

NL

NL

NL



EUROPESE COMMISSIE

Brussel, 20.7.2010
COM(2010) 389 definitief

**MEDEDELING VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT, DE
RAAD, HET EUROPEES ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ EN HET COMITÉ
VAN DE REGIO'S**

**Naar een Europese verkeersveiligheidsruimte - Strategische beleidsoriëntaties inzake de
verkeersveiligheid voor de periode 2011-2020**

{SEC(2010) 903}

MEDEDELING VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT, DE RAAD, HET EUROPEES ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ EN HET COMITÉ VAN DE REGIO'S

Naar een Europese verkeersveiligheidsruimte - Strategische beleidsoriëntaties inzake de verkeersveiligheid voor de periode 2011-2020

INLEIDING

Verkeersveiligheid is een kwestie van groot maatschappelijk belang. In 2009 verloren meer dan 35 000 mensen het leven op de wegen van de Europese Unie, het equivalent van een middelgrote stad, en werden niet minder dan 1 500 000 mensen verwond bij ongevallen. De maatschappelijke kostprijs hiervan is enorm, ongeveer 130 miljard euro in 2009¹.

In haar mededeling "Europa 2020 - Een strategie voor slimme, duurzame en inclusieve groei"² heeft de Commissie het belang onderstreept voor Europa van sociale cohesie, een groenere economie, onderwijs en innovatie. Deze doelstellingen moeten hun weerslag krijgen op de verschillende aspecten van het Europese vervoersbeleid dat gericht moet zijn op het waarborgen van duurzame mobiliteit voor alle Europese burgers en op het 'koolstofarm' maken van het vervoer en dat ten volle gebruik moet maken van de technologische vooruitgang. In het komende witboek over het vervoersbeleid voor de periode 2010-2020 zal verkeersveiligheid een belangrijke plaats toebedeeld krijgen aangezien een verlaging van het aantal verkeersslachtoffers cruciaal is om de algemene prestaties van het transportsysteem te verbeteren en te voldoen aan de behoeften en verwachtingen van burgers en ondernemers.

Een samenhangende holistische aanpak is derhalve vereist, waarbij rekening wordt gehouden met de synergie met andere beleidsdoelstellingen. In het verkeersveiligheidsbeleid op lokaal, nationaal, Europees en internationaal niveau moeten de relevante doelstellingen van het overige overheidsbeleid worden geïntegreerd en vice versa.

Bij dit voorstel voor beleidsoriëntaties is ten volle rekening gehouden met de resultaten van het derde Europese actieprogramma voor verkeersveiligheid 2001-2010, waaruit is gebleken dat ondanks de grote vooruitgang die qua verkeersveiligheid reeds is geboekt, de inspanningen moeten worden voortgezet en versterkt.

De Europese beleidsoriëntaties inzake verkeersveiligheid voor de periode tot 2020 hebben ten doel een algemeen bestuurskader te ontwikkelen en ambitieuze doelstellingen vast te stellen die de nationale en lokale strategieën kunnen sturen. In overeenstemming met het subsidiariteitsbeginsel moeten de omschreven acties op het meest geschikte beleidsniveau en met behulp van de beste middelen ten uitvoer worden gelegd.

In het kader van deze beleidsoriëntaties is de Commissie van oordeel dat de volgende acties absolute voorrang moeten krijgen:

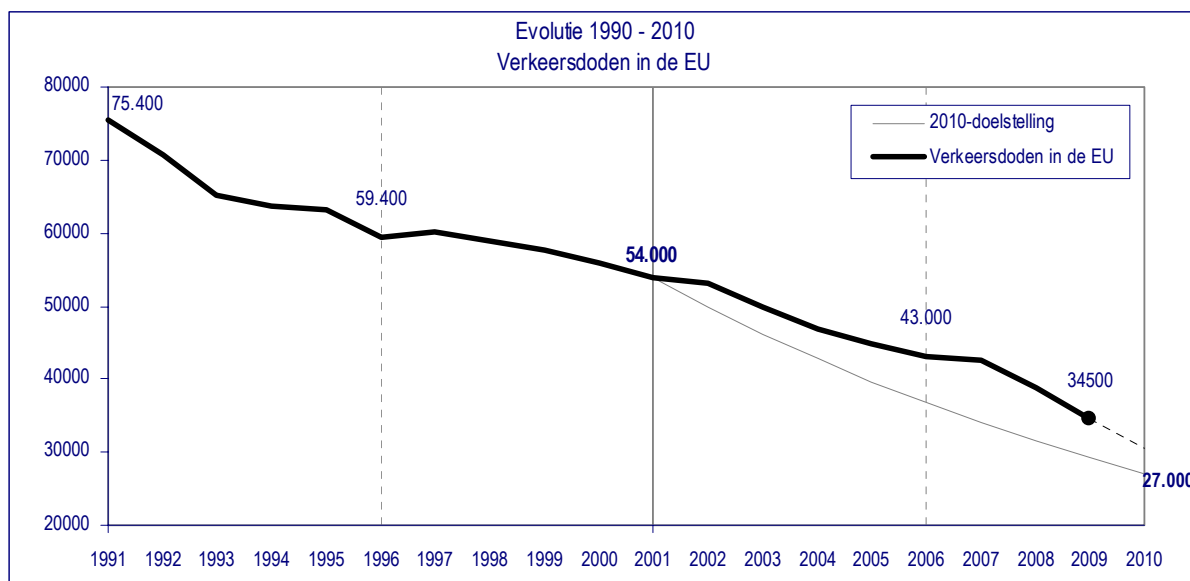
¹ Gebaseerd op de waarde van een statistisch leven, berekend in het kader van de HEATCO-studie (Zesde kaderprogramma voor onderzoek en technologische ontwikkeling).

² COM(2010) 2020.

- de vaststelling van een gestructureerd en samenhangend samenwerkingskader dat voortbouwt op de beste praktijken in de lidstaten, als noodzakelijke voorwaarde om de beleidsoriëntaties inzake verkeersveiligheid voor de periode 2011-2020 op een doeltreffende manier ten uitvoer te leggen;
- een strategie inzake letsels en eerste hulp bij ongevallen, als antwoord op de steeds urgenter behoeftes het aantal verkeersslachtoffers te verlagen;
- een verbetering van de veiligheid van kwetsbare weggebruikers, met name motorrijders waarvoor de ongevalstatistieken bijzonder verontrustend zijn.

2. EVALUATIE VAN HET DERDE EUROPESE ACTIEPROGRAMMA VOOR VERKEERSVEILIGHEID

Op 2 juni 2003 heeft de Commissie haar derde Europese actieprogramma voor verkeersveiligheid (EAVV) vastgesteld, inclusief de ambitieuze doelstelling om het aantal verkeersdoden tegen 2010 te halveren en 62 voorstellen voor concrete acties op het gebied van voertuigveiligheid, veiligheid van de infrastructuur en gebruikersveiligheid. Dit programma is na uitvoering geëvalueerd teneinde het effect ervan, het niveau van tenuitvoerlegging en de doeltreffendheid na te gaan (document beschikbaar op de website: <http://ec.europa.eu/roadsafety>). Hoewel de oorspronkelijke doelstelling eind 2010 naar alle waarschijnlijkheid niet zal worden bereikt, is het EAVV een sterke katalysator geweest ter ondersteuning van de inspanningen van de lidstaten om de verkeersveiligheid te verbeteren.



3. BEGINSLEN EN DOELSTELLING

3.1. Beginselen

Streven naar de hoogste verkeersveiligheidsnormen in Europa

Elk verkeersveiligheidsbeleid moet de burgers centraal stellen. Het moet hen ertoe aanmoedigen als eerste verantwoordelijkheid op te nemen voor hun eigen veiligheid en voor die van anderen. Het verkeersveiligheidsbeleid van de EU heeft tot doel het niveau van de

verkeersveiligheid te verhogen en daarbij een veilige en schone mobiliteit voor de burgers overal in Europa te waarborgen. Een dergelijk beleid moet voor alle weggebruikers even billijk zijn, meer bepaald door de inspanningen toe te spitsen op de veiligheid van de kwetsbare weggebruiker.

Een geïntegreerde aanpak voor verkeersveiligheid

Het toekomstige verkeersveiligheidsbeleid moet rekening houden met de andere beleidsterreinen van de EU en moet de doelstellingen van de desbetreffende beleidslijnen integreren in het eigen beleid. Verkeersveiligheid houdt op nauwe wijze verband met het beleid inzake onder meer energie, milieu, werkgelegenheid, scholing, jeugd, volksgezondheid, onderzoek, innovatie en technologie, rechtspleging, verzekering³, handel en buitenlandse zaken.

Subsidiariteit, evenredigheid en gedeelde verantwoordelijkheid

Het governance-aspect is essentieel: in overeenstemming met de beginselen van subsidiariteit en evenredigheid, die bij verkeersveiligheid hun uitdrukking vinden in gedeelde verantwoordelijkheid, zullen verbintenissen en concrete acties, naar gelang nodig, vereist zijn op het niveau van de Europese autoriteiten, de lidstaten, de regionale en lokale instanties en de civiele maatschappij, elk op hun eigen bevoegdheidsgebied. Het Europees Handvest voor verkeersveiligheid is een goed voorbeeld van de door de verschillende betrokken partijen aangegane verbintenissen.

3.2. Doelstelling

Om de doelstelling van totstandbrenging van een gemeenschappelijke verkeersveiligheidsruimte te bereiken, stelt de Commissie voor het streefcijfer van **halvering van het totale aantal verkeersdoden in de Europese Unie tegen 2020** te handhaven, waarbij wordt vertrokken van 2010⁴. Een dergelijke gemeenschappelijke doelstelling houdt een aanzienlijke verhoging van de ambities in ten opzichte van de niet-bereikte doelstelling van het huidige EAVV, zeker als wordt gedacht aan de grote vooruitgang die verscheidene lidstaten in het afgelopen decennium reeds hebben geboekt. Dit zal op duidelijke wijze aantonen dat Europa vastberaden is om de verkeersveiligheid te vergroten.

De lidstaten worden ertoe aangespoord om via hun eigen nationale verkeersveiligheidsstrategie bij te dragen tot het bereiken van deze gemeenschappelijke doelstelling, waarbij zij rekening houden met hun specifieke startpunten, behoeften en omstandigheden. Zij moeten hun inspanningen toespitsen op die gebieden waarop zij het slechtst presteren, waarbij zij als indicator de resultaten gebruiken die door de best presterende lidstaten worden behaald. Op die manier kunnen specifieke nationale doelstellingen worden vastgesteld, bijvoorbeeld door als streefcijfer een bepaald maximumaantal verkeersdoden per miljoen inwoners te nemen. Deze aanpak kan de grote verschillen tussen de lidstaten geleidelijk terugdringen en voor de burgers een uniformer niveau van verkeersveiligheid binnen de EU waarborgen.

³ De verzekeringssector kan bijdragen tot de verkeersveiligheid door opleidingsacties en door het verzekeringsbeleid zelf. Pay-As-You-Drive (PAYD)-regelingen, waarbij de premie varieert naar gelang van het aantal afgelegde kilometers, kunnen een aanzienlijke besparing op het gebied van de kosten van ongevallen alsook een vermindering van de CO₂-emissies van auto's tot gevolg hebben.

⁴ Aangezien de resultaten voor 2010 nog niet bekend zijn, wordt hierbij uitgegaan van op de beschikbare gegevens van 2009 gebaseerde prognoses.

Tijdens de openbare raadpleging⁵ is gesuggereerd een streefcijfer vast te stellen voor de vermindering van het aantal ernstige door verkeersongevallen veroorzaakte letsels, wat de Commissie beschouwt als een interessante suggestie. In dit stadium is een Europees streefcijfer echter nog niet mogelijk aangezien er geen gemeenschappelijke definitie bestaat voor ernstige en minder ernstige letsels. Zodra op dit gebied voldoende vooruitgang is geboekt, zal de Commissie voorstellen een gemeenschappelijke "streefcijfer voor vermindering van het aantal verkeersletsels" op te nemen in de Europese beleidsoriëntaties inzake verkeersveiligheid voor de periode tot 2020.

4. STRATEGISCHE DOELSTELLINGEN

De weggebruiker is de eerste schakel in de verkeersveiligheidsketen. Wat ook de technische maatregelen zijn die worden genomen, de doeltreffendheid van elk beleid inzake verkeersveiligheid hangt in laatste instantie af van het gedrag van de weggebruikers. Om deze reden zijn **scholing, opleiding en handhaving** van essentieel belang. Het verkeersveiligheidssysteem moet echter ook rekening houden met menselijke fouten en onaangepast gedrag en moet dit zoveel mogelijk corrigeren — het nulrisico bestaat niet. Alle verkeerscomponenten, met name **voertuigen** en **infrastructuur**, moeten daarom in zekere mate 'vergevingsgezind' zijn teneinde kwalijke gevolgen van het menselijk falen voor de gebruikers, met name kwetsbare weggebruikers, te voorkomen en te beperken.

In het afgelopen decennium zijn zeven doelstellingen vastgesteld. Voor elk van deze doelstellingen wordt actie op nationaal en EU-niveau voorgesteld. De Commissie zal de continuïteit met het derde EAVV waarborgen, met name in de gevallen waarbij de evaluatie achteraf heeft uitgewezen dat de actie van het derde programma moet worden voortgezet.

Doelstelling 1: Verbetering van de scholing en opleiding van de weggebruikers

Gedurende het derde EAVV is belangrijke wetgeving vastgesteld met betrekking tot rijbewijzen en opleiding van bestuurders die de weg beroepsmatig gebruiken. Het effect van dergelijke recente maatregelen zal in de komende jaren worden gemeten. In het kader van de raadpleging van deskundigen en de openbare raadpleging werd echter beklemtoond dat de kwaliteit van het vergunnings- en opleidingssysteem absoluut moet worden verbeterd, met bijzondere nadruk op het aspect jonge en onervaren bestuurders.

De huidige aanpak op het gebied van rijopleidingen blijft te versnipperd en gespecialiseerd. De Commissie stelt voor een bredere aanpak te bevorderen en scholing en opleiding als een algemeen proces te zien, een levenslang 'scholingscontinuüm'. Interactieve methoden en autonomie moeten worden aangemoedigd, en daarbij moet rekening worden gehouden met de noodzaak de kosten voor het verkrijgen van een rijbewijs beperkt te houden.

- **Aan het rijexamen voorafgaande praktijkervaring**

De doelstelling is om voorafgaand aan het eigenlijke rijexamen praktijkervaring, onder maximale veiligheidsomstandigheden, aan te moedigen. De Commissie zal zich buigen over

⁵ Tussen juli en december 2009 heeft een openbare raadpleging plaatsgevonden ter voorbereiding van de nieuwe beleidsoriëntaties inzake verkeersveiligheid. Die raadpleging omvatte een reeks thematische workshops, een internetraadpleging en een conferentie van belanghebbenden. Er werden ongeveer 550 antwoorden ontvangen via het internet, dan wel in de vorm van een schriftelijke bijdrage.

diverse opties, met name de opname van begeleid rijden in het proces dat tot afgifte van een rijbewijs leidt. De invoering van geharmoniseerde minimumeisen voor de personen die bij dergelijke opleiding betrokken zijn, zoals begeleiders en instructeurs, zal worden bestudeerd.

- **Het rijexamen**

Bij het rijexamen volstaat het niet te controleren of de kandidaat het verkeersreglement kent en een aantal manoeuvres kan uitvoeren. De Commissie zal nagaan hoe ook bredere rijbekwaamheden kunnen worden getest, of zelfs een evaluatie kan worden gemaakt van gedrag en waarden die verband houden met verkeersveiligheid (risicobewustzijn) en met defensief en energie-efficiënt rijden (versterking van de centrale elementen van energie-efficiënt rijden in het curriculum van de theoretische en praktische proeven).

- **Scholing na het verkrijgen van het rijbewijs**

Aangezien de verouderende Europese bevolking de vraag van controle van de stuurvaardigheid van oudere bestuurders aan de orde stelt, moet er worden nagedacht over bijscholing na het verkrijgen van het rijbewijs voor niet-professionele bestuurders. Bij eventuele acties op dit gebied moet rekening worden gehouden met het recht op mobiliteit van personen met een handicap en van ouderen, alsook met de vaststelling van alternatieve oplossingen.

Actie:

De Commissie zal, naar gelang nodig in samenwerking met de lidstaten, werken aan de ontwikkeling van een gemeenschappelijke verkeersveiligheidsstrategie op het gebied van scholing en opleiding, inclusief meer bepaald de integratie van begeleid rijden in het proces dat aan afgifte van een rijbewijs voorafgaat, alsook gemeenschappelijke minimumeisen voor rij-instructeurs.

Doelstelling 2: Versterkte handhaving van het verkeersreglement
--

Overeenkomstig de evaluatie van het derde EAVV is handhaving een cruciaal element dat de voorwaarden schept om het aantal doden en letsels ten gevolge van verkeersongevallen terug te dringen, met name wanneer die handhaving op intensieve wijze gebeurt en uitgebreid bekend wordt gemaakt. Ook uit de openbare raadpleging is gebleken dat de handhaving een belangrijk onderdeel moet zijn van de nieuwe beleidsoriëntaties inzake verkeersveiligheid. Het volledige potentieel van een Europese handhavingsstrategie is tijdens het vorige programma immers nog niet bereikt, met name gezien het gebrek aan vooruitgang wat het Commissievoorstel betreffende grensoverschrijdende handhaving betreft.

Een dergelijke strategie moet de volgende krachtlijnen hebben:

- **Grensoverschrijdende uitwisseling van informatie op het gebied van de verkeersveiligheid**

Het werk dat in 2008 is aangevat inzake het voorstel voor een richtlijn om de handhaving op het gebied van de verkeersveiligheid te vergemakkelijken, moet worden voortgezet. Met het doel de uitwisseling van informatie inzake inbreuken tegen de verkeersveiligheid te

vergemakkelijken, is de voorgestelde tekst⁶ een stap voorwaarts naar een meer gelijke behandeling van overtreeders van de wegcode.

- **Handhavingscampagnes**

Een grotere coördinatie en meer uitwisseling van beste praktijken maken de handhaving en het toezicht aanzienlijk efficiënter. Het beginsel van gerichte controlecampagnes, zoals reeds georganiseerd in en tussen verscheidene lidstaten, moet worden aangemoedigd en veralgemeend. Bovendien toont de ervaring aan dat de beste resultaten worden bereikt door een beleid van toezicht te combineren met informatieverstrekking. De Commissie zal daarom voortgaan met haar steun aan informatiecampagnes en -maatregelen om het bewustzijn te verhogen, met name gericht op jongeren.

- **Voertuigtechnologie ter ondersteuning van handhavingsmaatregelen**

Technologische ontwikkelingen, zoals systemen aan boord van voertuigen die in realtime informatie verstrekken over maximumsnelheden, kunnen bijdragen tot handhaving van de snelheidsgrenzen. Aangezien er steeds meer bestelwagens op de weg komen wat het risico vergroot dat zij bij ongevallen betrokken raken, moet ook de installatie van snelheidsbegrenzers in dergelijke voertuigen worden onderzocht, zoals reeds voorgesteld door de Commissie⁷. Daarbij moet ook rekening worden gehouden met de hiermee gepaard gaande baten voor het milieu en het klimaat. Wat rijden onder invloed betreft, moet bestraffing gepaard gaan met preventieve acties. De Commissie zal daarom onderzoeken of het passend is alcoholslots in voertuigen verplicht te maken, bijvoorbeeld bij beroepsmatig vervoer (zoals schoolbussen).

- **Nationale handhavingsdoelstellingen**

De doeltreffendheid van het verkeersveiligheidsbeleid hangt in sterke mate af van de intensiteit van het toezicht op de naleving van veiligheidseisen. De Commissie pleit ervoor nationale controledoelstellingen vast te leggen die worden geïntegreerd in 'nationale handhavingsplannen'⁸.

Acties:

- ***De Commissie zal samenwerken met het Europees Parlement en de Raad met het oog op de totstandbrenging van een grensoverschrijdende uitwisseling van informatie inzake verkeersveiligheid.***
- ***De Commissie zal werken aan de ontwikkeling van een gemeenschappelijke strategie voor de handhaving van de verkeersveiligheid, met inbegrip van:***
 1. ***de mogelijkheid om de installatie van snelheidsbegrenzers in bestelwagens in te voeren en het gebruik van alcoholslots in bepaalde specifieke gevallen verplicht te maken;***

⁶ Rekening houdend met de relevante EU-wetgeving betreffende de bescherming van persoonsgegevens.

⁷ COM(2009) 593 definitief.

⁸ Zie Aanbeveling 2004/345/EG van de Commissie inzake handhaving op het gebied van verkeersveiligheid (PB L 111 van 17.4.2004, blz. 75).

2. *de uitwerking van nationale tenuitvoerleggingsplannen.*

Doelstelling 3: Veiliger wegeninfrastructuur

De meeste dodelijke ongevallen gebeuren op landelijke wegen en in de stad (in 2008 respectievelijk 56% en 44%, vergeleken met 6% op autosnelwegen). Er moeten derhalve middelen worden gevonden om de relevante beginselen van een veilig beheer van de infrastructuur geleidelijk uit te breiden tot het netwerk van secundaire wegen in de lidstaten, rekening houdend met het subsidiariteitsbeginsel.

De Commissie zal erop toezien dat verzoeken om financiering uit EU-middelen voor wegeninfrastructuur binnen de lidstaten steeds ook veiligheidseisen omvatten. Er zal ook worden nagegaan of dit beginsel kan worden uitgebreid tot externe hulp.

Acties:

De Commissie zal:

- 1. erop toezien dat Europese middelen alleen worden toegekend voor infrastructuurprojecten die verenigbaar zijn met de richtlijnen betreffende verkeersveiligheid en veiligheid in tunnels;***
- 2. de toepassing van de relevante beginselen inzake het beheer van de veiligheid van de infrastructuur bevorderen voor de landelijke wegen van de lidstaten, met name door de uitwisseling van beste praktijken.***

Doelstelling 4: Veiliger voertuigen

In de periode van het derde EAVV is de verkeersveiligheid er aanzienlijk op vooruit gegaan. De veiligheid van auto's is sterk verbeterd, voor een deel dankzij een veralgemeend gebruik van passieve veiligheidsinrichtingen, zoals veiligheidsgordels en airbags, en het gebruik van elektronische veiligheidssystemen. Andere voertuigen, met name motorfietsen, hebben echter niet dezelfde aandacht gekregen. Bovendien zal de komende jaren aan nieuwe veiligheidsproblemen het hoofd moeten worden geboden aangezien er nu steeds meer voertuigen met een alternatieve aandrijving op de weg verschijnen.

- **De huidige voertuigen**

In de afgelopen jaren zijn talrijke normen en eisen met betrekking tot de voertuigveiligheid vastgesteld of voorbereid⁹. Hun effect zal zich pas in het komende decennium doen gevoelen.

Nadat zij op de markt zijn gekomen, moeten voertuigen gedurende hun hele levensduur aan veiligheidnormen blijven voldoen. Na een effectbeoordeling zal de Commissie acties evalueren en voorstellen indienen op het gebied van de harmonisatie en geleidelijke versterking van de EU-wetgeving betreffende de technische controle van motorvoertuigen¹⁰ en betreffende de technische controle langs de weg¹¹. Het is uiteindelijk de bedoeling te komen tot een wederzijdse erkenning van voertuiginspecties tussen de lidstaten.

Momenteel worden de gegevens over voertuigen (typegoedkeuring, registratie, resultaten van technische controles, enz.) in elke lidstaat in een andere vorm bijgehouden. De Commissie zal nagaan of er een Europees elektronisch platform kan worden opgezet waardoor de desbetreffende informatie gemakkelijker kan worden uitgewisseld.

- **Het voertuig van de toekomst**

Zoals uiteengezet in de mededeling van de Commissie, "Een Europese strategie voor schone en energiezuinige voertuigen"¹², is de ontwikkeling en marktintroductie van voertuigen met alternatieve aandrijving een belangrijke prioriteit voor het komende decennium teneinde de milieueffecten van het wegvervoer te verminderen. Sommige van deze voertuigen hebben echter kenmerken die hen radicaal verschillend maken van traditionele voertuigen en die een impact kunnen hebben op hun veiligheid. Een geïntegreerde en gecoördineerde aanpak is dan ook essentieel om het effect op alle relevante factoren (zoals de infrastructuur en de zwakke weggebruikers) goed in te kunnen schatten en oplossingen voor te kunnen stellen (onderzoek, standaardisering, enz.).

Er wordt ook een grote bijdrage aan de verkeersveiligheid verwacht van de ontwikkeling van zogenaamde 'samenwerkingssystemen', waarbij voertuigen gegevens uitwisselen en interageren met de infrastructuur en met de hen omringende voertuigen, zodat de bestuurders optimaal worden geïnformeerd, het ongevalrisico wordt verminderd en de verkeersstromen vlotter worden afgewikkeld.

Acties:

De Commissie zal:

- 1. voorstellen indienen om de vooruitgang te bevorderen op het gebied van de actieve en passieve veiligheid van voertuigen, zoals motorfietsen en elektrische voertuigen;***
- 2. voorstellen indienen met het oog op een geleidelijke harmonisering en versterking van de technische controle van motorvoertuigen en de technische controle langs de weg;***

⁹ De veiligheid van motorfietsen zal bijvoorbeeld worden behandeld via een voorstel voor een verordening inzake de typegoedkeuring van twee- en driewielers en quads.

¹⁰ PB L 141 van 6.6.2009, blz. 12.

¹¹ PB L 203 van 10.8.2000, blz. 1.

¹² COM(2010) 186.

- 3. verder de effecten en baten van samenwerkingssystemen evalueren en een selectie maken van de nuttigste toepassingen, alsook aanbevelingen doen inzake relevante maatregelen om hun gesynchroniseerde uitrol mogelijk te maken.*

Doelstelling 5: Bevordering van het gebruik van moderne technologieën om de verkeersveiligheid te verbeteren

Gedurende de toepassingsduur van het derde EAVV is een aantal studies en onderzoeksactiviteiten inzake intelligente vervoerssystemen (IVS) uitgevoerd. Intelligente vervoerssystemen kunnen potentieel een grote rol spelen bij het verbeteren van de verkeersveiligheid, bijvoorbeeld door de invoering van systemen om ongevallen te detecteren en het verkeer te geleiden die in staat zijn de gebruikers in realtime van de nodige informatie te voorzien.

Binnen het kader van de tenuitvoerlegging van het IVS-actieplan¹³ en van de voorgestelde IVS-richtlijn¹⁴ zal de Commissie met name technische specificaties voorstellen die vereist zijn om gegevens en informatie tussen voertuigen (V2V), tussen voertuigen en infrastructuur (V2I) en van infrastructuur tot infrastructuur (I2I) uit te wisselen. Er moet ook verder worden nagegaan in welke mate geavanceerde systemen voor bijstand aan de bestuurder, zoals systemen voor waarschuwing bij het overschrijden van de rijstrook (Lane Departure Warning), waarschuwing voor botsing en voetgangersherkenning, eventueel achteraf kunnen worden geïnstalleerd in bestaande commerciële en/of particuliere voertuigen. Er moet steun worden verleend aan een versnelde uitrol en brede marktpenetratie van dergelijke veiligheidsverhogende inrichtingen zodat zij hun potentieel ten volle waar kunnen maken.

Binnen de komende zeven jaar moet IVS op beslissende wijze bijdragen tot een verbetering van de doeltreffendheid en snelheid van hulp bij ongevallen, met name door de vaststelling van een pan-Europees nummer voor noodoproepen vanuit het voertuig zelf, eCall¹⁵. Het effect en het toepassingsgebied voor een breder gebruik van eCall moeten worden bestudeerd, met name met het oog op een verbetering van het optreden van nooddiensten bij ongevallen met motorfietsen, zware vrachtwagens en bussen.

Ten slotte doet de verspreiding van IVS, met name systemen aan boord van voertuigen en nomadische inrichtingen, ondanks hun positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid een aantal nieuwe veiligheidsproblemen rijzen (verstrooidheid, effect op de opleiding, enz.) waarover verder moet worden nagedacht.

Acties:

Binnen de context van de tenuitvoerlegging van het IVS-actieplan en de voorgestelde IVS-richtlijn zal de Commissie met de lidstaten samenwerken met het oog op:

- 1. de evaluatie van de haalbaarheid van de installatie van geavanceerde systemen voor bijstand aan de bestuurder in bestaande commerciële voertuigen en particuliere wagens;*

¹³ COM(2008) 886.

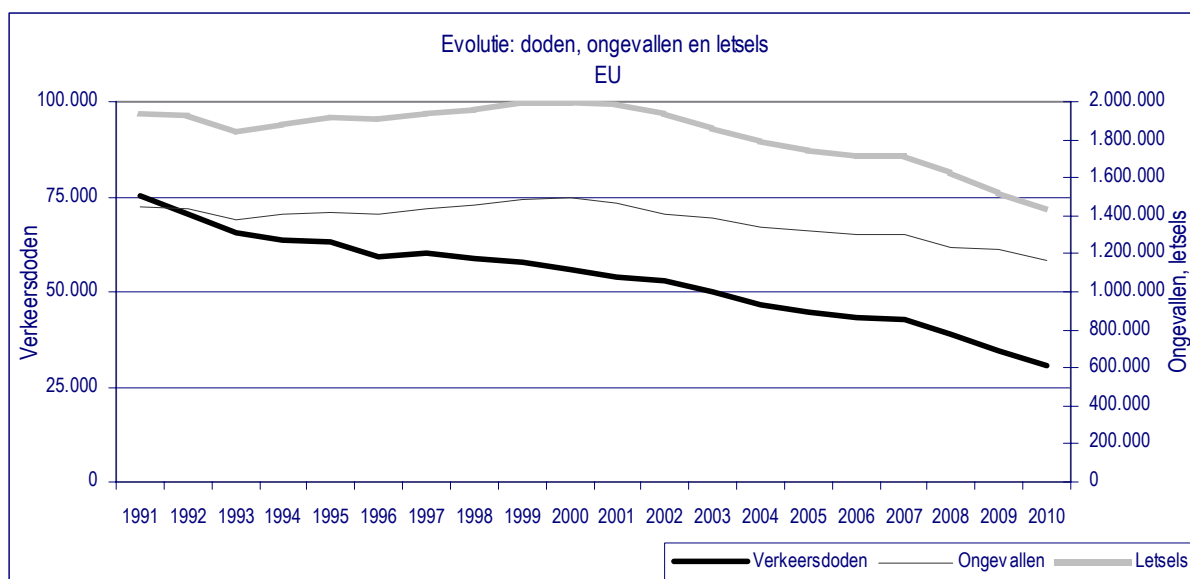
¹⁴ COM(2008) 887.

¹⁵ Zie COM(2009) 434.

2. de versnelde uitrol van eCall en de uitbreiding van dit systeem tot andere voertuigen.

Doelstelling 6: Verbetering van de noodinterventie- en revalidatiediensten

Het aantal dodelijke slachtoffers is tussen 2001 en 2010 weliswaar gedaald, maar het aantal personen met letsels is, zoals blijkt uit onderstaande tabel, nog steeds zeer hoog. Zoals tijdens de openbare raadpleging herhaaldelijk onderstreept door de betrokken partijen, moet een vermindering van het aantal letsels het komende decennium één van de prioritaire acties binnen Europa zijn. Letsels ten gevolge van ongevallen op de weg zijn ook op internationaal niveau erkend als een belangrijk probleem voor de volksgezondheid, meer in het bijzonder door de Wereldgezondheidsorganisatie¹⁶ en in het kader van het VN-decennium voor actie inzake verkeersveiligheid.



Om de ernst van de letsels ten gevolge van verkeersongevallen terug te dringen, moet op een breed front actie worden gevoerd, onder meer op het gebied van de infrastructurele en voertuigveiligheid, IVS, de beschikbaarheid van hulp bij ongevallen, de snelheid en coördinatie van noodinterventies, de efficiëntie van de eerste hulp bij ongevallen en de revalidatie, enz.

De Commissie zal derhalve de elementen ontwikkelen van een alomvattende strategie voor actie op het gebied van letsels ten gevolge van ongevallen en eerste hulp. Zij zal daarbij worden bijgestaan door een actiegroep waarin de betrokken partijen, vertegenwoordigers van internationale en niet-gouvernementele organisaties en deskundigen van regeringen en de Commissie samen worden gebracht.

In de eerste plaats zal zij streven naar overeenstemming over definities en begrippen in verband met ongevallen/slachtoffers en zal zij krachtlijnen voor actie ontwikkelen ter verbetering van preventie en interventie, inclusief het sociaaleconomische effect ervan. Op deze basis kunnen acties nauwkeurig worden omschreven, zoals de uitwisseling van goede

¹⁶ World Report on Road Traffic Injury Prevention, WHO, 2004.

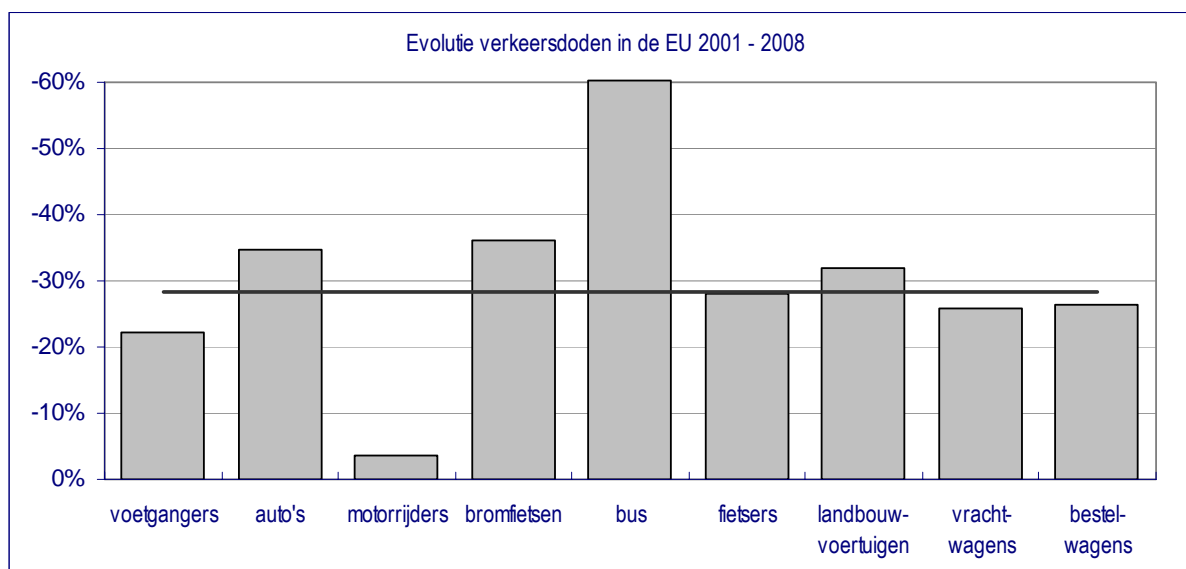
praktijken, uitwerking van richtsnoeren voor interventie, een gemeenschappelijke aanpak voor de definitie van ernstige en minder ernstige letsels, de bevordering van de oprichting van gemengde spoedinterventie-eenheden tussen de lidstaten, enz.

Actie:

In samenwerking met de lidstaten en andere bij de verkeersveiligheid betrokken partijen zal de Commissie de uitwerking van een alomvattende strategie voor actie inzake letsels ten gevolge van verkeersongevallen en eerste hulp bij ongevallen voorstellen.

Doelstelling 7: Bescherming van kwetsbare weggebruikers

Het grote aantal dodelijke ongevallen en ernstige letsels bij kwetsbare weggebruikers, zoals motor- en bromfietrijders, fietsers en voetgangers, is opvallend en in bepaalde lidstaten stijgt dit aantal nog steeds. In 2008 waren 45% van alle doden bij verkeersongevallen afkomstig uit deze categorieën en uit de statistieken (zie onderstaande grafiek) blijkt dat dit fenomeen tot dusverre onvoldoende aandacht heeft gekregen.



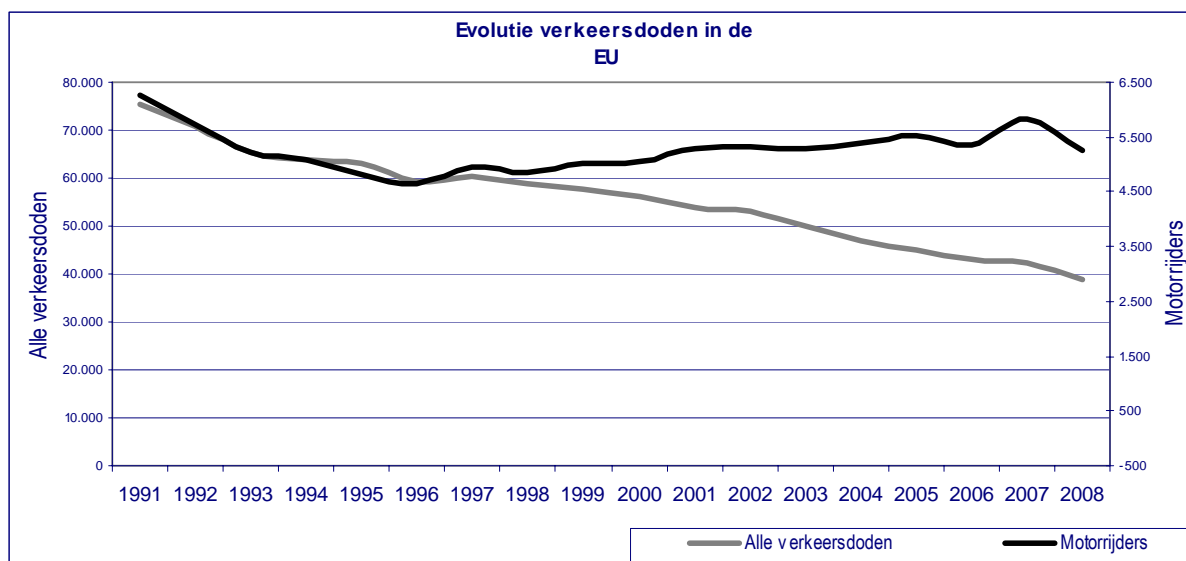
Bovendien hebben andere groepen weggebruikers een 'intrinsieke kwetsbaarheid' (o.m. ouderen, jonge kinderen, personen met een handicap) wat ook hun rol is in het verkeer (d.w.z. als voetganger, bestuurder of passagier). Hun kwetsbaarheid is met name groot in stedelijk gebied¹⁷.

- **Gemotoriseerde tweewielers (GTW's)**

De groep van weggebruikers waar het aantal ongevallen en dodelijke slachtoffers het moeilijkst op significante wijze blijkt terug te dringen, is die van de gemotoriseerde

¹⁷ Personen van meer dan 65 jaar oud waren in 2008 goed voor 28% van de dodelijke ongevallen in stedelijk gebied.

tweewielers. Zoals blijkt uit onderstaande tabel, loopt het aantal dodelijke slachtoffers bij motorrijders veel minder terug dan bij de andere weggebruikers¹⁸.



Het probleem van de veiligheid van de motorrijders moet worden aangepakt door een reeks acties die tot doel hebben:

1. de andere weggebruikers meer bewust te maken van de aanwezigheid van GTW's;
2. onderzoek en technologische ontwikkeling te bevorderen, gericht op het verhogen van de veiligheid van GTW's en op het verminderen van de gevolgen van ongevallen, zoals normen voor persoonlijke beschermingsinrichtingen, airbags, het gebruik van relevante IVS-toepassingen (zoals eCall) en de geleidelijke installatie van geavanceerde remsystemen, aangepaste maatregelen om het opvoeren van de snelheid van motorfietsen tegen te gaan, enz. De Commissie zal voorstellen de bestaande EU-wetgeving met betrekking tot de technische controle van motorvoertuigen uit te breiden tot GTW's. Ten slotte moeten de huidige inspanningen om de wegeninfrastructuur beter aan te passen aan GTW's (bv. veiliger vangrails) worden voortgezet;
3. de lidstaten ertoe aan te sporen hun handhavingsactiviteit toe te spitsen op de aspecten snelheid, rijden onder invloed, gebruik van helmen, opvoeren van motorfietsen en rijden zonder GTW-vergunning.

• **Voetgangers en fietsers**

In 2008 waren 27% van alle dodelijke slachtoffers bij verkeersongevallen fietsers en voetgangers (47% in stedelijke gebieden). Voor vele potentiële fietsers blijven de reële of aangevoelde verkeersveiligheidsrisico's een grote hinderpaal. Nationale regeringen en lokale besturen bevorderen het fietsen en wandelen, wat maakt dat meer aandacht moet worden besteed aan de desbetreffende verkeersveiligheidsaspecten.

¹⁸ Tussen 2001 en 2008 bijvoorbeeld liep het aantal dodelijke slachtoffers bij verkeersongevallen met GTW's slechts met 4% terug, vergeleken met 35% voor bestuurders en passagiers van auto's.

Sinds 2003 is er wetgeving ingevoerd op EU-niveau om het risico van letsels terug te dringen (bv. energieabsorberende motorkappen, geavanceerde remsystemen, dodehoekspiegels, enz.). Er moet onderzoek gaan naar verdere acties (zoals verbeterde zichtbaarheid, snelheidscontroles, adequate infrastructuur voor niet-gemotoriseerd vervoer, scheiding van gevaarlijke gemengde verkeersstromen, enz.). Aangezien het probleem vooral verbonden is met het beheer van steden, zullen de meeste acties, zoals aangegeven in het actieplan van de Commissie inzake stedelijke mobiliteit¹⁹, op lokaal niveau moeten worden uitgevoerd. Gezien de belangrijke voordelen van fietsen voor het milieu, het klimaat, de verkeerscongestie en de volksgezondheid, moet worden nagegaan of er op dit gebied niet meer kan worden gedaan.

- **Ouderen en personen met een handicap**

In 2008 waren 20% van de dodelijke verkeersslachtoffers ouderen (waarvan 40% voetgangers). De vergrijzing van de bevolking maakt het nog urgenter om zich te buigen over het probleem van de kwetsbaarheid van ouderen in het verkeer. Ook mensen met een handicap lopen ernstige risico's. Op dit gebied is onze kennis nog steeds zeer beperkt en er moet dan ook een gerichte onderzoeksinspanning komen, onder meer inzake medische criteria om de rijbekwaamheid te evalueren.

Acties:

- *De Commissie zal passende voorstellen indienen met het oog op:*

1. *de monitoring en verdere ontwikkeling van technische normen voor de bescherming van kwetsbare weggebruikers;*
2. *de opname van gemotoriseerde tweewielers in het systeem van technische controle van voertuigen;*
3. *het verhogen van de veiligheid voor fietsers en andere kwetsbare weggebruikers, bijvoorbeeld door bevordering van de totstandbrenging van een aangepaste infrastructuur.*

- *De lidstaten moeten de informatieverstrekking, communicatie en dialoog tussen weggebruikers en met de bevoegde instanties versterken. De Commissie zal deze inspanning ondersteunen.*

5. TENUITVOERLEGGING VAN DE EUROPESE BELEIDSORIËNTATIES INZAKE VERKEERSVEILIGHEID VOOR DE PERIODE 2011-2020

5.1 Verbetering van de betrokkenheid van alle partijen door een betere governance

- **Prioriteit voor de tenuitvoerlegging van het wetgevingsacquis van de EU op het gebied van de verkeersveiligheid**

Met meer dan een dozijn wetgevingsinstrumenten inzake verkeersveiligheid is het EU-acquis in essentie afgerond. De Commissie is voornemens voorrang te geven aan het toezicht op de

¹⁹ COM(2009) 490.

volledige en correcte tenuitvoerlegging door de lidstaten van het EU-*acquis* inzake verkeersveiligheid.

- **Opzetten van een open samenwerkingskader tussen de lidstaten en de Commissie**

Er moet een gestructureerd kader voor open samenwerking tussen de lidstaten en de Commissie worden opgezet om het EU-beleid inzake verkeersveiligheid ten uitvoer te leggen en de geboekte vooruitgang te monitoren. Dit kader omvat:

- de uitwerking door de lidstaten van nationale verkeersveiligheidsplannen. In dergelijke plannen moeten de middelen worden omschreven om de gemeenschappelijke doelstelling te bereiken. Zij moeten een tijdschema omvatten, alsook nadere gegevens betreffende het nationale plan. Zij kunnen ook specifieke nationale doelstellingen omvatten naar gelang van hun specifieke situatie;
- nauwe samenwerking tussen de Commissie en de lidstaten met het oog op de monitoring van de voortgang naar de gemeenschappelijke doelstelling en de verbetering van de gegevensverzameling, de uitwisseling van informatie, grensoverschrijdende samenwerking en uitwisseling van beste praktijken.

5.2 Gemeenschappelijke instrumenten voor de monitoring en evaluatie van de doeltreffendheid van het verkeersveiligheidsbeleid

- **Verbetering van de monitoring door gegevensverzameling en -analyse**

Krachtens een beschikking van de Raad van 1993²⁰ berust op de lidstaten de verplichting de Commissie mededeling te doen van gegevens inzake verkeersongevallen op hun grondgebied die resulteren in doden of letsels. Dit moet gebeuren met het oog op het opzetten van een communautaire gegevensbank, de CARE-database.

De kwaliteit en vergelijkbaarheid van de CARE-gegevens is doorgaans bevredigend, behalve wat de vergelijkbaarheid van de gegevens inzake letsels betreft. Bovendien moet er nog heel wat worden gedaan op het gebied van de blootstelling aan risico's en de prestatie-indicatoren.

De beschikbare Europese gegevens en kennis inzake verkeersveiligheid zijn door het Europees Observatorium voor de Verkeersveiligheid (ERSO) samengevoegd en publiek beschikbaar gesteld op het internet. Een dergelijk geïntegreerd instrument is essentieel voor de monitoring van de toepassing van het verkeersveiligheidsbeleid, de evaluatie van het effect daarvan en de uitwerking van nieuwe initiatieven. De Commissie zal daarom de verdere ontwikkeling van het ERSO nastreven, met inbegrip van acties inzake communicatie en informatieverstrekking aan de burgers betreffende verkeersveiligheidskwesties.

²⁰ PB L 329 van 30.12.1993, blz. 63.

- **Ongevallen en risico's beter begrijpen**

Technisch onderzoek na een ongeval kan waardevolle op ervaring gebaseerde informatie opleveren die nuttig kan zijn voor de verdere ontwikkeling van de veiligheid van het wegvervoer. Voor het vervoer in de lucht, per spoor of over zee bestaat er een EU-kader dat de lidstaten de verplichting oplegt onafhankelijke technische onderzoeksinstanties op te zetten.

De Commissie zal nagaan in welke mate de beginselen en methoden voor technisch onderzoek na ongevallen die van toepassing zijn voor andere takken van het vervoer, kunnen worden omgezet en toegepast voor het wegvervoer, vanzelfsprekend rekening houdend met de specifieke kenmerken daarvan.

De toegevoegde waarde van de ontwikkeling en installatie van *event data recorders* (de zogenaamde "zwarte dozen"), met name in voertuigen voor beroepsmatig gebruik, zoals reeds vermeld in het derde EAVV, zal verder worden onderzocht rekening houdend met de sociaaleconomische effecten.

Acties:

- *De Commissie zal met de lidstaten samenwerken met het oog op:*

- 1. de bevordering van grensoverschrijdende en andere vormen van samenwerking teneinde het verkeersveiligheidsniveau in de lidstaten te verhogen;*
- 2. de verbetering van de gegevensverzameling en -analyse in verband met ongevallen en de ontwikkeling van de rol van het Europees Observatorium voor de verkeersveiligheid.*

- *De Commissie zal:*

- 3. van nabij toezien op de correcte tenuitvoerlegging van het Europese acquis op het gebied van verkeersveiligheid;*
- 4. de behoefte onderzoeken aan gemeenschappelijke beginselen voor technisch onderzoek van verkeersongevallen.*

6. CONCLUSIE

De voorgestelde beleidsoriëntaties vormen een plan voor mogelijke acties voor het komende decennium. De betrokken partijen hebben onderstreept, met name in de loop van de raadpleging van de belanghebbenden, hoezeer Europa, door een actiekader te scheppen en

ambitieuze doelstellingen vast te leggen, een stimulans is geweest voor inspanningen op alle niveaus en zo belangrijke resultaten heeft kunnen bereiken.

De voorgestelde beleidsoriëntaties voorzien in een algemeen kader waarbinnen op de onderscheiden relevante niveaus - Europees, nationaal, regionaal of lokaal - concrete initiatieven kunnen worden genomen. Specifieke maatregelen zullen worden onderworpen aan een geschikte effectbeoordeling overeenkomstig de gevestigde EU-beginselen inzake betere regelgeving. De rol van de Commissie is om voorstellen te doen op gebieden waarop de EU bevoegd is, en, in alle andere gevallen, initiatieven te ondersteunen die op de diverse niveaus worden genomen, de uitwisseling van informatie te bevorderen, de beste resultaten op te sporen en te verspreiden en de bereikte vooruitgang nauwlettend te volgen.