan het ontwerp is goedgekeurd maar die nog niet zijn opengesteld

1. In het geval van tunnels waarvan het ontwerp is goedgekeurd maar die op [...] *nog niet voor het openbaar verkeer zijn opengesteld, beoordeelt het bestuursorgaan de naleving van de eisen van deze richtlijn, mede op basis van de in bijlage II bedoelde veiligheidsdocumentatie.
2. Indien naar het oordeel van het bestuursorgaan een tunnel niet voldoet aan de bepalingen van deze richtlijn, stelt het de tunnelbeheerder ervan in kennis dat relevante maatregelen ter verbetering van de veiligheid moeten worden genomen en deelt het dit mee aan de veiligheidsbeambte.
3. De tunnel wordt vervolgens in gebruik gesteld volgens de in bijlage II bedoelde procedure.

*

24 maanden na de inwerkingtreding van deze richtlijn.

Artikel 11

In gebruik zijnde tunnels

1. In het geval van tunnels die op [...] ^{*} reeds zijn opengesteld voor het openbaar verkeer, beschikt het bestuursorgaan over een periode tot en met [...] ^{**} om, mede aan de hand van de in bijlage II bedoelde veiligheidsdocumentatie en een inspectie, te beoordelen of de tunnel beantwoordt aan de eisen van deze richtlijn.
2. De tunnelbeheerder legt het bestuursorgaan indien nodig een plan voor ter aanpassing van de tunnel aan de bepalingen van deze richtlijn, tezamen met de corrigerende maatregelen die hij wil gaan treffen.
3. Het bestuursorgaan keurt de corrigerende maatregelen goed, of verlangt dat zij worden gewijzigd.
4. Indien de corrigerende maatregelen een wezenlijke wijziging in de constructie of de exploitatie inhouden, wordt, zodra deze maatregelen zijn genomen, de in bijlage II bedoelde procedure toegepast.
5. De lidstaten dienen uiterlijk op [...] ^{***} een verslag in bij de Commissie, waarin zij aangeven hoe zij aan de eisen van deze richtlijnen denken te voldoen, welke maatregelen zij gepland hebben en, in voorkomend geval, wat de gevolgen zijn van de openstelling of afsluiting van de belangrijkste toeleidende wegen naar de tunnels. Om verstoringen van het verkeer op Europees niveau tot een minimum te beperken, kan de Commissie commentaar geven op het tijdschema van de werkzaamheden die ervoor moeten zorgen dat de tunnel aan de eisen van deze richtlijn voldoet.

^{*} 24 maanden na de inwerkingtreding van deze richtlijn.

^{**} 30 maanden na de inwerkingtreding van deze richtlijn.

^{***} 36 maanden na de inwerkingtreding van deze richtlijn.

6. De herinrichting van tunnels wordt volgens een schema uitgevoerd en is uiterlijk op [...] ^{*} voltooid.

7. Indien de totale buislengte van bestaande tunnels gedeeld door de totale lengte van het op hun grondgebied gelegen deel van het trans-Europese wegennetwerk het Europese gemiddelde overschrijdt, kunnen de lidstaten de in lid 6 gestelde termijn met 5 jaar verlengen.

Artikel 12

Periodieke inspecties

1. Het bestuursorgaan vergewist zich ervan dat de inspectie-instantie regelmatig inspecties uitvoert om ervoor te zorgen dat alle tunnels die onder deze richtlijn vallen aan de bepalingen daarvan voldoen.

2. De termijn tussen twee achtereenvolgende inspecties van een tunnel bedraagt ten hoogste zes jaar.

3. Indien het bestuursorgaan op basis van de rapportage door de inspectie-instantie concludeert dat een tunnel niet voldoet aan de bepalingen van deze richtlijn, meldt het de tunnelbeheerder en de veiligheidsbeambte dat er maatregelen ter verbetering van de veiligheid van de tunnel moeten worden genomen. Het bestuursorgaan bepaalt welke voorwaarden tot de voltooiing van de corrigerende maatregelen zullen gelden voor het voortgezette gebruik of de heropening van de tunnel, en stelt eventueel andere relevante beperkingen of voorwaarden vast.

*

10 jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn.

4. Indien de corrigerende maatregelen een wezenlijke wijziging in de bouw of de exploitatie inhouden, wordt, zodra deze maatregelen zijn genomen, voor de tunnel opnieuw goedkeuring gegeven om de tunnel in gebruik te nemen volgens de in bijlage II bedoelde procedure.

Artikel 13

Risicoanalyse

1. Risicoanalyses worden indien nodig uitgevoerd door een orgaan dat in functioneel opzicht onafhankelijk is van de tunnelbeheerder. De inhoud en het resultaat van de risicoanalyse worden opgenomen in de veiligheidsdocumentatie die aan het bestuursorgaan wordt voorgelegd. Een risicoanalyse is een analyse van de risico's van een gegeven tunnel, waarbij rekening wordt gehouden met alle ontwerpaspecten en verkeersomstandigheden die van invloed zijn op de veiligheid, met name verkeerskenmerken, tunnellenge, verkeerstype en tunnelgeometrie, alsmede het voorspelde aantal vrachtwagens per dag.
2. De lidstaten zorgen ervoor dat er op nationaal niveau een gedetailleerde en duidelijk omschreven methodologie wordt gebruikt, die beantwoordt aan de beste beschikbare praktijken. Zij informeren de Commissie over de toegepaste methodologie, waarna deze de informatie in elektronische vorm ter beschikking stelt van de andere lidstaten.
3. De Commissie publiceert uiterlijk op [...] * een verslag over de in de lidstaten toegepaste praktijk. Waar nodig doet zij voorstellen voor de invoering van een algemene geharmoniseerde methodologie voor risicoanalyse volgens de in artikel 17, lid 2, bedoelde procedure.

* Vijf jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn.

Artikel 14

Afwijking voor innovatieve technieken

1. Om het mogelijk te maken innovatieve veiligheidsvoorzieningen te installeren en te gebruiken of innovatieve veiligheidsprocedures te gebruiken die een gelijkwaardig of hoger beschermingsniveau bieden dan de in deze richtlijn voorgeschreven actuele technologieën, kan het bestuursorgaan een afwijking van de eisen van de richtlijn toestaan op basis van een naar behoren gedocumenteerd verzoek van de tunnelbeheerder.
2. Indien het bestuursorgaan van plan is de afwijking toe te staan, dient de lidstaat eerst een afwijkingsaanvraag bij de Commissie in, met daarbij het oorspronkelijke verzoek en het advies van de inspectie-instantie.
3. De Commissie stelt de lidstaten in kennis van de aanvraag binnen één maand nadat zij deze heeft ontvangen.
4. Indien er binnen drie maanden noch door de Commissie noch door een lidstaat bezwaren zijn gemaakt, wordt de afwijking als aanvaard beschouwd en stelt de Commissie alle lidstaten daarvan in kennis.
5. Indien er wel bezwaren zijn gemaakt, doet de Commissie een voorstel volgens de in artikel 17 bedoelde procedure. In geval van een negatieve beslissing geeft het bestuursorgaan geen toestemming voor de afwijking.

6. Na onderzoek volgens de in artikel 17, lid 2, bedoelde procedure kan een beslissing tot toestemming voor een afwijking ertoe leiden dat deze ook voor andere tunnels wordt toegepast.

7. Wanneer de ingediende verzoeken om een afwijking het rechtvaardigen, publiceert de Commissie een verslag over de in de lidstaten toegepaste praktijk en doet zij, zo nodig, voorstellen tot wijziging van deze richtlijn.

Artikel 15

Verslagen

1. Om de twee jaar stellen de lidstaten een verslag op over tunnelbranden en ongevallen die kennelijke gevolgen hebben voor de veiligheid van weggebruikers in tunnels, Zij melden hierin de frequenties en de oorzaken van dergelijke incidenten; zij evalueren deze en verschaffen informatie over de feitelijke rol en de doeltreffendheid van de veiligheidsvoorzieningen en -maatregelen. Deze verslagen worden vóór het einde van de maand september van het jaar dat volgt op de verslagperiode door de lidstaten ter beschikking gesteld van de Commissie. De Commissie stelt de verslagen ter beschikking van alle lidstaten.

2. De lidstaten stellen een plan met tijdschema op voor de geleidelijke toepassing van de bepalingen van deze richtlijn op in gebruik zijnde tunnels als bedoeld in artikel 11, en brengen de Commissie hiervan uiterlijk op [...] * op de hoogte. Vervolgens melden de lidstaten de Commissie, tot het verstrijken van de in artikel 11, leden 6 en 7, vastgestelde termijn voor de implementatie van het plan, om de twee jaar hoever de uitvoering van het plan gevorderd is en of het intussen is aangepast.

*

30 maanden na de inwerkingtreding van deze richtlijn.

Artikel 16

Aanpassing aan de technische vooruitgang

De Commissie past de bijlagen van deze richtlijn aan de technische vooruitgang aan volgens de in artikel 17, lid 2, bedoelde procedure.

Artikel 17

Comitéprocedure

1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité.
2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn de artikelen 5 en 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.

De in artikel 5, lid 6, van Besluit 1999/468/EG bedoelde termijn wordt vastgesteld op drie maanden.

3. Het comité stelt zijn reglement van orde vast.

Artikel 18

Omzetting

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op [...] * aan deze richtlijn te voldoen. De lidstaten delen de Commissie onverwijld de tekst van deze bepalingen mee alsmede een transponeringstabel, waarin wordt aangegeven in welke nationale bepalingen de bepalingen van deze richtlijn zijn verwerkt.

*

24 maanden na de inwerkingtreding van deze richtlijn.

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

Artikel 19

Inwerkingtreding

Deze richtlijn treedt in werking op de dag van haar bekendmaking in het Publicatieblad van de Europese Unie.

Artikel 20

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Straatsburg, 29.4.2004.

Voor het Europees Parlement

De voorzitter

P. COX

Voor de Raad

De voorzitter

M. McDOWELL

BIJLAGE I

Veiligheidsmaatregelen als bedoeld in artikel 3

1. Uitgangspunt voor de besluitvorming over veiligheidsmaatregelen
- 1.1. Veiligheidsparameters
- 1.1.1. De in een tunnel toe te passen veiligheidsmaatregelen worden gebaseerd op een systematische afweging van alle aspecten van het systeem bestaande uit de infrastructuur, de beheersorganisatie, de gebruikers en de voertuigen.
- 1.1.2. Er wordt rekening gehouden met de volgende parameters:
 - tunnellengte;
 - aantal buizen;
 - aantal rijstroken;
 - geometrische vorm van het dwarsprofiel;
 - verticaal en horizontaal alignement;
 - constructietype;
 - één- of tweerichtingsverkeer;
 - verkeersintensiteit per buis (inclusief spreiding in de tijd);
 - filekansen (dagelijks of seizoengebonden);
 - tijd die de hulpdiensten nodig hebben om op de plaats van het incident te komen;
 - aanwezigheid van vrachtwagens en het percentage daarvan;
 - vervoer van gevaarlijke stoffen en, zo ja, het percentage daarvan en het soort stoffen;
 - kenmerken van de toeleidende wegen;
 - rijstrookbreedte;
 - overwegingen in verband met de snelheid;
 - geografische en meteorologische omgeving.

1.1.3. Wanneer een tunnel een bijzonder kenmerk heeft inzake bovengenoemde parameters wordt een risicoanalyse als bedoeld in artikel 13 uitgevoerd, teneinde vast te stellen of extra veiligheidsmaatregelen en/of aanvullende voorzieningen nodig zijn om een hoog veiligheidsniveau in de tunnel te waarborgen. Deze risicoanalyse houdt rekening met mogelijke ongevallen die duidelijke gevolgen hebben voor de veiligheid van weggebruikers in tunnels en die bij gebruik van de tunnel zouden kunnen plaatsvinden, alsmede met de aard en omvang van de mogelijke gevolgen.

1.2. Minimumeisen

1.2.1. Ten minste de veiligheidsmaatregelen vereist in de onderstaande punten worden toegepast om een minimum veiligheidsniveau te verzekeren in alle onder de richtlijn vallende tunnels. Beperkte afwijkingen van deze eisen kunnen worden toegestaan op voorwaarde dat de volgende procedure met goed gevolg is afgesloten. De lidstaat of het bestuursorgaan doet aan de Commissie gegevens toekomen over de volgende punten:

- de beoogde beperkte afwijking(en);
- de dwingende redenen die de beoogde beperkte afwijking noodzakelijk maken;
- de alternatieve risicobeperkende maatregelen die toegepast of versterkt zullen worden om een veiligheidsniveau te verzekeren dat ten minste gelijkwaardig is, waarbij bewijs daarvoor wordt toegevoegd in de vorm van een analyse van de relevante risico's.

Het verzoek om een beperkte afwijking wordt door de Commissie zo spoedig mogelijk en uiterlijk een maand na ontvangst aan de lidstaten toegezonden.

Indien er binnen drie maanden na ontvangst van het verzoek door de Commissie, noch door de Commissie noch door een lidstaat bezwaren zijn gemaakt, wordt de beperkte afwijking als aanvaard beschouwd en stelt de Commissie alle lidstaten daarvan in kennis. Indien er wel bezwaren zijn gemaakt, doet de Commissie een voorstel volgens de in artikel 17, lid 2, bedoelde procedure. In geval van een negatieve beslissing, wordt de beperkte afwijking niet toegestaan.

- 1.2.2. Om in alle tunnels waarop deze richtlijn van toepassing is eenheid te scheppen, worden geen afwijkingen van de eisen in de volgende punten toegestaan aangaande het ontwerp van de veiligheidsvoorzieningen die ter beschikking staan van de tunnelgebruikers (hulpposten, verkeersborden en -tekens, uitwijkplaatsen, nooduitgangen, in voorkomend geval de heruitzending van radiosignalen).

1.3. Verkeersintensiteit

- 1.3.1. In deze bijlage wordt onder "verkeersintensiteit" verstaan: het jaargemiddelde van het dagelijkse verkeer dat per rijstrook door een tunnel gaat. Voor het vaststellen van de verkeersintensiteit wordt elk motorvoertuig als één eenheid gerekend.
- 1.3.2. Indien het aantal vrachtwagens zwaarder dan 3,5 ton 15% van het jaargemiddelde van het dagelijkse verkeersaanbod overschrijdt, of indien het dagelijkse verkeersaanbod over een bepaalde periode aanzienlijk hoger ligt dan het jaargemiddelde, wordt het extra risico geëvalueerd en ingecalculeerd, in die zin dat de verkeersintensiteit met het oog op de toepassing van de volgende punten wordt verhoogd.

2. Infrastructurele maatregelen

2.1. Aantal buizen en rijstroken

2.1.1. De voornaamste criteria aan de hand waarvan wordt bepaald of een tunnel met één buis dan wel met twee buizen zal worden gebouwd, zijn de geraamde verkeersintensiteit en veiligheid, rekening houdend met aspecten zoals het percentage vrachtwagens, de helling en de lengte.

2.1.2. Indien een 15-jaarsprognose voor tunnels in de ontwerpfase aangeeft dat de verkeersintensiteit hoger zal liggen dan 10.000 voertuigen per dag en per rijstrook, dient er hoe dan ook een tunnel met twee buizen en eenrichtingsverkeer gereed te zijn zodra deze waarde wordt overschreden.

2.1.3. Afgezien van de vluchtstrook blijft de weg binnen en buiten de tunnel hetzelfde aantal rijstroken tellen. Als het aantal rijstroken verandert, gebeurt dat op voldoende afstand vóór het tunnelportaal. Deze afstand is ten minste gelijk aan de afstand die een voertuig bij de toegestane maximumsnelheid in 10 seconden aflegt. Indien dit wegens geografische omstandigheden niet mogelijk is, worden aanvullende en/of strengere maatregelen getroffen om de veiligheid te borgen.

2.2. Tunnelgeometrie

2.2.1. Veiligheid is een punt van bijzondere aandacht bij het ontwerpen van de geometrische vorm van het dwarsprofiel en het horizontale en het verticale alignement van een tunnel en de toeleidende wegen, aangezien deze parameters sterk bepalend zijn voor de kans op en de ernst van ongevallen.

- 2.2.2. Hellingen van meer dan 5% zijn in nieuwe tunnels niet toegestaan, tenzij er vanuit geografisch oogpunt geen andere oplossing mogelijk is.
- 2.2.3. In tunnels met hellingen van meer dan 3% worden aanvullende en/of strengere maatregelen genomen om de veiligheid te verhogen op basis van een risicoanalyse.
- 2.2.4. Wanneer de rechter rijstrook minder dan 3,5 m breed is en het gebruik van de tunnel aan vrachtverkeer is toegestaan, worden op basis van een risicoanalyse aanvullende en/of strengere maatregelen genomen om de veiligheid te verhogen.
- 2.3. Vluchtroutes en nooduitgangen
 - 2.3.1. Nieuwe tunnels zonder vluchtstrook worden ten behoeve van tunnelgebruikers voorzien van al dan niet verhoogde voetpaden waarvan in geval van pech of ongevallen gebruik kan worden gemaakt. Deze bepaling is niet van toepassing wanneer dit wegens de constructiekenmerken van de tunnel onmogelijk of buitensporig duur zou zijn, en het een tunnel met eenrichtingsverkeer betreft die uitgerust is met een systeem voor permanent toezicht en voor de afsluiting van rijstroken.

- 2.3.2. In bestaande tunnels waar geen vluchtstroken of voetpaden voorhanden zijn, worden met het oog op de veiligheid aanvullende en/of strengere maatregelen genomen.
- 2.3.3. Nooduitgangen maken het tunnelgebruikers mogelijk om bij ongeval of brand de tunnel zonder hun voertuig te verlaten en een veilige plaats te bereiken en bieden de hulpdiensten de mogelijkheid om de tunnel ook te voet te bereiken. Voorbeelden van deze nooduitgangen zijn:
- rechtstreekse uitgangen naar buiten,
 - dwarsverbindingen tussen tunnelbuizen,
 - uitgangen naar een vluchtbuis,
 - schuilgelegenheden met een vluchtweg gescheiden van de tunnelbuis.
- 2.3.4. Er worden geen schuilgelegenheden gebouwd zonder uitgang naar een vluchtweg naar buiten.
- 2.3.5. Er worden nooduitgangen aangebracht indien uit analyse van de relevante risico's (rookontwikkeling en verspreidingssnelheid onder de heersende lokale omstandigheden) blijkt dat de ventilatie- en andere veiligheidsvoorzieningen niet volstaan om de veiligheid van de weggebruikers te verzekeren.
- 2.3.6. Nieuwe tunnels worden in ieder geval voorzien van nooduitgangen indien de verkeersintensiteit meer dan 2000 voertuigen per rijstrook bedraagt.

- 2.3.7. In bestaande tunnels met een lengte van meer dan 1000 meter en een verkeersintensiteit van meer dan 2000 voertuigen per rijstrook, wordt nagegaan of het aanbrengen van nieuwe nooduitgangen haalbaar en doeltreffend is.
- 2.3.8. Indien er nooduitgangen voorhanden zijn, bedraagt de afstand tussen twee nooduitgangen ten hoogste 500 meter.
- 2.3.9. Met passende middelen, zoals deuren, wordt voorkomen dat rook en hitte de vluchtwegen achter de nooduitgangen binnendringen, zodat tunnelgebruikers veilig naar buiten kunnen en de hulpdiensten toegang tot de tunnel hebben.
- 2.4. Toegang voor hulpdiensten
- 2.4.1. In tunnels met twee buizen die zich op of bijna op hetzelfde niveau bevinden, worden er ten minste om de 1500 meter dwarsverbindingen aangebracht die geschikt zijn voor gebruik door de hulpdiensten.
- 2.4.2. Voorzover geografisch haalbaar, moet het mogelijk zijn om buiten een tunnel met twee of meer buizen bij elk portaal de middenberm over te steken, zodat de hulpdiensten onmiddellijk toegang hebben tot een willekeurige buis.
- 2.5. Vluchthavens

- 2.5.1. Voor nieuwe tunnels langer dan 1500 meter, met tweerichtingsverkeer met een lengte van meer dan 1500 meter en een verkeersintensiteit van meer dan 2000 voertuigen per rijstrook, worden maximaal om de 1000 meter vluchthavens aangebracht, indien geen vluchtstroken worden gepland.
- 2.5.2. Voor bestaande tunnels met tweerichtingsverkeer en langer dan 1500 meter met een verkeersintensiteit van meer dan 2000 voertuigen per rijstrook die niet over vluchtstroken beschikken, wordt nagegaan of het aanbrengen van vluchthavens haalbaar en doeltreffend is.
- 2.5.3. Het aanbrengen van vluchthavens is niet verplicht wanneer dit wegens de constructiekenmerken van de tunnel onmogelijk of buitensporig duur zou zijn, op voorwaarde dat de voor voertuigen beschikbare breedte, verhoogde gedeelten en normale rijstroken uitgezonderd, in zijn geheel ten minste even breed is als een normale rijstrook.
- 2.5.4. In de vluchthavens is er een hulppost.
- 2.6. Drainage
- 2.6.1. Indien het vervoer van gevaarlijke stoffen is toegestaan, geldt dat ontvlambare en giftige stoffen afgevoerd moeten kunnen worden via goed ontworpen goten met roosters of andere voorzieningen in de dwarsdoorsnede van de tunnel. Voorts wordt het afvoersysteem zodanig ontworpen en onderhouden dat wordt voorkomen dat brand en ontvlambare en giftige vloeistoffen zich in een tunnelbuis of tussen buizen verspreiden.

2.6.2. Indien in bestaande tunnels niet aan deze eisen kan worden voldaan, of dit buitensporig duur zou zijn, wordt hiermee rekening gehouden wanneer op grond van een analyse van de relevante risico's wordt besloten of het vervoer van gevaarlijke stoffen kan worden toegestaan.

2.7. Brandbestendigheid van de constructies

De hoofdconstructie van alle tunnels waar een plaatselijke instorting van de constructie catastrofale gevolgen kan hebben, bijvoorbeeld afgezonken tunnels of tunnels die de instorting van belangrijke aangrenzende constructies kunnen veroorzaken, voorziet in een voldoende hoog niveau van brandbestendigheid.

2.8. Verlichting

2.8.1. Er is normale verlichting die de bestuurders, zowel in de ingangszone als in de centrale zone, dag en nacht een behoorlijk zicht verzekert.

2.8.2. Er is veiligheidsverlichting die tunnelgebruikers voldoende zicht biedt om in hun voertuigen de tunnel te kunnen verlaten wanneer de elektriciteitsvoorziening uitvalt.

2.8.3. Er is evacuatieverlichting zoals evacuatiemarkeringslichten, op een maximale hoogte van 1,5 meter, die tunnelgebruikers helpt in geval van nood de tunnel te voet te evacueren.

2.9. Ventilatie

2.9.1. Ontwerp, bouw en werking van het ventilatiesysteem zijn berekend op:

- de beheersing van de emissie van verontreinigende stoffen bij normaal verkeer en tijdens verkeerspieken,
- de beheersing van de emissie van verontreinigende stoffen indien het verkeer stilstaat wegens een incident of een ongeval,
- de beheersing van hitte en rook bij brand.

2.9.2. In alle tunnels met een lengte van meer dan 1000 meter en een verkeersintensiteit van meer dan 2000 voertuigen per rijstrook wordt een mechanisch ventilatiesysteem geïnstalleerd.

2.9.3. In tunnels met tweerichtingsverkeer en/of gestremd eenrichtingsverkeer is langsventilatie alleen toegestaan indien uit een risicoanalyse overeenkomstig artikel 13 blijkt dat zulks aanvaardbaar is en/of indien er specifieke maatregelen worden genomen, bijvoorbeeld in de vorm van een adequaat verkeersmanagement, kortere afstanden tussen de nooduitgangen, rookafzuiging op regelmatige afstanden.

2.9.4. In tunnels waar een mechanisch ventilatiesysteem noodzakelijk is en langsventilatie op grond van punt 2.9.3. niet is toegestaan, worden systemen met dwarsventilatie en semi-dwarsventilatie aangebracht. Bij brand moeten deze systemen rook kunnen afvoeren.

2.9.5. Bij tunnels met tweerichtingsverkeer en een verkeersintensiteit van meer dan 2000 voertuigen per rijstrook, met een lengte van meer dan 3000 meter, die voorzien zijn van een bedieningscentrale en dwarsventilatie en/of semi-dwarsventilatie, worden ten minste de volgende maatregelen getroffen met betrekking tot de ventilatie:

- er worden lucht- en rookafzuigkleppen geïnstalleerd die apart of per groep kunnen worden bediend;

- de longitudinale lichtsnelheid wordt permanent gecontroleerd en de sturing van het ventilatiesysteem (kleppen, ventilatoren, enz.) wordt hierop aangepast.

2.10. Hulpposten

- 2.10.1. Hulpposten zijn bedoeld om diverse veiligheidsvoorzieningen te bieden, in het bijzonder noodtelefoons en brandblusapparatuur. Ze zijn echter niet bedoeld om weggebruikers te beschermen tegen de gevolgen van brand.
- 2.10.2. Hulpposten bevinden zich in een wandkast tegen de zijmuur of, bij voorkeur, in een nis. Zij zijn voorzien van ten minste een noodtelefoon en twee brandblusapparaten.
- 2.10.3. Hulpposten zijn voorhanden in de nabijheid van de ingangen en in de tunnel zelf, voor nieuwe tunnels op onderlinge afstanden van maximaal 150 meter, en voor bestaande tunnels op onderlinge afstanden van maximaal 250 meter.

2.11. Watervoorziening

In alle tunnels is er watervoorziening aanwezig. Bij de portalen en in de tunnel zelf, op onderlinge afstanden van maximaal 250 meter, zijn er brandkranen aanwezig. Indien watervoorziening ontbreekt, moet anderszins voor voldoende water worden gezorgd.

2.12. Verkeersborden en -tekens

Er worden speciale borden en -tekens gebruikt voor alle veiligheidsvoorzieningen voor tunnelgebruikers. Bijlage III geeft een overzicht van de borden, tekens en panelen voor tunnels.

2.13. Bedieningscentrale

2.13.1. Alle tunnels met een lengte van meer dan 3000 meter en een verkeersintensiteit van meer dan 2000 voertuigen per rijstrook beschikken over een bedieningscentrale.

2.13.2. Het toezicht op verscheidene tunnels kan in één bedieningscentrale worden gecentraliseerd.

2.14. Bewakingssystemen

2.14.1. In alle tunnels met een bedieningscentrale worden videobewakingssystemen en een systeem van automatische detectie van verkeersincidenten (zoals stoppende voertuigen) en/of branden geïnstalleerd.

2.14.2. In alle tunnels die niet over een controlecentrum beschikken, worden automatische branddetectiesystemen geïnstalleerd indien de mechanische ventilatie voor rook-beheersing anders functioneert dan de automatische ventilatie voor de beheersing van verontreinigende stoffen.

2.15. Voorzieningen om de tunnel af te sluiten

- 2.15.1. In alle tunnels met een lengte van meer dan 1000 meter worden vóór de ingangen verkeerstekens aangebracht, zodat de tunnel in geval van nood kan worden afgesloten. Met extra middelen, zoals variabele informatiepanelen en slagbomen, kan een correcte naleving worden verzekerd.
- 2.15.2. Het verdient aanbeveling om in alle tunnels met een lengte van meer dan 3000 meter waar een controlecentrum aanwezig is en de verkeersintensiteit meer dan 2000 voertuigen per rijstrook bedraagt, op afstanden van ten hoogste 1000 meter voorzieningen aan te brengen met behulp waarvan voertuigen in geval van nood tot stilstand kunnen worden gebracht. Deze voorzieningen bestaan uit verkeerstekens en eventueel ook nog andere middelen, zoals luidsprekers, variabele informatiepanelen en slagbomen.
- 2.16. Communicatiesystemen
- 2.16.1. In alle tunnels met een lengte van meer dan 1000 m en een verkeersintensiteit van meer dan 2000 voertuigen per rijstrook wordt apparatuur voor de heruitzending van radiosignalen voor de hulpdiensten geïnstalleerd.
- 2.16.2. Indien er een controlecentrum aanwezig is, moet het mogelijk zijn om radio-uitzendingen ten behoeve van de tunnelgebruikers via het eventueel aanwezige apparatuur voor de heruitzending van radiosignalen te onderbreken om dringende mededelingen te doen.
- 2.16.3. Schuilplaatsen en andere plekken waar vluchtende tunnelgebruikers moeten wachten alvorens zij naar buiten kunnen, worden met het oog op het informeren van de tunnelgebruikers met luidsprekers uitgerust.
- 2.17. Elektriciteitsvoorziening en elektrische circuits

2.17.1. Alle tunnels beschikken over een noodstroomvoorziening om de werking van voor evacuatie essentiële veiligheidsvoorzieningen te verzekeren totdat alle gebruikers de tunnel hebben verlaten.

2.17.2. Elektrische, meet- en regelcircuits zijn zodanig ontworpen dat plaatselijk falen, vanwege bijvoorbeeld brand, geen invloed heeft op de overige circuits.

2.18. Brandbestendigheid van de voorzieningen

Het brandbestendigheidsniveau van de tunnelvoorzieningen weerspiegelt de technologische mogelijkheden en dient erop berekend te zijn bij brand de noodzakelijke veiligheidsfuncties in stand te houden.

2.19. Tabel met informatief overzicht van de minimumeisen

De navolgende tabel geeft een informatieve samenvatting van de minimumeisen zoals genoemd in de voorgaande punten. De minimumeisen staan in de operationele tekst van deze bijlage.

- verplicht voor alle tunnels ○ niet verplicht
- * verplicht met uitzonderingen ☉ aanbevolen

INFORMATIEF OVERZICHT VAN DE MINIMUMEISEN

			Verkeersintensiteit: ≤ 2000 voertuigen per rijstrook		Verkeersintensiteit: > 2000 voertuigen per rijstrook			Aanvullende voorwaarden voor verplichte implementatie, of opmerkingen
			500- 1000m	>1000m	500- 1000m	1000- 3000m	>3000m	
Structurele Maat- regelen	2 of meer buizen	§2.1						Verplicht indien een 15-jaarsprognose aangeeft dat verkeersintensiteit >10 000 voert./rijstrook.
	Hellingen ≤ 5%	§2.2	*	*	*	*	*	Verplicht tenzij geografisch niet mogelijk.
	Vluchtroutes	§2.3.1 §2.3.2	*	*	*	*	*	Verplicht indien er geen vluchtstrook is, tenzij wordt voldaan aan de voorwaarde van §2.3.1. In bestaande tunnels zonder vluchtstrook noch voetpad worden aanvullende/strengere maatregelen genomen.
	Ten minste om de 500 m nooduitgangen	§2.3.3 - §2.3.9	○	○	*	*	*	Implementatie van nooduitgangen in bestaande tunnels per geval te beoordelen.
	Ten minste om de 1500 m dwarsverbindingen voor hulpdiensten	§2.4.1	○	○ / ●	○	○ / ●	●	Verplicht in tunnels van meer dan 1500 m met twee buizen.
	Oversteken middenberm bij elk portaal	§2.4.2	●	●	●	●	●	Indien geografisch mogelijk, verplicht buiten tunnels met twee of meer buizen.
	Ten minste om de 1000 m uitwijkplaatsen	§2.5	○	○	○	○ / ●	○ / ●	Verplicht in nieuwe tunnels met tweerichtingsverkeer >1500 m zonder vluchtstroken. In bestaande tunnels met tweerichtingsverkeer >1500 m afhankelijk van analyse. Voor zowel nieuwe als bestaande tunnels afhankelijk van bruikbare extra tunnelbreedte.
	Afvoer voor ontvlambare en giftige stoffen	§2.6	*	*	*	*	*	Verplicht indien vervoer van gevaarlijke stoffen is toegestaan.
	Brandbestendigheid van de constructies	§2.7	●	●	●	●	●	Verplicht waar een plaatselijke instorting catastrofale gevolgen kan hebben.

- verplicht voor alle tunnels ○ niet verplicht
 * verplicht met uitzonderingen ☉ aanbevolen

INFORMATIEF OVERZICHT VAN DE MINIMUMEISEN

			Verkeersintensiteit: ≤ 2000 voertuigen per rijstrook		Verkeersintensiteit: > 2000 voertuigen per rijstrook			Aanvullende voorwaarden voor verplichte implementatie, of opmerkingen
			500- 1000m	>1000m	500- 1000m	1000- 3000m	>3000m	
Verlichting	Normale verlichting	§2.8.1	●	●	●	●	●	
	Veiligheidsverlichting	§2.8.2	●	●	●	●	●	
	Evacuatieverlichting	§2.8.3	●	●	●	●	●	
Ventilatie	Mechanische ventilatie	§2.9	○	○	○	●	●	
	Bijzondere bepalingen voor (semi-) dwarsventilatie	§2.9.5	○	○	○	○	●	Verplicht in tunnels met tweerichtings- verkeer die voorzien zijn van een bedieningscentrale.
Hulpposten	Ten minste om de 150 m	§2.10	*	*	*	*	*	Toegerust met telefoon en 2 brandblus- apparaten. In bestaande tunnels mag de afstand maximaal 250 m bedragen.
Watervoorziening	Ten minste om de 250 m	§2.11	●	●	●	●	●	Indien watervoorziening ontbreekt, verplicht anderszins voor water te zorgen.
Verkeersborden en -tekens		§2.12	●	●	●	●	●	Voor alle veiligheidsvoorzieningen voor tunnelgebruikers (zie bijlage III).
Bedieningscentrale		§2.13	○	○	○	○	●	Het toezicht op verscheidene tunnels kan in één bedieningscentrale worden gecentraliseerd.
Bewakings- systemen	Video	§2.14	○	○	○	○	●	Verplicht indien er een bedieningscentrale is.
	Automatische incident- en/of branddetectie	§2.14	●	●	●	●	●	In tunnels met een bedieningscentrale is ten minste één van beide systemen verplicht.
Voorzieningen om de tunnel af te sluiten	Verkeerstekens vóór de ingangen	§2.15.1	○	●	○	●	●	
	Ten minste om de 1000 m verkeerstekens in de tunnel	§2.15.2	○	○	○	○	☉	Aanbevolen indien er een bedieningscentrale is en de lengte meer dan 3000 m bedraagt.

INFORMATIEF OVERZICHT
VAN DE MINIMUMEISEN

			Verkeersintensiteit: ≤ 2000 voertuigen per rijstrook		Verkeersintensiteit: > 2000 voertuigen per rijstrook			Aanvullende voorwaarden voor verplichte implementatie, of opmerkingen
			500- 1000m	>1000m	500- 1000m	1000- 3000m	>3000m	
Commu- nicatie- systemen	Radiozendapparatuur voor hulpdiensten	§2.16.1	○	○	○	●	●	
	Dringende radiomede- delingen voor tunnel- gebruikers	§2.16.2	●	●	●	●	●	Verplicht indien er apparatuur is voor de heruitzening van radiosignalen voor tunnelgebruikers en er een bedieningscentrale is.
	Luidsprekers in schuil- plaatsen en uitgangen.	§2.16.3	●	●	●	●	●	Verplicht indien tunnelgebruikers bij evacuatie moeten wachten voordat zij naar buiten kunnen.
Noodelektriciteitsvoorziening		§2.17	●	●	●	●	●	Om de werking van essentiële veiligheidsvoorzieningen te garanderen, tenminste tijdens de evacuatie van tunnelgebruikers.
Brandbestendigheid van de voorzieningen		§2.18	●	●	●	●	●	Is erop berekend de noodzakelijke veiligheidsfuncties in stand te houden.

3. Operationele maatregelen

3.1. Exploitiemiddelen

De exploitatie wordt met inzet van de hiervoor vereiste middelen zodanig georganiseerd dat de continuïteit en de veiligheid van het verkeer door de tunnel verzekerd is. Het bij de exploitatie betrokken personeel en de hulpdiensten krijgen een passende initiële en voortgezette opleiding.

3.2. Calamiteitenbestrijdingsplannen

Voor alle tunnels zijn calamiteitenbestrijdingsplannen beschikbaar. Bij tunnels die beginnen en eindigen in verschillende lidstaten, beschikken de twee landen samen over één dergelijk plan.

3.3. Tunnelwerkzaamheden

Volledige of gedeeltelijke afsluiting van rijstroken vanwege bouw- of onderhoudswerkzaamheden die van tevoren zijn gepland, wordt altijd gerealiseerd buiten de tunnel. Hierbij kan gebruik gemaakt worden van variabele informatiepanelen, verkeerstekens en mechanische slagbomen.

3.4. Management van ongevallen en incidenten

Bij ernstige ongevallen of incidenten worden alle van belang zijnde tunnelbuizen onmiddellijk voor het verkeer afgesloten.

Dit geschiedt door gelijktijdige activering van bovengenoemde voorzieningen die zich vóór de portalen bevinden, alsook van de eventueel aanwezige variabele informatiepanelen, verkeerstekens en mechanische slagbomen in de tunnel, zodat al het verkeer buiten en binnen de tunnel zo spoedig mogelijk tot stilstand kan worden gebracht. In tunnels met een lengte van minder dan 1000 meter kan de sluiting met andere middelen gebeuren. Het verkeer wordt zodanig geregeld dat de niet bij het incident/ongeval betrokken voertuigen snel de tunnel kunnen verlaten.

De tijd die de hulpdiensten nodig hebben om bij de plaats van het incident te komen is zo kort mogelijk en wordt tijdens periodieke oefeningen gemeten. Bovendien kan het tijdens incidenten worden gemeten. In grote tunnels met tweerichtingsverkeer en een hoge verkeersintensiteit wordt door middel van een risicoanalyse overeenkomstig artikel 13 bepaald of er hulpdiensten bij de twee uiteinden van de tunnel moeten worden gestationeerd.

3.5. Activiteit van de bedieningscentrale

Alle tunnels waarvoor een bedieningscentrale noodzakelijk is, waaronder tunnels die in verschillende lidstaten beginnen en eindigen, worden steeds volledig door één bedieningscentrale bediend.

3.6. Tunnelafsluiting

Bij tunnelafsluitingen (van lange of korte duur) worden de gebruikers door middel van makkelijk toegankelijke informatiesystemen geïnformeerd over de beste alternatieve rijroutes.

Deze alternatieve rijroutes maken deel uit van systematische verkeersbeheersplannen. Zij moeten erop gericht zijn de doorstroom van het verkeer zo goed mogelijk te handhaven en de secundaire gevolgen voor de veiligheid in omringende gebieden zoveel mogelijk te beperken.

De lidstaten doen alles wat redelijkerwijs mogelijk is om te voorkomen dat een tunnel die zich uitstrekt over het grondgebied van twee lidstaten, door slechte weersomstandigheden niet kan worden gebruikt.

3.7. Vervoer van gevaarlijke stoffen

Voor de toegang tot tunnels van voertuigen die gevaarlijke stoffen vervoeren, gelden de volgende bepalingen, als omschreven in de Europese regelgeving inzake het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg:

- er wordt een risicoanalyse overeenkomstig artikel 13 uitgevoerd alvorens de voorschriften voor het vervoer van gevaarlijke stoffen door een tunnel worden vastgesteld of gewijzigd;
- teneinde de voorschriften te doen naleven, worden vóór de allerlaatste afrit voor de tunnel en bij de tunnelingangen, alsmede op enige afstand ervóór, passende borden geplaatst, zodat de bestuurders alternatieve routes kunnen kiezen;
- overweeg specifieke operationele maatregelen die de risico's moeten beperken en verband houden met sommige of alle voertuigen die gevaarlijke stoffen door tunnels vervoeren, zoals melding bij aankomst of het rijden in konvooien die worden geëscorteerd door begeleidende voertuigen; deze maatregelen kunnen per geval worden toegepast indien de bovengenoemde risicoanalyse daartoe aanleiding geeft.

3.8. Inhalen in tunnels

Er wordt een risicoanalyse uitgevoerd, teneinde te besluiten of het vrachtwagens moet worden toegestaan om in te halen in tunnels met meer dan één rijstrook per rijrichting.

3.9. Afstand tussen voertuigen en snelheid

Een juiste snelheid van en een veilige afstand tussen voertuigen zijn bijzonder belangrijk in tunnels en moeten nauwlettend in de gaten worden gehouden. Dit houdt in dat tunnelgebruikers advies wordt gegeven over passende snelheden en afstanden. Waar nodig worden handhavingsmaatregelen ingevoerd.

Onder normale omstandigheden bewaren de bestuurders van personenvoertuigen ten opzichte van de voorligger een minimumafstand die gelijk is aan de afstand die een voertuig in 2 seconden aflegt. Voor vrachtwagens geldt het dubbele van deze afstand.

Wanneer het verkeer in een tunnel stopt, moeten de weggebruikers ten opzichte van de voorligger een minimumafstand van 5 meter bewaren, behalve indien zulks wegens een noodstop onmogelijk is.

4. Voorlichtingscampagnes

Er worden, in samenwerking met belanghebbenden, regelmatig voorlichtingscampagnes georganiseerd over de veiligheid in tunnels op basis van het geharmoniseerde werk van internationale organisaties. Tijdens deze campagnes wordt de weggebruikers uitgelegd hoe zij zich correct moeten gedragen als zij een tunnel in- en doorrijden, met name in geval van verkeersopstoppingen, motorpech, ongelukken of brand.

Op voor tunnelgebruikers passende plaatsen (bijvoorbeeld op rustplaatsen voor tunnels, aan tunnelingangen waar het verkeer stilstaat of op het internet) wordt informatie over de beschikbare veiligheidsvoorzieningen verstrekt en wordt hun getoond op welke wijze zij zich in een tunnel dienen te gedragen.

BIJLAGE II

Goedkeuring van het ontwerp, veiligheidsdocumentatie, ingebruikstelling
van een tunnel, wijzigingen en periodieke oefeningen

1. Goedkeuring van het ontwerp
 - 1.1. De bepalingen van deze richtlijn worden toegepast vanaf de voorontwerpfase.
 - 1.2. Vóór het begin van de bouwwerkzaamheden bundelt de tunnelbeheerder de in de punten 2.2 en 2.3 omschreven veiligheidsdocumentatie voor een tunnel in de ontwerpfase en raadpleegt hij de veiligheidsbeambte. De tunnelbeheerder legt de veiligheidsdocumentatie aan het bestuursorgaan voor, vergezeld van het advies van de veiligheidsbeambte en/of in voorkomend geval van de inspectie-instantie.
 - 1.3. Het ontwerp wordt in voorkomend geval goedgekeurd door het verantwoordelijke orgaan, dat de tunnelbeheerder en het bestuursorgaan in kennis stelt van zijn besluit.
2. Veiligheidsdocumentatie
 - 2.1. De tunnelbeheerder bundelt voor elke tunnel de veiligheidsdocumentatie en werkt deze permanent bij. Hij verstrekt een kopie van de veiligheidsdocumentatie aan de veiligheidsbeambte.

- 2.2. De veiligheidsdocumentatie beschrijft de preventieve en veiligheidsmaatregelen die noodzakelijk zijn om de veiligheid van gebruikers te verzekeren, rekening houdend met mensen met beperkte mobiliteit en met gehandicapten, de aard van de route, de configuratie van de constructie, de omgeving, de aard van het verkeer en de in artikel 2 van de richtlijn omschreven actieradius van de hulpdiensten.
- 2.3. De veiligheidsdocumentatie voor een tunnel in de ontwerpfase omvat in het bijzonder:
- een beschrijving van de geplande constructie en de toegang daartoe, tezamen met de plannen die noodzakelijk zijn om inzicht te verschaffen in het ontwerp en de verwachte wijze van exploitatie;
 - een verkeersprognose die met opgave van redenen specificeert welke omstandigheden voor het vervoer van gevaarlijke stoffen worden verwacht, tezamen met de risicoanalyse die overeenkomstig punt 3.7 van bijlage I is vereist;
 - een specifieke risicoinventarisatie die mogelijke ongelukken beschrijft die duidelijke gevolgen hebben voor de veiligheid van weggebruikers in tunnels en die bij gebruik van de tunnel zouden kunnen plaatsvinden, alsmede de aard en omvang van de mogelijke gevolgen; de studie dient met argumenten onderbouwde suggesties te doen voor maatregelen ter beperking van de kans op ongevallen en de gevolgen daarvan;
 - een veiligheidsadvies van een deskundige of een gespecialiseerde organisatie op veiligheidsgebied, eventueel de inspectie-instantie.

2.4. De veiligheidsdocumentatie voor een tunnel in de ingebruikstellingsfase omvat, naast de elementen die de documentatie voor een tunnel in de ontwerpfase moet omvatten, tevens:

- een beschrijving van de organisatie, de personele en materiële middelen en de instructies die door de tunnelbeheerder ten behoeve van het gebruik en het onderhoud van de tunnel zijn opgesteld;
- een in samenwerking met de hulpdiensten opgesteld calamiteitenbestrijdingsplan waarin ook rekening wordt gehouden met mensen met beperkte mobiliteit en met gehandicapten;
- een beschrijving van het systeem van permanente terugkoppeling van ervaring ten behoeve van de registratie en analyse van significante incidenten en ongelukken.

2.5. De veiligheidsdocumentatie voor een in gebruik zijnde tunnel omvat, naast de elementen die de documentatie voor een tunnel in de ingebruikstellingsfase moet omvatten, tevens:

- een verslag en analyse van significante incidenten en ongelukken, die sedert de inwerkingtreding van deze richtlijn hebben plaatsgevonden;
- een lijst van de uitgevoerde veiligheidsoefeningen en een analyse van de lering die hieruit getrokken is.

3. Ingebruikstelling

3.1. Voor de eerste openstelling van een tunnel voor het openbaar verkeer verleent het bestuursorgaan zijn goedkeuring volgens onderstaande procedure.

- 3.2. Deze procedure wordt ook gevolgd voor de openstelling van een tunnel voor het openbaar verkeer na ingrijpende wijzigingen in de constructie of exploitatie, of na een belangrijke verbouwing van de tunnel waardoor bepaalde onderdelen van de veiligheidsdocumentatie wellicht ingrijpend gewijzigd moeten worden.
 - 3.3. De tunnelbeheerder stuurt de in punt 2.4. vermelde veiligheidsdocumentatie naar de veiligheidsbeambte, die zijn advies geeft inzake de openstelling van de tunnel voor het openbaar verkeer.
 - 3.4. De tunnelbeheerder stuurt deze veiligheidsdocumentatie naar het bestuursorgaan, vergezeld van het advies van de veiligheidsbeambte. Het bestuursorgaan beslist of de tunnel voor het openbaar verkeer kan worden opengesteld en of hierbij beperkende voorwaarden moeten gelden. Het bestuursorgaan informeert vervolgens de tunnelbeheerder. Een kopie van dit besluit wordt toegestuurd aan de hulpdiensten.
4. Wijzigingen
 - 4.1. Voor elke wezenlijke wijziging in de constructie, voorzieningen of exploitatie, waardoor bepaalde onderdelen van de veiligheidsdocumentatie wellicht ingrijpend moeten worden gewijzigd, verzoekt de tunnelbeheerder opnieuw om goedkeuring van de exploitatie overeenkomstig de in punt 3 omschreven procedure.

- 4.2. De tunnelbeheerder stelt de veiligheidsbeambte in kennis van alle andere wijzigingen in de constructie en de exploitatie. Voordat aanpassingswerkzaamheden aan de tunnel worden ondernomen, verstrekt de tunnelbeheerder de veiligheidsbeambte voorts documentatie waarin de voorstellen worden toegelicht.
- 4.3. De veiligheidsbeambte onderzoekt de gevolgen van de aanpassing en stelt de tunnelbeheerder in ieder geval in kennis van zijn advies. De tunnelbeheerder zendt een kopie aan het bestuursorgaan en de hulpdiensten.

5. Periodieke oefeningen

De tunnelbeheerder en de hulpdiensten organiseren in samenwerking met de veiligheidsbeambte gemeenschappelijke periodieke oefeningen voor het tunnelpersoneel en de hulpdiensten.

Die oefeningen:

- moeten zo realistisch mogelijk zijn en dienen te corresponderen met de ter zake gedefinieerde incidentscenario's;
- dienen duidelijke evaluatieresultaten op te leveren;

- dienen schade aan de tunnel te voorkomen;
 - kunnen tevens gedeeltelijk uitgevoerd worden met modellen of computersimulaties die aanvullende resultaten kunnen opleveren.
- a) Er worden ten minste om de vier jaar in elke tunnel echte oefeningen onder zo realistisch mogelijke omstandigheden gehouden. Tunnelafsluiting is alleen vereist als het verkeer op een aanvaardbare manier kan worden omgeleid. Elk tussenliggend jaar worden er gedeeltelijke en/of simulatieoefeningen gehouden. In gebieden waarin verscheidene tunnels vlak in elkaars nabijheid liggen, moet de echte oefening in ten minste één van die tunnels worden gehouden.
- b) De veiligheidsbeambte en de hulpdiensten evalueren gezamenlijk deze oefeningen, stellen een verslag op en doen eventueel voorstellen.
-

BIJLAGE III

Verkeersborden en -tekens voor tunnels

1. Algemene eisen

Hieronder staan verkeersborden, -tekens en symbolen voor tunnels. De in dit hoofdstuk genoemde verkeersborden en -tekens worden beschreven in het Verdrag van Wenen inzake verkeerstekens van 1968, tenzij anders vermeld.

Om het begrip van borden en tekens wereldwijd te verbeteren, is het in deze bijlage omschreven systeem van borden en tekens gebaseerd op het gebruik van vormen en kleurenmerken voor elke categorie borden en tekens en, voor zover mogelijk, het gebruik van grafische symbolen in plaats van opschriften. Indien de lidstaten van oordeel zijn dat de voorgeschreven borden, tekens en symbolen moeten worden gewijzigd, mogen deze wijzigingen de essentiële kenmerken van de symbolen niet aantasten. Wanneer lidstaten het Verdrag van Wenen niet toepassen, mogen de voorgeschreven borden, tekens en symbolen worden gewijzigd, voor zover de wijzigingen de essentiële inhoud ervan niet aantasten.

1.1. De volgende veiligheidsvoorzieningen in tunnels worden met verkeersborden aangeduid:

Vluchthavens;

Nooduitgangen; alle soorten nooduitgangen worden met hetzelfde bord aangegeven;

Vluchtroutes: de twee dichtstbijzijnde nooduitgangen worden op afstanden van maximaal 25 m op een hoogte van 1 tot 1,5 m boven wegniveau op de tunnelwanden aangegeven, onder vermelding van de afstanden naar de uitgangen;

Hulpkasten; borden om de aanwezigheid van noodtelefoons en brandblusapparatuur aan te geven.

1.2. Radio:

In tunnels waarin de gebruikers informatie kunnen ontvangen via hun radio worden vóór de tunnelingang passende borden en tekens geplaatst die de gebruikers informeren over de wijze van ontvangst van de informatie.

1.3. Borden, tekens en markeringen zijn zo ontworpen en geplaatst dat ze duidelijk zichtbaar zijn.

2. Beschrijving van borden, tekens en panelen

De lidstaten maken gebruik van passende borden en tekens, in voorkomend geval in de waarschuwingszone vóór, in en na de tunnel. Bij het ontwerpen van de borden en tekens van een tunnel wordt rekening gehouden met het plaatselijke verkeer, de bouwomstandigheden en andere lokale omstandigheden. Er wordt gebruik gemaakt van borden en tekens overeenkomstig het Verdrag van Wenen betreffende verkeerstekens, behalve in lidstaten die het Verdrag van Wenen niet toepassen.

2.1. Tunnelbord



Het volgende bord wordt aan elke ingang van de tunnel geplaatst:

Bord E11A voor verkeerstunnels van het Verdrag van Wenen;

De lengte wordt vermeld in het onderste deel van het paneel of op een extra paneel H2.

Voor tunnels met een lengte van meer dan 3000 m wordt de resterende lengte van de tunnel om de 1000m aangegeven.

De naam van de tunnel kan ook worden aangegeven.

2.2. Horizontale verkeerstekens

De rand van de rijbaan moet voorzien zijn van overlangse markering.

In tunnels met tweerichtingsverkeer moet duidelijk zichtbaar materiaal worden gebruikt om de middenstreep (enkele of dubbele streep) die beide rijrichtingen scheidt, te markeren.

2.3. Borden, tekens en panelen voor het signaleren van voorzieningen

Hulpposten

De hulpposten zijn voorzien van informatieve borden en tekens die overeenkomstig het Verdrag van Wenen F-borden en tekens zijn en de voorzieningen voor weggebruikers aangeven:

Noodtelefoon



Brandblusapparaat

In hulpposten die door een deur van de tunnel gescheiden zijn, geeft een duidelijk leesbare tekst in passende talen aan dat de hulppost geen bescherming biedt bij brand. Hieronder vindt u een voorbeeld:

""THIS AREA DOES NOT PROVIDE
PROTECTION FROM FIRE

Follow signs to emergency exits"

Vluchthavens

De borden en tekens om vluchthavens aan te geven, zijn overeenkomstig het Verdrag van Wenen E-borden en tekens. Noodtelefoons en brandblusapparaten worden op een extra paneel of op het bord of teken zelf aangegeven.



Nooduitgangen

De borden voor "Nooduitgangen" zijn overeenkomstig het Verdrag van Wenen G-borden.

Hieronder vindt u een aantal voorbeelden:



Op de tunnelwanden moet ook worden aangegeven waar zich de twee dichtstbijzijnde uitgangen bevinden. Hieronder vindt u een aantal voorbeelden:



Borden of tekens per rijstrook

De borden of tekens kunnen cirkelvormig of rechthoekig zijn



Variabele informatieborden en -tekens

Elk variabel informatiebord of -teken bevat duidelijke aanwijzingen om tunnelgebruikers op de hoogte te brengen van verkeersopstoppen, motorpech, ongelukken, brand of andere gevaren.