



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 17.03.2000
COM(2000) 125 definitief

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

**PRIORITEITEN OP HET GEBIED VAN VERKEERSVEILIGHEID
IN DE EUROPESE UNIE
VOORTGANGSRAPPORT EN
RANGSCHIKKING VAN ACTIES NAAR PRIORITEIT**

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

**PRIORITEITEN OP HET GEBIED VAN VERKEERSVEILIGHEID
IN DE EUROPESE UNIE
VOORTGANGSRAPPORT EN
RANGSCHIKKING VAN ACTIES NAAR PRIORITEIT**

Samenvatting

Er is geen reden tot zelfgenoegzaamheid als het gaat over verkeersveiligheid. Weliswaar is er sprake van een afname van het aantal verkeersdoden, maar deze dalende lijn vlakkt af en nog steeds overlijden meer dan 40.000 burgers van de Europese Unie vroegtijdig ten gevolge van een verkeersongeval.

Deze mededeling gaat verder dan het actieprogramma voor de periode 1997-2001, waarin verkeersveiligheid met het '*één miljoen €-principe*' ook een sociaal-economische dimensie kreeg. Met dit principe werd voor het eerst getracht een economische prijs te verbinden aan een verkeersdode en het letsel en de schade die daarmee verbonden zijn.

De mededeling gaat in op het voorstel van de Raad en het Europees Parlement om een voortgangsrapport over het actieprogramma uit te brengen. Ook worden, zoals verzocht door het Parlement, toekomstige maatregelen gerangschikt en wordt een aanbeveling gedaan aan beleidsmakers op alle niveaus om meer aandacht te geven aan het gegeven dat de kosten van het voorkomen van verkeersongevallen over het algemeen veel lager zijn dan de economische kosten van verkeersslachtoffers en van de schade die zij veroorzaken.

Het actieprogramma voor de periode 1997-2001 kan worden beschouwd als een geslaagd lopend proces. Bijlage 3 bevat een gedetailleerde en systematische opsomming van aangenomen of nog in behandeling zijnde maatregelen. Er is veel bereikt op strategisch gebied, ten aanzien van verbeterde controle op naleving van verkeersregels, bewustmaking van het publiek met betrekking tot verkeersveiligheid en het verzamelen en verspreiden van informatie over veiligheidskwesties.

Een meercriteria-analyse gevolgd door een beoordeling van de kosteneffectiviteit van de acties in het programma voor de periode 1997-2001 hebben geleid tot de formulering van de volgende prioriteiten voor de korte en de middellange termijn op het gebied van verkeersveiligheid in de Europese Unie:

- voortzetting van de samenwerking in en ontwikkeling van EuroNCAP (European New Car Assessment Programme);
- campagnes en wetgeving over veiligheidsgordels en kindergordels en -zitjes;
- aanbeveling aan de lidstaten over het toegestane alcoholgehalte in het bloed in het verkeer;
- wetgeving over snelheidsbegrenzers voor lichte bedrijfsvoertuigen;

- ontwikkeling van richtsnoeren voor het beheer van plaatsen met een hoog ongevallencijfer en voor ontwerpen van wegen met een minder gevaarlijke infrastructuur (wegen die bij ongevallen minder snel letsel zullen veroorzaken);
- wetgeving over een veiligere voorzijde van auto's voor voetgangers en fietsers.

Naast deze hoofdprioriteiten worden in deze mededeling vijf andere maatregelen genoemd waarvoor meer onderzoek naar kosteneffectiviteit wenselijk is: medische normen voor rijbewijzen, normen voor rijexamens, het voeren van licht overdag, effecten van geneesmiddelen op het rijgedrag en slachtofferhulp na ongevallen.

Drie ondersteunende maatregelen kregen ook een hoge prioriteit: de CARE-gegevensbank met ongevallenstatistieken, een geïntegreerd informatiesysteem en onderzoek naar normen voor voertuigtelematica.

Tenslotte bevat deze mededeling een aanbeveling van de Commissie waarin de regeringen en plaatselijke en regionale overheden van de lidstaten worden gestimuleerd om over te gaan tot het berekenen van de kosten en effecten van verkeersveiligheidsmaatregelen, investeringen in deze maatregelen te verhogen en mechanismen te ontwikkelen waardoor de voordelen van verkeersveiligheidsmaatregelen directer waarneembaar zijn voor beleidsmakers en voor degenen die de tenuitvoerlegging ervan financieren.

INHOUD

1.	INLEIDING	5
1.1.	De verkeersveiligheid in de Europese Unie	5
1.2.	Het verkeersveiligheidsprogramma van de Europese Unie voor de periode 1997-2001	6
1.3.	Waarom deze mededeling?	7
2.	RESULTATEN VAN HET ACTIEPROGRAMMA SINDS APRIL 1997	7
2.1.	Reikwijdte	7
2.2.	Verbeterde controle op naleving van verkeersregels	8
2.3.	Bewustmaking van het publiek	10
2.4.	Verzamelen en verspreiden van informatie	11
3.	PRIORITEITEN IN HET EU-PROGRAMMA VOOR VERKEERSVEILIGHEID	12
3.1.	Methoden	12
3.2.	Meercriteria-analyse	13
3.3.	Beoordeling van de kosteneffectiviteit	16
3.4.	Samenvatting van de resultaten	19
4.	CONCLUSIE	23
4.1.	EU-prioriteiten voor de korte en de middellange termijn	23
4.2.	Aanbeveling van de Commissie	25
	Bijlage 1: Gegevensbank van verkeersongevallen	27
	Bijlage 2: Kosten van verkeersongevallen	33
	Bijlage 3: Resultaten van het verkeersveiligheidsprogramma voor de periode 1997-2001	34
	Bijlage 4: Duur van de effecten van verkeersveiligheidsmaatregelen	46

1. INLEIDING

1.1. De verkeersveiligheid in de Europese Unie

In april 1997 heeft de Commissie een mededeling uitgebracht over verkeersveiligheid in de Europese Unie¹, waarin tevens een programma met maatregelen was opgenomen.

In deze mededeling wordt de verkeersveiligheid in de Europese Unie behandeld op basis van de verwachte ontwikkeling van het totale aantal verkeersdoden en uitgaande van een voortzetting van trends van het verleden.

Een dergelijk scenario zou voor de vijftien lidstaten neerkomen op een daling van het aantal verkeersdoden van 45.000 in 1995 naar 38.000 in 2000, vervolgens 32.000 in 2005 en 27.000 in 2010.

In Bijlage 1 staan diverse, tot 1997/1998 bijgewerkte statistieken, die onvermijdelijk tot de volgende conclusies leiden:

- Het aantal verkeersdoden is de afgelopen tien jaar sterk teruggebracht. Volgens de meeste deskundigen is dat vooral te danken aan:
 - veiliger auto's
 - het toegenomen gebruik van veiligheidsgordels
 - minder rijden onder invloed
 - maatregelen om het verkeer rustiger te maken en de snelheid omlaag te brengen.

De dalende lijn van het aantal verkeersongevallen met dodelijke afloop lijkt echter af te vlakken; in 2000 zullen daarom naar verwachting meer dan 38.000 verkeersdoden vallen (tabel 1 en 2). Ook de andere schattingen die in 1997 zijn gedaan voor de latere perioden waren kennelijk te optimistisch

Er is nog steeds sprake van enorme verschillen tussen de lidstaten (tabel 3). Dit gegeven leidt wederom tot de conclusie dat veel verbetering te realiseren zou zijn door eenvoudig overal in de Europese Unie erkende beste praktijken toe te passen.

- Er is geen reden tot zelfgenoegzaamheid, ook niet in de lidstaten die over het geheel betere statistieken vertonen. In de tabellen 4, 5 en 6 staan cijfers met betrekking tot de kwetsbaarste weggebruikers die aangeven hoe verbetering kan worden bewerkstelligd aan de hand van gericht beleid voor deze categorieën.

Veel nationale overheden hebben helaas ondervonden dat maatregelen die het onpeilbare menselijk leed achter deze statistieken zouden verminderen, zoals een betere controle op rijden onder invloed, een beter snelheidsbeleid en verantwoordelijker reclame, nog steeds moeten worden verdedigd tegen misplaatste beschuldigingen van "beperking van de persoonlijk vrijheid".

¹ COM(97)131 def. - 9.4.1997

De verantwoordelijkheid voor het verbeteren van de trend van een grotere daling van het aantal verkeersdoden ligt bij de overheden op alle niveaus, ook dat van de Europese Unie, waar de juiste kaders moeten worden vastgelegd.

1.2. Het verkeersveiligheidsprogramma van de Europese Unie voor de periode 1997-2001

Het tweede verkeersveiligheidsprogramma "Een grotere verkeersveiligheid in de Europese Unie" bevat een programma voor de periode 1997-2001. Er worden meer dan zestig actiegebieden ingedeeld in drie hoofdcategorieën geïdentificeerd:

- 1) Verzamelen en verspreiden van informatie over:
 - de ontwikkeling van voorlichtingscampagnes over verkeersveiligheid in de Europese Unie;
 - doelgebieden;
 - doelgroepen;
 - effectieve maatregelen (met inbegrip van de potentiële voordelen van maatregelen die genomen zouden kunnen worden en een evaluatie van de doeltreffendheid van maatregelen die reeds genomen zijn);
 - de tenuitvoerlegging en handhaving van wetgeving;
 - de snelle overdracht van informatie en beste praktijken in de hele Gemeenschap.
- 2) Aanzet geven tot en ondersteunen van maatregelen ter voorkoming van ongevallen, met de nadruk op de menselijke factor en de wisselwerking met de verkeersomgeving.

Tot deze maatregelen behoren wetgeving, proefprojecten en campagnes die moeten zorgen voor een betere bewustmaking van de weggebruiker, een verbetering van diens vaardigheden of lichamelijke conditie, uitgebreide controleprocedures en technische maatregelen die erop gericht zijn een veiligere situatie te scheppen.
- 3) Aanzet geven tot en ondersteunen van maatregelen om de gevolgen van ongevallen te beperken.

Hierbij wordt gedacht aan bescherming van de weggebruiker door middel van veiligheidsgordels, valhelmen en voertuigen met een grotere botsbestendigheid, alsook aan voorstellen voor de ontwikkeling van Europese normen en richtsnoeren voor een veiligere infrastructuur indien een ongeval plaatsvindt.

In het programma wordt de introductie van het sociaal-economische aspect van verkeersveiligheid beschouwd als een sleutelement van de strategie die moet leiden tot versnelde invoering van verbeteringen doordat zo effectief mogelijk gebruik wordt gemaakt van de steeds schaarsere overheidsmiddelen. Deze strategie is gebaseerd op het principe dat in het verkeersveiligheidsbeleid van de lidstaten ten

volle rekening moet worden gehouden met de hoge kosten van ongevallen, die ruwweg werden geschat op één miljoen euro per geregistreerde verkeersdode (Bijlage 2). In deze schatting zijn alleen de directe economische kosten en de waarde van verloren productie opgenomen van gemelde verkeersongevallen en de slachtoffers daarvan. Er is geen schatting in verwerkt van niet-gemelde ongevallen of van de waarde van menselijk leven, die zeer aanzienlijk kan zijn. Sommige lidstaten nemen in hun nationale schattingen wel een waardering voor menselijk leven op, maar andere doen dat niet met het argument dat aan een leven geen geldwaarde kan worden toegekend. Hoewel dus in de één miljoen euro-regel de werkelijke kosten van verkeersongevallen worden onderschat, wordt hiermee wel een aanvaardbare uniforme minimumwaardering gegeven.

Tijdens de besprekingen over de mededeling door andere instellingen van de Commissie werd ook de noodzaak genoemd om een selectie te maken uit of prioriteiten vast te stellen voor de voorgestelde maatregelen op grond van verschillende criteria, bijvoorbeeld kosteneffectiviteit en/of belang voor een vermindering van het aantal verkeersslachtoffers. De Raad en het Parlement hebben de Commissie bovendien gevraagd om regelmatig verslag uit te brengen over de voortgang van het programma.

1.3. Waarom deze mededeling?

Ten eerste wordt met deze mededeling gevolg gegeven aan de voorstellen die in de Raad en het Europees Parlement tijdens de besprekingen over dit onderwerp en bij andere gelegenheden naar voren zijn gebracht, om een voortgangsrapport op te stellen over het actieprogramma voor 1997.

Ten tweede worden, zoals eveneens door het Europees Parlement in zijn resolutie verzocht, in deze publicatie prioriteiten vastgesteld voor de voorgestelde maatregelen. Dit is gedaan op basis van de mogelijkheden voor verlaging van het aantal verkeersdoden en de kosteneffectiviteit van de acties, maar er wordt ook rekening gehouden met een aantal andere criteria die minder eenvoudig kunnen worden gekwantificeerd, zoals toegevoegde Europese waarde, politieke haalbaarheid en maatschappelijke acceptatie.

Ten derde bevat deze mededeling, zoals aangekondigd in het actieprogramma voor 1997, een aanbeveling voor besluitvorming op alle niveaus op het gebied van verkeersveiligheid, die ertoe moet leiden dat meer nadruk komt te liggen op de hoge economische kosten van verkeersongevallen vergeleken met de kosten van de veiligheidsmaatregelen. Bovendien zouden mechanismen moeten worden ontwikkeld waarmee de voordelen van verkeersveiligheidsmaatregelen zichtbaarder worden voor beleidsmakers.

2. RESULTATEN VAN HET ACTIEPROGRAMMA SINDS APRIL 1997

2.1. Reikwijdte

Toen het actieprogramma verscheen, werden verschillende acties reeds uitgevoerd of stonden ze op het punt te worden gestart. Voor bepaalde maatregelen heeft het programma een katalysatorfunctie vervuld, met name doordat hiermee het economische aspect aan de orde werd gesteld. Ook heeft het programma aanzienlijke invloed gehad op acties die niet als EU-activiteiten zijn gestart.

Bijlage 3 bevat een gedetailleerde en systematische opsomming van aangenomen of nog in behandeling zijnde maatregelen uit het actieprogramma, evenals een aantal aanvullende maatregelen die weliswaar niet in het programma zijn opgenomen, maar wel een belangrijke invloed hebben op de verkeersveiligheid.

De volgende paragrafen bevatten een korte beschrijving van de belangrijkste strategische activiteiten op EU-niveau sinds april 1997, op het gebied van verbeterde controle op naleving van verkeersregels, bewustmaking van het publiek en het verzamelen en verspreiden van informatie.

2.2. Verbeterde controle op de naleving van de verkeersregels

Sinds april 1997 zijn de volgende acties uit het programma op het gebied van wetgeving en handhaving van wetgeving uitgevoerd.

Wetgevende maatregelen

Verordening betreffende de tweede generatie van controleapparaten. Aangenomen door de Raad op 24.9.1998 (Verordening (EG) nr. 2135/98)

Nadat de technische voorbereidingen zijn afgerond, zal deze Verordening zorgen voor de invoering, vanaf 2002, van digitale controleapparatuur voor de registratie van rij- en rusttijden. Deze apparatuur zal controles langs de weg en systematische in-huis controles bij de exploitant vergemakkelijken.

Voorstel voor een richtlijn van de Raad betreffende een regeling voor technische controles aan de wegwijk van in de Gemeenschap aan het wegverkeer deelnemende bedrijfsvoertuigen (voorstel van de Commissie COM(98)117 def. van 11.3.1998)

Bij aanneming van dit voorstel wordt er een regeling ingevoerd voor controles langs de weg van de veiligheids- en milieuprestaties van alle bedrijfsvoertuigen, ongeacht of deze geregistreerd zijn in de Europese Unie.

Voorstel voor een richtlijn van de Raad betreffende de harmonisatie van de exameneisen voor veiligheidsadviseurs voor het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg, per spoor of over de binnenwateren (voorstel van de Commissie COM(98)174 def. van 19.3.1998)

Dit voorstel vormt een aanvulling op de huidige wetgeving betreffende veiligheidsadviseurs voor het vervoer (Richtlijn 96/35/EG) met bepalingen over de harmonisatie van exameneisen voor deze adviseurs.

Voorstel voor een Richtlijn betreffende de beschermingsinrichting aan de voorzijde tegen klemrijden van motorvoertuigen (COM(99)32 def. van 10.2.1999)

Dit voorstel geeft definities van technische normen voor de typegoedkeuring van dit soort inrichtingen met als doel het aantal verkeersslachtoffers en ernstige verwondingen in geval van een botsing tussen zware vrachtwagens en kleinere voertuigen terug te brengen.

Ontzegging van de rijbevoegdheid

Op 18 juni 1998 hebben de vijftien lidstaten een overeenkomst ondertekend voor effectieve uitvoering in de gehele Unie van ontzeggingen van de rijbevoegdheid. Onder de overeenkomst vallen ontzeggingen naar aanleiding van specifieke verkeers-overtredingen, zoals door- of wegrijden na een ongeval, rijden onder invloed van alcohol en rijden met een hogere snelheid dan toegestaan is. De overeenkomst is gebaseerd op het principe dat de staat waar de overtreding is begaan, de centrale instantie van de staat van de vaste verblijfplaats van de bestuurder onverwijld in kennis stelt van de ontzegging en dat deze hieraan uitvoering geeft.

Alcohol

Wetgeving met betrekking tot de maximaal toegestane alcoholconcentratie in het bloed van bestuurders

Sinds april 1997 hebben nog eens vier lidstaten (Denemarken, Spanje, Oostenrijk en Duitsland) hun wetgeving aangepast teneinde het toegestane alcoholpromillage te verlagen van 0,8 mg/ml naar 0,5 mg/ml. Hierdoor zijn er op dit moment nog maar vier lidstaten (Ierland, Italië, Luxemburg en het Verenigd Koninkrijk) waar het wettelijk toegestane alcoholpromillage hoger is dan 0,5 mg/ml. De Commissie is van mening dat de verschillen in toegestane promillages in de Europese Unie de geloofwaardigheid van de lagere, op recente onderzoeksgegevens gebaseerde promillages ondermijnen. Zoals het Europees Parlement tijdens zijn debatten over het verkeersveiligheidsprogramma voor de periode 1997-2001 nogmaals onderstreepte, is alcohol nog steeds een van de belangrijkste oorzaken van verkeersongevallen. De commissie Vervoer van het nieuwe Europees Parlement heeft het oude voorstel van de Commissie (COM(88)707 def. en (89)640 def.) voor invoering van een maximaal alcoholpromillage van 0,5 mg/ml niet goedgekeurd en heeft de Commissie gevraagd om een nieuw voorstel op te stellen waarin de ontwikkelingen op dit gebied van de afgelopen tien jaar zijn verwerkt. De Commissie erkent echter het subsidiariteitsbeginsel op dit vlak, naast het feit dat de meeste lidstaten al zijn overgegaan tot een limiet van 0,5mg/ml of lager. In plaats van een nieuw wetgevingsvoorstel overweegt de Commissie dan ook een aanbeveling aan de lidstaten te doen, waarin de noodzaak wordt benadrukt om in dit verband te komen tot een effectievere handhaving en internationale samenwerking bij de vervolging van chauffeurs die zich schuldig hebben gemaakt aan rijden onder invloed, alsmede de invoering van 0,5%-maxima of lager voor bepaalde categorieën.

Verdovende middelen en geneesmiddelen

Gezien de toenemende bezorgdheid ten aanzien van ongevallen die samenhangen met het gebruik van geneesmiddelen en illegale verdovende middelen en teneinde de situatie in verband met dit complexe onderwerp te verder te bestuderen, heeft de groep op hoog niveau voor verkeersveiligheid eind 1997 besloten om de werkgroep voor alcohol, drugs, geneesmiddelen en het besturen van voertuigen haar werkzaamheden te laten hervatten. Deze werkgroep werd gevraagd de beste praktijken vast te stellen en aanbevelingen te formuleren voor maatregelen op EU-niveau. De resultaten hiervan zijn naar verwachting medio 2000 beschikbaar.

In het vierde kaderprogramma is een onderzoeksproject (ROSITA) gestart voor de ontwikkeling van een bruikbare test voor drugscontrole langs de weg. Uit de

resultaten van een onderzoek naar de voorlichting die gebruikers van geneesmiddelen in verschillende lidstaten krijgen, komt naar voren dat er nog steeds onvoldoende voorlichting wordt gegeven over mogelijke effecten op het rijgedrag.

2.3. Bewustmaking van het publiek

EuroNCAP

In haar mededeling van 1997 heeft de Commissie bekendgemaakt dat zij de oprichting wilde steunen van EuroNCAP, een programma dat nieuwe auto's op veiligheid beoordeelt, teneinde via adequate consumentenvoorlichting over de passieve (secundaire) veiligheid van auto's een markt voor veiligheid te scheppen.

In het consortium EuroNCAP werken nu de Europese Commissie, de ministeries van Verkeer van het Verenigd Koninkrijk, Duitsland, Frankrijk, Zweden en Nederland, de FIA/AIT en de bijbehorende organisaties van automobilisten en van consumenten samen. Andere lidstaten zullen zich hier binnenkort bij aansluiten.

EuroNCAP onderwerpt auto's aan frontale en zijwaartse botsproeven en beoordeelt nieuwe voorzijden vanuit het oogpunt van de veiligheid voor voetgangers en fietsers. Tot nog toe zijn de resultaten van tests van zeven verschillende autocategorieën gepubliceerd.

Dankzij de financiële ondersteuning van de Commissie kon EuroNCAP een uitgebreider testprogramma uitvoeren met meer verschillende auto's per categorie dan anders het geval was geweest. EuroNCAP heeft een belangrijke invloed gehad op zowel het ontwerp van nieuwe auto's als de installatie van veiligheidsvoorzieningen in bestaande automodellen ter bescherming van de inzittenden. De meeste fabrikanten hebben rechtstreeks contact met de coördinatoren van het programma om het tijdstip waarop nieuwe producten op de markt komen, zo te kunnen bepalen dat daarbij kan worden gegarandeerd dat het nieuwste (en veiligste) model van een auto getest is op botsbestendigheid.

Dankzij het programma is de consument zich veel meer bewust geworden van het belang van veiligheid, wat onder andere kan worden afgelezen aan de verkoopcijfers van auto's waarvan de testresultaten bijzonder goed waren.

De 10 seconden-campagne

De Europese Commissie heeft een belangrijke financiële bijdrage geleverd aan verschillende publiekscampagnes, waaronder de campagne "Tien seconden die uw leven kunnen redden", die van april tot oktober 1998 werd gevoerd. In deze in heel Europa gevoerde campagne werden vier eenvoudige handelingen uitgelicht, die bij elkaar minder dan tien seconden kosten en die bij een ongeval iemands leven kunnen redden. De handelingen waren: gordel omdoen, stoel en hoofdsteun aanpassen, losse bagage in de kofferbak, kinderen in een kinderzitje/kindergordel.

Video's over alcohol en verkeer

De Commissie heeft de productie van een aantal video's gefinancierd. Deze zijn gebaseerd op een Deens concept en laten jongeren de negatieve effecten van alcohol op de rijvaardigheid zien. De video's zijn vaak vertoond in jongerenclubs, enz.

MTV-video's

De Commissie heeft in samenwerking met MTV, de tv-zender voor pop-/rockmuziek, drie korte video's geproduceerd die zich richten op een jongerenpubliek en onderwerpen behandelen als gordel om en rijden onder invloed van alcohol of drugs. De video's werden in het voorjaar en de zomer van 1999 vertoond op de vier Europese netwerken van MTV.

2.4. Verzamelen en verspreiden van informatie

CARE-gegevensbank

In het kader van Beschikking 93/704/EG van de Raad is een gegevensbank opgezet van alle ongevallenstatistieken waarbij minimaal sprake is van lichamelijk letsel, zoals geregistreerd door de landelijke politiediensten. Deze gegevensbank is een betrouwbaar hulpmiddel gebleken voor het analyseren van ongevallen met dodelijke afloop. Gegevens over ongevallen met lichamelijk letsel worden echter nog steeds niet allemaal geregistreerd en verwerkt, doordat hiervoor op nationaal niveau verschillende meldingsprocedures gelden, verschillende definities van letsel worden gehanteerd en er verschillende wettelijke eisen bestaan voor het melden van ongevallen met lichamelijk letsel. In juni 1997 werd over dit onderwerp een voortgangsverslag ingediend bij de Raad en het Europees Parlement. In zijn resolutie van 18 juni 1997 heeft de Raad de Commissie opgeroepen om door te gaan met de ontwikkeling van deze Europese gegevensbank van verkeersongevallen.

Een eerste reeks omzettingsregels waarmee ongelijksoortige nationale gegevens worden omgezet in gemeenschappelijke variabelen, is onlangs opgenomen in het CARE-systeem. Hiermee kan een aanzienlijk groter aantal vergelijkbare ongevallenstatistieken worden gegenereerd. CARE-gegevens waarover de Commissie reeds beschikte, zijn al gebruikt om de ontwikkeling van beleid te ondersteunen. Dat was bijvoorbeeld het geval:

- in de discussie over het toegestane alcoholpromillage: het leeftijdsprofiel van verkeersdoden en slachtoffers met verwondingen bij letselongevallen van bepaalde groepen weggebruikers;
- bij de beoordeling van het effect van de zomertijd op verkeersongevallen: de spreiding van verkeersdoden, binnen en buiten de bebouwde kom, naar lichtomstandigheden en kalendermaand;
- bij de beoordeling van de huidige veiligheidscijfers van tunnels: de betrokkenheid bij ongevallen van zware vrachtwagens en andere voertuigen in tunnels (voor de drie lidstaten die deze gegevens registreren);
- bij de beoordeling van het aandeel van zware voertuigen in ongevallen, in samenhang met het toegestane alcoholpromillage: de betrokkenheid van zware vrachtwagens en bussen in ongevallen met dodelijke afloop;
- de incidentie van ongevallen met verkeersdoden waarbij vermoeidheid een rol speelt, op basis van de gegevens van zeven lidstaten die deze informatie registreren;

- bij de beoordeling van mogelijke effecten op de verkeersveiligheid van rijverboden in het weekend: de spreiding naar dag van de week van de betrokkenheid van zware vrachtwagens bij ongevallen met dodelijke afloop;
- de betrokkenheid bij ongevallen met en zonder dodelijke afloop van ‘gebrekkige banden’, in antwoord op vragen van bandenfabrikanten naar de rol van problemen met banden bij verkeersongevallen.

Het voeren van licht overdag

Over het onderwerp *verlichting voeren overdag* lopen de meningen uiteen. De Nederlandse Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) kreeg daarom opdracht hiernaar onderzoek te doen. De bevindingen in het verslag van de SWOV laten een positieve kosten-batenanalyse zien en pleiten voor invoering van verlichting overdag.

Met het oog op de vele aspecten van dit onderwerp werd met de lidstaten besloten om een groep van deskundigen in te stellen die nader onderzoek moest doen naar het voeren van licht overdag. Deze groep kwam bijeen binnen de groep op hoog niveau voor verkeersveiligheid. Hoewel men het niet op alle punten eens kon worden, concludeerde de groep op hoog niveau dat het tijd was om actief campagne te voeren voor invoering van verlichting overdag.

3. PRIORITEITEN IN HET EU-PROGRAMMA VOOR VERKEERSVEILIGHEID

3.1. Methoden

De Commissie heeft in haar verkeersveiligheidsprogramma voor de periode 1997-2001 een aantal acties vastgesteld die moeten worden uitgevoerd om de verkeersveiligheid te verbeteren. Het actieprogramma is besproken door het Europees Parlement en het Economisch en Sociaal Comité en van opmerkingen voorzien door overheids- en niet-overheidsdeskundigen. Hierbij werden de genoemde acties in grote lijnen ondersteund, hoewel over het algemeen gevraagd werd om concretere definities en een rangschikking naar prioriteit.

Voor het vaststellen van prioriteiten beschouwen gezaghebbende deskundigen de kosteneffectiviteitsanalyse als een van de belangrijkste elementen die bijdragen aan een "volwassen" benadering van verkeersveiligheid, omdat het een methode is die rationele besluitvorming mogelijk maakt op basis van de betrouwbaarste beschikbare gegevens. In een kosteneffectiviteitsanalyse gaat het erom de goedkoopste manier te vinden om een bepaalde beleidsdoelstelling te verwezenlijken. Kosteneffectiviteitsberekeningen kunnen in een bredere maatschappelijke context worden geplaatst doordat de kosten van de maatregel per voorkomen verkeersdode worden vergeleken met de baten die verbonden zijn met één voorkomen verkeersdode (de "één miljoen euro-test"). Door een dergelijke vergelijking lijkt de kosteneffectiviteitsanalyse op een kosten-batenanalyse aan de hand waarvan beleidsmakers eenvoudiger prioriteiten kunnen stellen teneinde openbare middelen zo efficiënt mogelijk te benutten.

Naast de kosteneffectiviteit van een maatregel dient het geschatte potentiële aantal voorkomen verkeersslachtoffers een belangrijke factor te zijn bij de keuze van te ondernemen acties.

Het actieprogramma voor 1997 bevat echter een aantal maatregelen die betrekking hebben op de verzameling en verspreiding van informatie en op onderzoek. Het gaat hierbij niet om specifieke verkeersveiligheidsmaatregelen, maar om activiteiten die informatie genereren om beleid zowel te kunnen bewaken als sturen. Ze kunnen alleen, betrekkelijk subjectief, naar prioriteit worden gerangschikt aan de hand van door verkeersbeleidsmakers waargenomen baten, maar moeilijk worden beoordeeld aan de hand van de criteria kosteneffectiviteit en/of potentiële vermindering van het aantal verkeersslachtoffers.

Verder is er ook nog een aantal kwalitatieve criteria, zoals maatschappelijke aanvaardbaarheid, de politieke context en de effecten op andere beleidsmaatregelen, die niet in een economische analyse kunnen worden geïntegreerd, maar desalniettemin een belangrijke rol spelen bij het vaststellen van prioriteiten voor de acties. Deze criteria kunnen alleen in een subjectievere beoordeling worden toegepast.

Een volledige beoordeling van de kosteneffectiviteit is een gecompliceerd proces, omdat in veel gevallen niet voldoende gegevens beschikbaar zijn, waardoor eerst verder onderzoek vereist is. Daarom werd, rekening houdend met bovengenoemde subjectieve criteria, besloten pragmatischer te werk te gaan en de eerste rangschikking naar prioriteit in het verkeersveiligheidsprogramma van de Europese Unie in twee fasen door te voeren.

- De eerste fase behelsde een *kwalitatieve* prioritering van de maatregelen. Teneinde de subjectieve aspecten hiervan te verminderen, werd deze strategische aanpak uitgevoerd aan de hand van een systematische meercriteria-analyse waarbij de meningen van verkeersbeleidsmakers in de lidstaten werd betrokken.
- Hierna volgde een schatting van de *kwantitatieve* aspecten van de acties die hoog waren geëindigd in de eerste fase. In een aantal specifieke gevallen moest hiervoor een berekening worden gemaakt van de mogelijkheden die de maatregel bood om het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen en van de kosteneffectiviteit van de maatregel.

3.2. Meercriteria-analyse

Voor een strategische vaststelling van prioriteiten binnen het actieprogramma werd aan de vertegenwoordigers van de lidstaten in de groep op hoog niveau voor verkeersveiligheid, alsmede aan een aantal gezaghebbende deskundigen in Europa gevraagd iedere voorgestelde actie in het programma voor acht verschillende criteria een cijfer van 1 tot en met 5 te geven.

De volgende criteria werden uitgekozen op grond van vergelijkbare beoordelingen op andere beleidsterreinen (bijv. milieu), waar strategische prioriteiten werden vastgesteld voordat een economische analyse kon worden verricht:

1. Toegevoegde Europese waarde: In hoeverre zou uitvoering van de maatregel op EU-niveau stroken met de gedachte dat de EU alleen beleid mag vaststellen als dit op EU-niveau effectiever kan worden gedaan dan op nationaal of lager niveau?

2. Institutionele verplichting: In hoeverre sluit de maatregel aan op bestaande en in het verleden aangegane verplichtingen van relevante organisaties op Europees niveau (bijv. regeringen van lidstaten, brancheorganisaties, ontwikkelaars van proefprogramma's)?
3. Maatschappelijke acceptatie: In hoeverre wordt de maatregel door een meerderheid van de burgers in de lidstaten als legitiem beschouwd?
4. Politieke haalbaarheid: In hoeverre kan zonder meer een besluit over de maatregel worden genomen door politieke beslissers (op het niveau van de EU en op nationaal, regionaal en plaatselijk niveau), gezien de mogelijke druk die op de besluitvorming wordt uitgeoefend door allerlei georganiseerde belangengroepen?
5. Mogelijkheden van institutionele tenuitvoerlegging: In hoeverre kunnen de overheidsinstellingen die hiervoor verantwoordelijk zijn de maatregel effectief toepassen, gezien hun huidige strategieën en middelen (bijv. middelen voor toezicht en tenuitvoerlegging)?
6. Uitvoerbaarheid voor doelgroepen: In hoeverre kunnen de doelgroepen (bijv. automobilisten, autoproducenten, scholen, instanties die rijbewijzen afgeven, enz.) de maatregel effectief toepassen, gezien hun huidige strategieën en huidige (beperkte) middelen?
7. Geen negatieve externe effecten voor derden (bijv. dat sommige vormen van toezicht zouden kunnen worden beschouwd als inbreuk op de persoonlijke levenssfeer).
8. Onafhankelijkheid van de gevolgen van een maatregel van de uitvoering van andere aanvullende maatregelen (behalve als uitvoering van de maatregel een randvoorwaarde is voor een succesvolle uitvoering van andere maatregelen, wat inhoudt dat de maatregel eerst moet worden uitgevoerd zodat latere maatregelen effectief kunnen zijn).

Uit de reacties en opmerkingen die binnenkwamen, werd duidelijk dat deze fase gecompliceerd was. Dit heeft ertoe geleid dat een aantal van de in het programma geïdentificeerde acties een explicietere invulling kreeg, namelijk wat betreft:

- het niveau waarop het initiatief voor de actie moet worden genomen (EU, nationaal, plaatselijk);
- het soort actie dat wordt bedoeld (wettelijk, onderzoek, uitwisseling van informatie, campagnes).

De rangschikking van de acties op basis van de ontvangen reacties werd uitgevoerd met verschillende wegingsfactoren voor de eerder genoemde criteria, teneinde de gevoeligheid van het model te toetsen. Hieruit bleek dat de uitkomst niet ingrijpend werd beïnvloed door deze variaties.

Er werd besloten twee aparte berekeningen uit te voeren om onderscheid te kunnen maken tussen prioriteiten voor acties op communautair niveau en voor acties die meer nut zouden hebben op nationaal of plaatselijk niveau. In de eerste berekening

kreeg het criterium "Toegevoegde Europese waarde " een weging van 50% van het totaal en werden alle andere criteria gelijk verdeeld over de resterende 50%. In de tweede berekening werd het criterium "Toegevoegde Europese waarde" niet meegenomen.

In de volgende tabel staan de resultaten van deze berekeningen gegroepeerd in clusters van verwante acties.

Hoogste prioriteit op communautair niveau (bij beoordeling 50% gewicht voor het criterium "Toegevoegde Europese waarde ")
<ul style="list-style-type: none">– Botsbestendigheid van voertuigen² (bijv. EuroNCAP, "niet-agressief" ontwerp van motorvoertuigen, veiligere voorzijden van auto's voor voetgangers en fietsers en beschermingsinrichting aan de voorzijde tegen klemrijden)– Gebruik van veiligheidsgordels en kindergordels en -zitjes; gebruik van valhelmen voor motorfietsers en fietsers– Controlesysteem van de EU voor de verkeersveiligheid; CARE-gegevensbank; CARE plus; informatiesysteem voor nationale tenuitvoerlegging van maatregelen; informatiesysteem voor onderzoek; geïntegreerd informatiesysteem

²

De acties waaraan binnen de clusters de hoogste prioriteit is toegekend en waarvoor een verdere kosteneffectiviteitsanalyse is uitgevoerd, zijn vet weergegeven.

Hoge prioriteit op communautair niveau (bij beoordeling 50% gewicht voor het criterium "Toegevoegde Europese waarde ")

- Snelheidsbegrenzers voor vrachtwagens (evaluatie); Variabele snelheidsopgaven; **snelheidsbegrenzers voor lichtere voertuigen**
- Informatie tijdens de reis (Radio Data Systems, Traffic Message Channel (RDS-TMC)); systeem voor de oproep van hulpdiensten; automatisch opsporen van incidenten (AID - Automatic Incident Detection) en beheer van noodsituaties
- **Alcohol**; verdovende middelen/geneesmiddelen
- Medische eisen voor rijbewijzen; rijexamens; ontzegging van de rijbevoegdheid
- **Het voeren van licht overdag**

Aanvullende hoge prioriteiten voor actie op nationaal/plaatselijk niveau (bij beoordeling geen weging voor het criterium "Toegevoegde Europese waarde ")

- Betere reclame
- Slachtofferhulp na ongevallen
- **Ontwerpen van wegen met een minder gevaarlijke infrastructuur; beheer van plaatsen met een hoog ongevallencijfer** (inclusief veiligheidsaudits van de infrastructuur, snelheidsbeheer via de infrastructuur)

3.3. Beoordeling van de kosteneffectiviteit

Bereik

Voor een beoordeling van de kosteneffectiviteit van acties op het gebied van verkeersveiligheid worden financiële waarderingen toegekend gemeten in aantallen voorkomen verkeersslachtoffers.

Eerst moet het bereik van een mogelijke maatregel worden gedefinieerd. Acties op Europees niveau kunnen van toepassing zijn op heel Europa, zoals maatregelen voor typegoedkeuring van voertuigen. Maar in sommige gevallen kan een actie ook alleen voor een aantal lidstaten gelden, bijvoorbeeld bij gerichte campagnes. Op plaatselijk niveau kan de waarde van bepaalde infrastructuurverbeteringen zelfs per afzonderlijke maatregel worden berekend (bijv. per kilometer of per verkeersplein).

Mogelijkheden voor terugdringing van het aantal verkeersslachtoffers

Als het bereik van een maatregel is gedefinieerd, kan de effectiviteit ervan worden berekend op basis van de potentiële terugdringing van het aantal verkeersslachtoffers als gevolg van de maatregel. Voor de meeste acties op het gebied van verkeersveiligheid op Europese schaal moeten de mogelijkheden voor terugdringing van het aantal verkeersslachtoffers worden berekend op basis van een statistische analyse, waarbij wordt aangenomen dat een aantal verkeersslachtoffers niet zou zijn gevallen als een bepaalde factor (bijv. alcohol, geen gordel om, slechte infrastructuur) niet aanwezig zou zijn geweest. Deze analyse begint doorgaans met de bestudering van trends in gegevens over verkeersongevallen vóór en na de invoering van een verkeersveiligheidsmaatregel.

In paragraaf 3.1 is reeds uiteengezet dat de mogelijkheden voor terugdringing van het aantal verkeersslachtoffers van een maatregel op zichzelf al een criterium vormen voor toekenning van een hogere prioriteit en ook de basis vormen voor de berekening van de effectiviteit van een maatregel. Omdat letselongevallen echter niet altijd worden gemeld en derhalve niet volledig zijn verwerkt in de statistieken, worden de mogelijke resultaten van maatregelen in het hiernavolgende uitgedrukt in het aantal verkeersdoden dat kan worden vermeden. Voor deze algemene beoordeling wordt aangenomen dat de verhouding tussen verkeersdoden, ernstig letsel, licht letsel en schade min of meer constant is.

Effectiviteit

De beoordeling van de effectiviteit uitgedrukt in het aantal voorkomen verkeersdoden is in sommige gevallen extreem lastig, met name als de acties gericht zijn op een mentaliteitsverandering bij weggebruikers die wel of niet kan leiden tot verandering in het rijgedrag.

Om het effect van een maatregel te kunnen berekenen, moet een kwantitatieve en een kwalitatieve correctiefactor worden toegepast op de mogelijkheid voor terugdringing van het aantal verkeersdoden die de maatregel biedt. Deze invloed van een maatregel zou het resultaat van een dergelijke maatregel zijn als er sprake is van volledige (100%) dekking van de doelgroep (kwantitatief) en een volledige (100%) naleving door de leden van deze doelgroep (kwalitatief). Dat betekent dat de effectiviteit van een maatregel kan worden berekend als het product van zijn mogelijke invloed op een terugdringing van het aantal verkeersdoden en de twee factoren die de mate van dekking en van naleving van de maatregel aangeven. Deze twee factoren moeten voor de verschillende soorten maatregelen zo nauwkeurig mogelijk worden geschat en zullen uiteraard aanzienlijke verschillen vertonen. Potentiële infrastructuurverbeteringen in heel Europa zullen bijvoorbeeld om budgettaire redenen een laag percentage vertonen voor dekking/uitvoering, maar de naleving zal nagenoeg 100% zijn omdat verkeersdeelnemers er doorgaans niet voor kunnen kiezen om deze verbeteringen uit de weg te gaan. De mate van dekking van verbeteringen aan voertuigen is afhankelijk van het aantal voertuigen dat de maatregel betreft (wetgeving voor typegoedkeuring kan betekenen dat iets alleen verplicht is voor bepaalde nieuwe voertuigen) en de naleving zal zeer hoog zijn. Voor wetgeving ten aanzien van gedrag kan de tenuitvoerlegging daarentegen 100% zijn als de maatregel alle verkeersdeelnemers betreft, maar een betrekkelijk lage naleving vertonen wanneer deze maatregel niet door het publiek wordt geaccepteerd of indien niet

voldoende wordt toegezien op de naleving ervan. In dit verband moet voor de berekening van de kosteneffectiviteit van handhaving of campagnes de kwantitatieve factor dekking worden beschouwd als het gedeelte van de mensen dat is bereikt, terwijl de naleving staat voor het gedeelte van deze mensen die daadwerkelijk hun gedrag hebben gewijzigd als gevolg van de actie.

Kosten

De berekening van kosten is in veel gevallen complex, omdat sommige kosten niet eenvoudig kunnen worden geschat, met name als een bepaalde actie externe milieukosten of kosten van verkeerscongestie genereert of reduceert, en ook omdat er invloeden kunnen zijn op andere beleidsterreinen die kosten of baten genereren. Een verdere complicatie in een kosteneffectiviteitsanalyse op Europese schaal zijn de van lidstaat tot lidstaat verschillende kosten voor aanvullende maatregelen ten gevolge van een verschil in koopkrachtpariteit. Er zijn slechts globale schattingen op basis van gemiddelden en de toepassing van omrekeningsfactoren mogelijk. Tenslotte dienen de kosten die worden toegekend aan acties, alle kosten te omvatten die worden gemaakt door overheidsinstanties of particuliere organisaties, aangezien de baten ook worden berekend op basis van de volledige maatschappelijke effecten van vermeden slachtoffers en materiële schade.

Tijdsbestek

Om de kosteneffectiviteit van verschillende veiligheidsmaatregelen te kunnen vergelijken moeten zowel het aantal voorkomen ongevallen, schadegevallen en letselgevallen als de kosten van de uitvoering van de maatregel worden gerelateerd aan een bepaald tijdsbestek. Dit is noodzakelijk omdat de verhouding tussen de kosten en de duur van effecten van veiligheidsmaatregelen sterk uiteenloopt. De duur van de effecten van verschillende maatregelen zoals geschat in het project PROMISING is weergegeven in Bijlage 4.

Voor een vergelijking van de kosten van veiligheidsmaatregelen is de eenvoudigste methode om ze om te rekenen naar jaarlijkse kosten omdat de baten (bijv. geredde levens) doorgaans ook worden berekend op jaarbasis. De eenvoudigste methode is de investeringskosten delen door het aantal jaren dat een veiligheidsmaatregel in werking is. Om echter rekening te houden met normale rentepercentages voor investeringen is het, met name voor maatregelen die effecten over meerdere jaren hebben, juist om de investeringskosten om te rekenen naar vaste jaarlijkse kosten die, indien ze de gehele relevante periode worden betaald, de oorspronkelijke investeringskosten als huidige waarde hebben.

Een voorbeeld: Als een maatregel gedurende een periode van 15 jaar effecten heeft en het rentepercentage 5% is, zijn de jaarlijkse kosten de investeringskosten gedeeld door 10,4 (en niet door 15).

Bijlage 4 bevat een complete tabel met omrekeningscoëfficiënten.

Presentatie van de resultaten

De presentatie van de kosteneffectiviteit van een verkeersveiligheidsmaatregel kan verschillen afhankelijk van de vraag voor wie de beoordeling is bedoeld.

Een consument die een veiligheidsvoorziening koopt of extra geld uitgeeft voor een veiliger auto, is vermoedelijk vooral geïnteresseerd in de procentuele risico-vermindering waar hij/zij voor betaalt. Plaatselijke overheden die in programma's voor verbeterde wegen of in een gerichte campagne investeren, zullen daarentegen willen weten hoeveel verkeersdoden en daarmee verbonden letsel en schade worden vermeden als gevolg van die investering.

Voor beleidsbeslissingen op nationaal of EU-niveau, bijvoorbeeld ten behoeve van het vaststellen van prioriteiten, kan de kosteneffectiviteit van een maatregel worden uitgedrukt als de kosten per voorkomen verkeersdode als een "geïnverteerde" kosten-effectiviteitsverhouding, wat de vergelijking met de één miljoen euro-drempel eenvoudiger maakt.

Dit levert de volgende basisformule op:

<p style="margin: 0;">Kosten van de maatregel</p> <p style="margin: 0;">Kosteneffectiviteit = $\frac{\text{-----}}{\text{Potentiële terugdringing aantal verkeersdoden} \times \text{Dekking} \times \text{Naleving}}$</p>

Aan de hand van deze methode is de kosteneffectiviteit beoordeeld van bepaalde acties die een hoge prioriteit hebben gekregen in de meercriteria-analyse (beschreven in paragraaf 3.2). Hoewel in deze mededeling hoofdzakelijk de prioriteiten voor acties op EU-niveau worden behandeld, is voor de maatregelen met een hoge prioriteit die op nationaal of plaatselijk niveau moeten worden uitgevoerd ook een globale schatting van hun kosteneffectiviteit gedaan. Als deze maatregelen kosteneffectief zijn, moeten ze worden opgenomen in communautaire acties in de vorm van uitwisseling van beste praktijken en ontwikkeling van richtsnoeren.

3.4. Samenvatting van de resultaten

- ***Botsbestendigheidstest (EuroNCAP)***
 - Soort actie: consumentenvoorlichting op EU-niveau (voortzetting)
 - Bereik: inzittenden en (in mindere mate) kwetsbare weggebruikers
 - Belangrijkste aannames:
 - De baten van de nieuwe wetgeving worden vijf jaar eerder gerealiseerd en inzittenden worden beter beschermd.
 - De kosten voor tests en publicatie worden betaald door de Europese Commissie, organisaties van automobilisten en van consumenten en verschillende lidstaten, de kosten voor verbeteringen aan voertuigen zijn uiteindelijk voor rekening van de consument (deze kosten zijn niet opgenomen, omdat zij niet gebaseerd zijn op wetgeving, maar op marktwerking).
 - Potentiële terugdringing aantal verkeersdoden: 2.000 per jaar
 - Kosten per voorkomen verkeersdode: 2.000 - 4.000 euro

– *Veiligere voorzieningen van auto's voor voetgangers en fietsers*

- Soort actie: wetgeving voor typegoedkeuring (exclusieve EU-bevoegdheid)
- Bereik: alle nieuwe voertuigen
- Belangrijkste aannames:
 - schatting van het aantal voetgangers/fietsers dat een ongeval zou hebben overleefd als voertuigen een voetganger-/fietservriendelijker ontwerp hadden gehad (omstreden resultaten in verschillende analyses);
 - kosten voor producenten (en uiteindelijk consumenten) om ontwerp en productie te wijzigen (deze cijfers moeten worden opgenomen, omdat ze gebaseerd zijn op verplichte wetgeving en zeer omstreden zijn).
- Potentiële terugdringing aantal verkeersdoden: 650 - 2.200 per jaar
- Kosten per voorkomen verkeersdode: 140.000 - 3 miljoen euro

– *Gebruik van veiligheidsgordels en kindergordels en -zitjes*

- Soort actie: campagne in heel Europa, zoals de campagne voor het dragen van autogordels gecombineerd met een herziening van Europese wetgeving; invoering van gordels met akoestische verklikker.
- Bereik: alle burgers van de EU
- Belangrijkste aannames: naleving bij de doelgroep (met een variatie van 2%-10%) is afhankelijk van de intensiteit van de campagne (actief, passief, indirect)
- Potentiële terugdringing aantal verkeersdoden: 8.000 per jaar bij 100% naleving
- Potentiële terugdringing aantal verkeersdoden door middel van campagnes en bijgewerkte wetgeving: 800
- Kosten per voorkomen verkeersdode: \approx 50.000 euro

NB: Er zijn geen onderzoeksgegevens over de effecten van voorlichtingscampagnes op verkeersveiligheid.

– ***Snelheidsbegrenzers voor lichtere voertuigen***

- Soort actie: typegoedkeuring en (mogelijke) bestaande wetgeving
- Bereik: alle nieuwe voertuigen van 3,5-12 ton en op beperkte schaal installatie in bestaande voertuigen
- Belangrijkste aannames: extrapolatie van uitvoerig Nederlands onderzoek
- Potentiële terugdringing aantal verkeersdoden: 50-200 per jaar
- Kosten per voorkomen verkeersdode: 0 -100.000 euro

NB: De bijkomende milieuvoordelen compenseren grotendeels de kosten voor gebruikers en samenleving.

– ***Alcohol (acties op het gebied van wetgeving en handhaving)***

- Soort actie:
 - op plaatselijk nationaal niveau: handhaving van wetgeving;
 - op EU-niveau: aanbeveling voor toegestane maximale alcoholconcentraties in het bloed, informatie-uitwisseling over beste strategieën voor handhaving, campagnes.
- Bereik: alle weggebruikers, maar met name aandacht voor (jonge) mannelijke autobestuurders
- Belangrijkste aannames:
 - Op basis van beschikbare gegevens wordt aangenomen dat een totale vermindering van 10% van ongevallen ten gevolge van alcoholgebruik kan worden bereikt door een pakket maatregelen die uitgaan van lagere, meer uniforme alcoholpromillages. Grote verschillen tussen de lidstaten.
 - De kosten voor verbeterde handhaving en meer campagnes zullen nogal uiteenlopen, afhankelijk van de huidige situatie en voorgeschiedenis in de lidstaten.
- Potentiële terugdringing aantal verkeersdoden door acties: 1.000 (ca. 10.000 slachtoffers per jaar zijn het gevolg van alcoholgebruik)
- Kosten per voorkomen verkeersdode: 100.000 - 1.000.000 euro

– ***Het voeren van licht overdag***

- Soort actie: verschillende mogelijkheden:
 - automatische schakelaar;
 - bestaande wetgeving;
 - verplichte typegoedkeuring.
- Bereik: alle motorvoertuigen
- Belangrijkste aannames:
 - extra brandstofverbruik: 0,5 - 1,5%;
 - neutraal effect voor tweewielige voertuigen (wordt nog over gediscussieerd);
 - extrapolatie van ongevallentrends in landen waar het beleid wordt toegepast.
- Potentiële terugdringing aantal verkeersdoden: 900 - 2.000 per jaar
- Kosten per voorkomen verkeersdode: 500.000 - 2.000.000 euro

NB: Voor nauwkeurigere schattingen is extra onderzoek nodig

– ***Ontwerpen van wegen met een minder gevaarlijke infrastructuur***

- Soort actie: richtsnoeren op EU-niveau en investeringen in de infrastructuur op plaatselijk niveau
- Bereik: breed scala aan maatregelen, zoals het verwijderen van onnodige obstakels, het verplaatsen van obstakels van de wegomgeving, betere vangrails
- Belangrijkste aannames: bij ongevallen met één betrokkene die het gevolg zijn van te hard rijden, alcohol of vermoeidheid is een gevaarlijke weg vaak mede de oorzaak van het ongeval
- Potentiële terugdringing aantal verkeersdoden: 1.000 - 2.000 per jaar voor een zeer uitgebreid pakket van maatregelen
- Potentiële terugdringing aantal verkeersdoden voor individuele projecten: in de meeste gevallen < 1
- Kosten per voorkomen verkeersdode: 100.000 - 300.000 euro (nationaal/plaatselijk niveau)

– *Beheer van plaatsen met een hoog ongevallencijfer (hieronder vallen ook veiligheidsaudits, snelheidsbeheer via infrastructuur, beheer van veiligheid binnen de bebouwde kom)*

- Soort actie: richtsnoeren op EU-niveau en investeringen in de infrastructuur op plaatselijk niveau
- Bereik: breed scala aan maatregelen, van reflecterende verkeerspunaises, alarmborden en geleiderails tot en met wegmarkeringen en verkeersborden
- Belangrijkste aannames: extrapolatie van toepassingen in het VK en Spanje
- Potentiële terugdringing aantal verkeersdoden: hoog voor doelgroepen (algemene potentiële terugdringing in EU: 2.000 - 4.000 per jaar)
- Kosten per voorkomen verkeersdode: 50.000 - 200.000 euro (nationaal/plaatselijk niveau)

Bepaalde maatregelen, bijvoorbeeld onderzoeksprogramma's en ondersteunende acties zoals CARE, zijn niet beoordeeld op hun kosteneffectiviteit, omdat ze alleen indirect voordelen opleveren voor de verkeersveiligheid. Andere acties (bijv. bestuurderstrainingen en slachtofferhulp na ongevallen) konden in dit stadium niet worden beoordeeld in verband met onvoldoende voor vergelijking geschikte en betrouwbare gegevens.

4. CONCLUSIE

4.1. EU-prioriteiten voor de korte en de middellange termijn

De samenvatting van resultaten in punt 3.4 geeft voor elk van de acht prioritaire verkeersveiligheidsmaatregelen die de deskundigen in de meercriteria-analyse hebben aangewezen een beoordeling van de belangrijkste elementen van hun kosteneffectiviteit. Besloten werd om deze lijst voor de gehele EU terug te brengen tot een zestal prioriteiten op korte en middellange termijn, aan de hand van de volgende criteria

de door de experts gegeven scores in de meercriteria-analyse,

- de geraamde effecten van iedere maatregel op de terugdringing van het aantal verkeersdoden,
- de geraamde kosteneffectiviteit van iedere maatregel

Het volgende overzicht bevat een relatieve rangschikking voor elk van deze criteria voor elk van de geselecteerde prioritaire verkeersveiligheidsmaatregelen. In het licht van de meercriteria-analyse zijn de zes maatregelen gerangschikt afhankelijk van de vraag of ze werden beschouwd als absolute prioriteit (1) of als middelmatige prioriteit (2). In termen van terugdringing van het aantal verkeersdoden en kosteneffectiviteit zijn de maatregelen verdeeld over een schaal van (1) tot (6).

Uit deze rangschikking blijkt duidelijk dat, hoewel het EURONCAP-programma, dat de afgelopen jaren zoveel heeft bijgedragen tot vermindering van de ernst van ongevallenletsels, nog steeds wordt beschouwd als het belangrijkste instrument voor

de verbetering van de verkeersveiligheid in de toekomst, de overige prioritaire maatregelen de nodige dynamiek bieden om de verkeersveiligheid in de EU op korte en middellange termijn fors te verbeteren.

		MC*	FR*	CE*
1) EuroNCAP	Voortzetting van de publicatie van classificaties	1	1	1
2) Veiligheidsgordels/ kindergordels en -zitjes	Campagnes en wetgeving	1	3	3
3) Alcohol	Aanbeveling, campagnes en voorlichting over handhaving	2	2	5
4) Snelheidsbegrenzers voor lichte voertuigen	Wetgeving	2	6	2
5) Beheer van plaatsen met een hoog ongevallencijfer en ontwerpen van wegen met een minder gevaarlijke infrastructuur	Ontwikkelen van richtsnoeren	2	5	4
6) Veiligere voorzieningen van auto's voor voetgangers en fietsers	Typegoedkeuring en (eventueel) bestaande wetgeving	2	4	6

* MC : Meercriteria-analyse

* FRP : Potentiële terugdringing van het aantal verkeersdoden

* CE : Kosteneffectiviteit

De volgende vijf maatregelen zijn eveneens prioriteiten, maar voor een beoordeling van de kosteneffectiviteit is meer onderzoek vereist (de prioritering is uitsluitend op een meercriteria-analyse gebaseerd):

<ol style="list-style-type: none"> 1) medische normen voor rijbewijzen, 2) rijexamens, 3) het voeren van licht overdag, 4) effecten van geneesmiddelen op het rijgedrag, 5) slachtofferhulp na ongevallen.

De volgende drie prioriteiten behelzen ondersteunende maatregelen die een hoge prioriteit hebben gekregen in de meercriteria-analyse, maar waarvoor de potentiële terugdringing van het aantal verkeersdoden moeilijk kan worden vastgesteld:

- 1) CARE-gegevensbank,
- 2) geïntegreerd informatiesysteem,
- 3) onderzoek naar normen voor voertuigen en telematica.

4.2. Aanbeveling van de Commissie

Het gebruik van kosteneffectiviteitsberekeningen, of in een later stadium kosten-batenberekeningen, ter ondersteuning van verkeersveiligheid dient op alle niveaus te worden gestimuleerd. De voorlopige berekeningen die in het kader van dit verslag zijn gedaan, laten in veel gevallen zien dat een investering in verkeersveiligheid een uitstekende investering is in welzijn en welbevinden. De paradox is dat een berekening op een hoger niveau (EU, lidstaat) enerzijds eenvoudiger is, omdat kosten en baten kunnen worden toegewezen aan dezelfde belanghebbende (de EU/samenleving), maar anderzijds uiterst gecompliceerd is omdat globale schattingen van de effecten worden gehanteerd. Voor een eenvoudigere toepassing van kosteneffectiviteit op alle niveaus is onderzoek vereist.

Tenslotte moet worden benadrukt dat de afstand tussen de beleidsmaker die de kosten moet dragen en degene die van de verbeterde veiligheid profiteert, vermoedelijk een van de belangrijkste redenen is voor de langzame vorderingen op het gebied van verkeersveiligheid.

In die gevallen waar de consument zelf profiteert (bijv. airbags), kan wetgeving achterwege blijven en is alleen voorlichting over de veiligheidsvoordelen noodzakelijk. Meer altruïstische maatregelen (geen koeienvangers) lijken alleen via wetgeving haalbaar te zijn.

Onder deze omstandigheden lijkt het een goed idee de ontwikkeling van alternatieve prikkels te overwegen, zoals belastingaftrek en lagere verzekeringspremies, die op alle niveaus sneller voor meer investeringen in veiligheid zouden zorgen.

Gelet op het voorafgaande doet de Commissie de volgende aanbeveling:

Aanbeveling van de Commissie

De Commissie,

Gelet op het aantal verkeersslachtoffers en letsel- en schadegevallen ten gevolge van verkeersongevallen,

Gelet op de aanhoudende onderschatting van de economische gevolgen van deze ongevallen bij het vaststellen van algemene politieke prioriteiten,

Roept lidstaten en regionale en plaatselijke overheden op om over te gaan tot het berekenen van de kosten en effecten van verkeersveiligheidsmaatregelen en deze waar van toepassing te vergelijken met de kosten van voorkomen ongevallen,

Verzoekt lidstaten en regionale en plaatselijke overheden

- meer te investeren in verkeersveiligheidsprojecten, omdat deze investeringen economisch in hoge mate gerechtvaardigd zijn,
- mechanismen te ontwikkelen waardoor de voordelen van verkeersveiligheidsmaatregelen directer waarneembaar zijn voor beleidsmakers en voor degenen die de tenuitvoerlegging ervan financieren.

BIJLAGE 1

Europese Commissie
Directoraat-generaal Vervoer
Veiligheid, technologie, milieu

•

CARE

*Community
Road Accident
Database*

Verkeersongevallenstatistieken

Tabel 1: Aantal verkeersdoden*

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
B	1.873	1.671	1.660	1.692	1.449	1.356	1.364	1.300
DK	606	577	559	546	582	514	489	489
D	11.300	10.631	9.949	9.814	9.457	8.758	8.549	7.792
GR	2.112	2.158	2.159	2.253	2.411	2.058	2.199	2.226
E	8.836	7.818	6.376	5.614	5.750	5.481	5.605	5.747
F	10.483	9.900	9.867	9.019	8.891	8.541	8.444	8.918
IRL	445	415	431	404	437	453	472	462
I	8.104	8.051	7.178	7.089	7.012	6.676	6.712	6.590
L	83	69	78	65	70	71	60	57
NL	1.281	1.253	1.235	1.298	1.334	1.180	1.163	1.066
A	1.551	1.403	1.283	1.338	1.210	1.027	1.105	963
P	3.218	3.084	2.700	2.504	2.711	2.730	2.521	2.425
FIN	632	601	484	480	441	404	438	397
S	745	759	632	589	572	537	541	540
UK	4.753	4.379	3.957	3.807	3.765	3.740	3.743	3.581
EUR 15	56.022	52.769	48.549	46.512	46.092	43.526	43.404	42.553
1991: INDEX 100	100	94	87	83	82	78	77	76
Trend t.o.v. het vorige jaar	-	-5,8%	-8,0%	-4,2%	-0,9%	-5,6%	-0,3%	-2,0%

Bronnen: CARE - Nationale bronnen

- * 1. Verkeersdoden zijn alle personen die binnen 30 dagen na de dag van het ongeval overlijden. Voor lidstaten die niet deze definitie hanteren, zijn corrigerende factoren toegepast (Gr: 1,18 tot en met 1995 - F: 1,09 tot en met 1993 en 1,057 na 1994 - I: 1,078 - P: 1,3).
2. Cursieve cijfers zijn gebaseerd op geschatte trends.

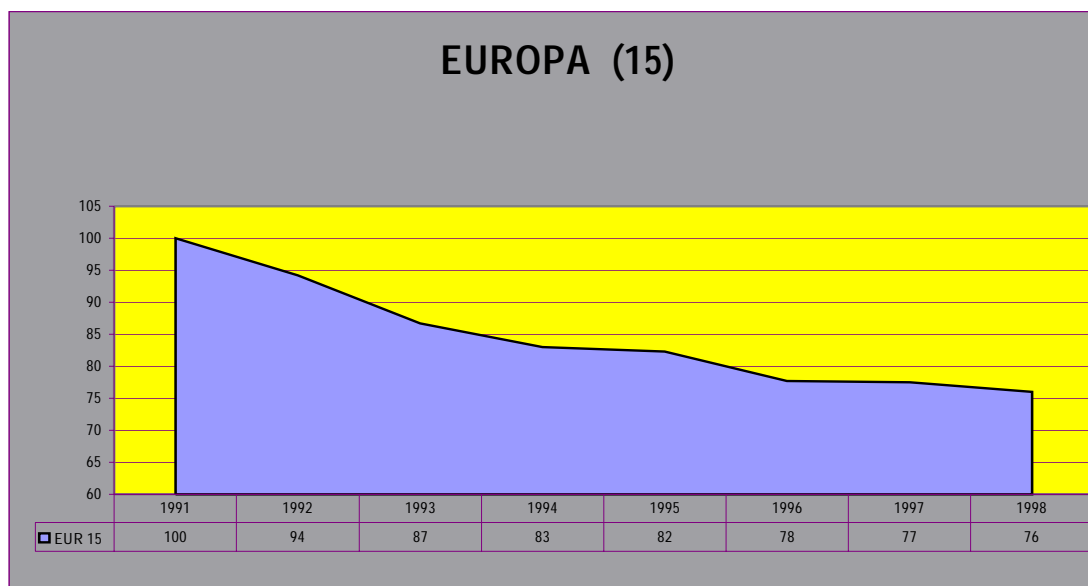
Verkeersongevallenstatistieken

Tabel 2 : Trends in het aantal verkeersdoden*

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
B	100	89	89	90	77	72	73	69
DK	100	95	92	90	96	85	81	81
D	100	94	88	87	84	78	76	69
GR	100	102	102	107	114	97	104	105
E	100	88	72	64	65	62	63	65
F	100	94	94	86	85	81	81	85
IRL	100	93	97	91	98	102	106	104
I	100	99	89	87	87	82	83	81
L	100	83	94	78	84	86	72	69
NL	100	98	96	101	104	92	91	83
A	100	90	83	86	78	66	71	62
P	100	96	84	78	84	85	78	75
FIN	100	95	77	76	70	64	69	63
S	100	102	85	79	77	72	73	72
UK	100	92	83	80	79	79	79	75
EUR 15	100	94	87	83	82	78	77	76

- * 1. Verkeersdoden zijn alle personen die binnen 30 dagen na de dag van het ongeval overlijden. Voor lidstaten die niet deze definitie hanteren, zijn corrigerende factoren toegepast (Gr: 1,18 tot en met 1995 - F: 1,09 tot en met 1993 en 1,057 na 1994 - I: 1,078 - P: 1,3).
2. Cursieve cijfers zijn gebaseerd op geschatte trends.

Schema 1



Verkeersongevallenstatistieken

Tabel 3 : Aantal verkeersdoden* per miljoen inwoners

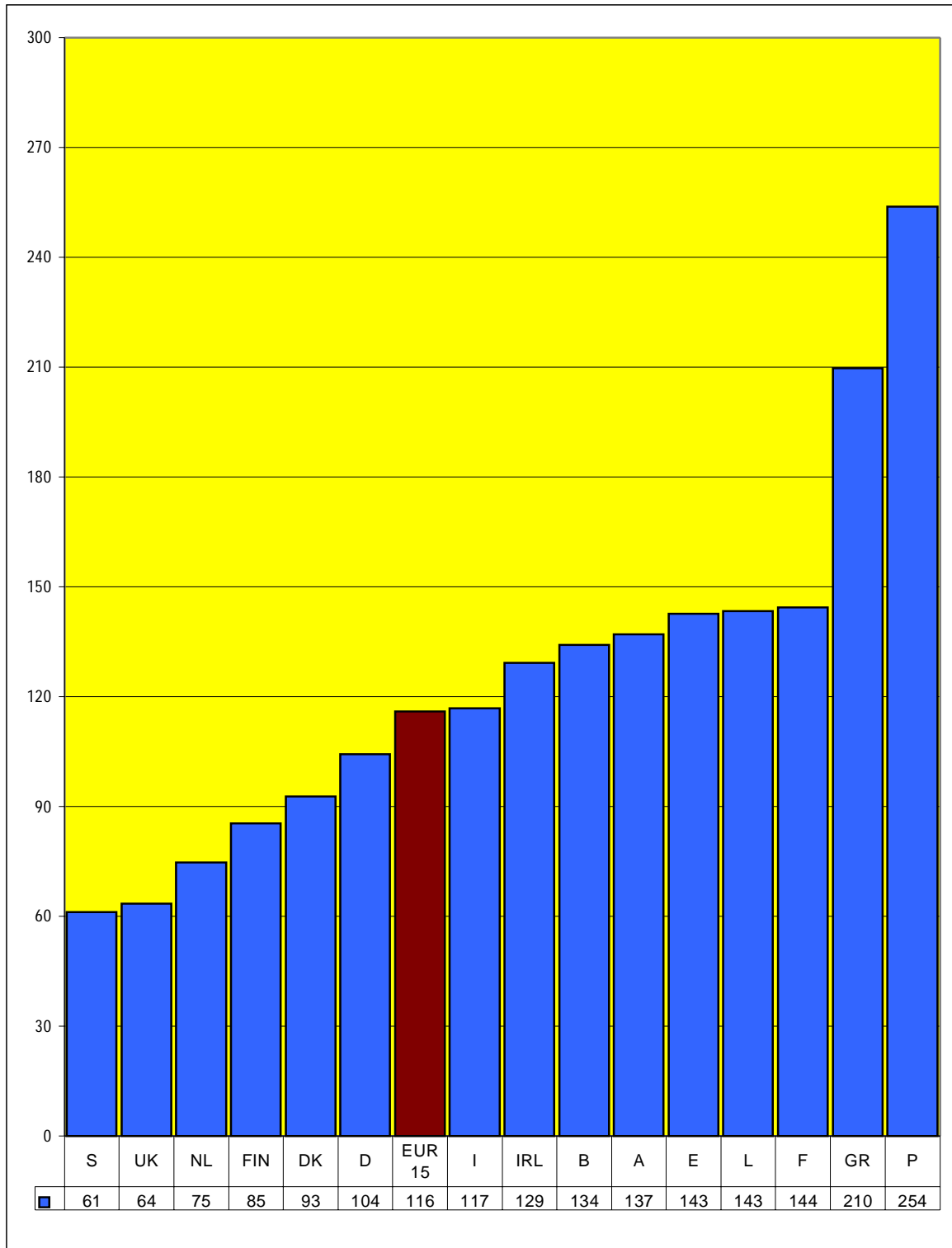
	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
B	188	167	165	168	143	134	134
DK	118	112	108	105	112	98	93
D	142	132	123	121	116	107	104
GR	207	210	209	216	231	197	210
E	227	201	163	143	147	140	143
F	184	173	172	156	153	147	144
IRL	126	117	121	113	122	125	129
I	143	142	126	124	122	116	117
L	216	177	197	162	172	172	143
NL	85	83	81	85	86	76	75
A	200	178	161	167	151	128	137
P	326	313	274	253	273	275	254
FIN	126	120	96	95	86	79	85
S	87	88	73	67	65	61	61
UK	82	76	68	65	64	64	64
EUR 15	153	144	132	126	124	117	116

Sources : CARE - National sources

- * 1. Verkeersdoden zijn alle personen die binnen 30 dagen na de dag van het ongeval overlijden. Voor lidstaten die niet deze definitie hanteren, zijn corrigerende factoren toegepast (Gr: 1,18 tot en met 1995 - F: 1,09 tot en met 1993 en 1,057 na 1994 - I: 1,078 - P: 1,3).
2. Cursieve cijfers zijn gebaseerd op geschatte trends.

Verkeersongevallenstatistieken

Schema 2 : Aantal verkeersdoden* per miljoen inwoners



Bronnen: CARE - Nationale bronnen

* Verkeersdoden zijn alle personen die binnen 30 dagen na de dag van het ongeval overlijden. Voor lidstaten die niet deze definitie hanteren, zijn corrigerende factoren toegepast - (Gr: 1,18 tot en met 1995 - F: 1,09 tot en met 1993 en 1,057 na 1994 - I: 1,078 - P: 1,3)

Verkeersongevallenstatistieken

Tabel 4: Aantal verkeersdoden onder kinderen (jonger dan 10)*

	B	DK	D	GR*	E	F	IRL	I	L	NL	A	P	FIN	S	UK	EUR 15
1996	26	15	216	37	102	243	12	91	2	22	29	78	17	11	109	1.010

Tabel 5: Aantal verkeersdoden onder voetgangers

	B	DK	D	GR*	E	F	IRL	I	L	NL	A	P	FIN	S	UK	EUR 15
1996	154	68	1.178	481	960	1.043	114	987	9	103	157	624	70	74	1.039	7.061

Tabel 6: Aantal verkeersdoden onder fietsers

	B	DK	D	GR*	E	F	IRL	I	L	NL	A	P	FIN	S	UK	EUR 15
1996	120	88	594	34	102	317	21	414	1	233	73	75	46	49	208	2.375

Bronnen: CARE - Nationale bronnen

- * 1. Verkeersdoden zijn alle personen die binnen 30 dagen na de dag van het ongeval overlijden. Voor lidstaten die niet deze definitie hanteren, zijn corrigerende factoren toegepast (Gr: 1,18 tot en met 1995 - F: 1,09 tot en met 1993 en 1,057 na 1994 - I: 1,078 - P: 1,3).
2. GR: Gegevens beschikbaar voor 1995.

BIJLAGE 2

Kosten van ongevallen

De invoering door de Commissie van de "één miljoen ecu-test" in het verkeersveiligheidsprogramma voor de periode 1997-2001 heeft veel vragen opgeworpen. Daarom moet hier nogmaals worden benadrukt dat het bedrag berekend is door de gemelde economische kosten van alle soorten verkeersongevallen (verkeersdoden, letselgevallen, alleen schade) te delen door het totale aantal verkeersdoden. Toen het verslag in 1997 ter perse ging, werd het totaal van deze harde kosten geschat op circa 45 miljard ecu; het totale aantal verkeersdoden in de Europese Unie in 1995 bedroeg circa 45.000.

De jongste, nauwkeurigere, schattingen van de sociaal-economische kosten van verkeersongevallen in de EU, inclusief de waarde van een mensenleven en niet-gemelde ongevallen op basis van de statistieken voor 1995, zijn gedaan door de Europese raad voor de veiligheid van vervoer en verwerkt in tabel 1. Als dezelfde berekening wordt toegepast als hierboven, worden de totale gemelde "economische" kosten ad 52 miljard euro (het grijze gebied) gedeeld door 45.000, waarmee het resultaat wordt bijgesteld op 1,15 miljoen euro in 1999.

Tabel 1: Sociaal-economische kosten van verkeersongevallen in de EU (miljard euro)

	Economische kosten	Waarde van een mensenleven	Totale sociaal-economische kosten
Verkeersdoden	21	29	50
Ernstige letselgevallen			
- gemeld	16	23	39
- niet-gemeld	7	10	17
Lichte letselongevallen			
- gemeld	3		
- niet-gemeld	4		
Ongevallen met uitsluitend materiële schade			
- gemeld	12		
- niet-gemeld	37		
Totaal gemeld	52	52	104
Totaal niet-gemeld	48	10	58
TOTAAL	100	62	162

Maar ook dit cijfer is duidelijk een te lage schatting van de werkelijke kosten omdat ongevallen zonder dodelijke afloop vaak niet worden gemeld.

Eén miljoen euro moet slechts worden beschouwd als een indicatiewaarde waartegen niet kan worden ingebracht dat die te hoog zou zijn. Daarom wordt de "één miljoen euro-test" gehandhaafd om de verkeersveiligheid in de Europese Unie te bevorderen.

BIJLAGE 3

Resultaten van het verkeersveiligheidsprogramma voor de periode 1997-2001

Onderwerp	Belangrijkste maatregelen	Stand van zaken/Tijdschema
Aanbeveling met betrekking tot de toepassing van de één miljoen euro-test	In de toelichting wordt een evaluatie opgenomen van de kosten en baten voor de toepassing van deze test in de gehele Gemeenschap.	Onderwerp van deze mededeling

Deel I: Informatieverzameling en -verspreiding

A. Geïntegreerd informatie-systeem voor de EU		
EU-controlesysteem voor de verkeersveiligheid	Regelmatige publicatie van recentste gegevens over ongevallen in de hele EU, vergeleken met de voorspelde trend	In uitvoering.
CARE-gegevensbank	Communautaire gegevensbank voor ongevallenstatistieken, op basis van uitgesplitste, door de lidstaten verzamelde gegevens	Evaluatie van de eerste drie jaar (in COM(97)238 def. van 26.5.97). Evaluatie in uitvoering.
CARE plus	Het homogeen maken van de gegevens over ongevallen in de CARE-gegevensbank	In uitvoering.
Gegevens over blootstelling aan risico's	Aanvulling van de gegevens over ongevallen met verkeersgegevens om tot een betere analyse te komen	Bericht voorbereid door de Europese raad voor de veiligheid van vervoer. Voorjaar 1998. In uitvoering.
Gedetailleerde gegevens	Specifieke verzameling van gegevens met betrekking tot de plaats van het ongeval, met het oog op gedetailleerde informatie en betere analyse	In uitvoering. STAIRS, definitief verslag. Oorzaak van ongevallen, (EACS) bericht door de ACEA. Bericht MAIDS door de ACEM
Specifieke studies	Studies om tot een betere kwantitatieve en kwalitatieve beoordeling van specifieke maatregelen te komen	Uitgesteld

Snelle indicator	Recente trends uit voorlopige gegevens over slachtoffers (beperkte publicatie)	In uitvoering
Communicatiestrategieën	Uitwisseling van ervaringen met de doeltreffendste communicatiestrategieën	Europese studiebijeenkomst gehouden in Luxemburg, 26-27 november 1997.
Indicatoren voor verkeersveiligheid op het niveau van de EU	Meetinstrumenten die kunnen worden gebruikt om de resultaten van afzonderlijke maatregelen voor verkeersveiligheid te beoordelen (bijv. het succes van de controle op de naleving)	Uitgesteld
Informatiesysteem van de EU met richtsnoeren	Documentatiebestand over de beste praktijken bij controle op de naleving van verkeersborden en -tekens en het ontwerp van de infrastructuur	Uitgesteld
Geïntegreerd informatiesysteem van de EU	Om ervoor te zorgen dat maatregelen voor de verkeersveiligheid echt effect hebben, moet de informatie op alle niveaus beschikbaar zijn. Een onafhankelijk informatiesysteem van de EU dat steunt op de CARE-gegevensbank moet daarvan de basis vormen.	Haalbaarheidsstudie verlengd, september 1999.
B. Aanvullende activiteiten op het gebied van informatie		
Studie Sartre II	Uitgebreide studie om de kenmerken en het gedrag van autobestuurders in 13 lidstaten van de EU (alle lidstaten behalve DK en L) na te gaan. Analyse van de resultaten, gevolgd door een grondige analyse van bepaalde thema's.	Het project Sartre II is voltooid in januari 1999 en uitgebreid naar de Midden-Europese landen.

Internationale politieële samenwerking	Het opzetten van een netwerk tussen verkeerspolitiediensten en autoriteiten die belast zijn met de tenuitvoerlegging van bepaalde regelingen, bijvoorbeeld op het gebied van rijbewijzen en tachografen	Er zijn drie samenwerkingsbijeenkomsten gehouden en er zijn samenwerkingsmaatregelen uitgevoerd in het kader van acties over alcohol in het verkeer (TISPOL). Project ESCAPE (Enhanced Safety coming from Appropriate Police Enforcement) meer veiligheid door gepast politieoptreden. Resultaten medio 2000.
Onafhankelijk onderzoek naar ongevallen	Het starten van een discussie over de wenselijkheid om onafhankelijke onderzoeksinstellingen op te zetten voor verkeersongevallen (analoog aan die voor luchtverkeersongevallen)	Voor de wegverkeersector nog geen prioriteit. Zwaartepunt vooralsnog op de sectoren water- en luchtverkeer.
Kosten-batenanalyse van de maatregelen op het gebied van de verkeersveiligheid	Stelselmatige ramingen en controles achteraf van de kosten en baten van verschillende maatregelen op het gebied van de verkeersveiligheid	Verslag PROMISING (vierde kaderprogramma) gepubliceerd medio 1999; vervolgactie in het bestek van het vijfde kaderprogramma gepland.

Deel II: Het voorkomen van ongevallen

Onderwerp	Belangrijkste maatregelen	Stand van zaken/Tijdschema
A. Rechtstreekse invloed op de gebruikers		
<i>1. Rijbewijs (rijvaardigheid en rijgedrag)</i>		
Toepassing van Richtlijn 91/439/EEG, artikel 12, lid 3 Artikel 10	Oprichting van een netwerk tussen de lidstaten voor het internationale beheer van de rijbewijzen	Uitgesteld februari 2000
- Bijlage III (medische voorschriften)	Aanpassing aan de medische en technische vooruitgang door een comité	Onderzoeken naar normen voor gezichtsvermogen in uitvoering

- Microchips op rijbewijzen		Haalbaarheidsstudie, november 1999
- Rijexamens	Evaluatie van de bestaande verschillen bij de toepassing van bijlage II door de lidstaten	Voorstellen in 2000
- Bijlage III (medische voorschriften)	Aanpassing aan de medische en technische vooruitgang door een comité	Onderzoeken naar normen voor gezichtsvermogen in uitvoering
- Artikel 11 van Richtlijn 91/439/EEG	Harmonisatie van facultatieve subcategorieën	Voorstel eind 1999, aanneming februari 2000.
- Toekenning van het rijbewijs aan nieuwe bestuurders	Verbeterde methoden/beleidsmaatregelen voor de veiligheid van nieuwe bestuurders (follow-up WP2 van de groep op hoog niveau)	Onderzoek naar maatregelen voor nieuwe bestuurders na toekenning van hun rijbewijs, november 1999
- Ontzegging van de rijbevoegdheid	Onderlinge erkenning van de ontzegging van de rijbevoegdheid door een andere lidstaat dan die van de gewone verblijfplaats	Overeenkomst eind 1998 aangenomen
- Periodiciteit van medische onderzoeken voor professionele en oudere bestuurders	Harmonisatie noodzakelijk in het kader van de onderlinge erkenning en met het oog op de verkeersveiligheid	Onderzoeksresultaten juli 1999. Voorstel eind 1999, aanneming februari 2000
2. Lichamelijke conditie		
- Alcohol	Harmonisatie van de toegestane alcoholconcentratie in het bloed van 0,5% voor weggebruikers Bevordering van de analyse van de uitgedemde lucht om het alcoholgehalte te meten Reïntegratie van bestuurders van wie het rijbewijs was ingetrokken wegens alcoholmisbruik	COM(88)707 def. (moet nog worden behandeld door de Raad), wordt vervangen door een aanbeveling. Hervatting van werkzaamheden door de deskundigengroep; verslag november 1999. Hervatting van werkzaamheden door de deskundigengroep. verslag november 1999.
- Verdovende middelen/ geneesmiddelen	Ontwikkelen van methoden voor verkeerscontroles Waarschuwingsetiket op geneesmiddelen	Onderzoeksprojecten ROSITA en CERTIFIED gestart Hervatting van werkzaamheden door de groep op hoog niveau

- Vermoeidheid	Effectieve controle op de rijtijden van beroepschauffeurs	Verordening 2135/98/EG betreffende de tweede generatie van controleapparaten, aangenomen op 24 september 1998; aanvullende technische specificaties uitgesteld tot maart 2000. Bijwerken van Richtlijn 88/599 gepland.
- Automatische systemen om de conditie van de bestuurders te controleren	In auto's geïntegreerde systemen die de fysieke conditie van de bestuurder (vermoeidheid, invloed van alcohol of geneesmiddelen) en zijn verkeersgedrag kunnen beoordelen en die waarschuwingssystemen of systemen die het rijden onmogelijk maken, in gang zetten	Onderzoek in uitvoering 1e en 2e uitnodiging tot het indienen van voorstellen in vijfde kaderprogramma
3. Bewustmaking		
- Het publiek bewustmaken van de risico's	Organisatie van voorlichtingscampagnes in de hele EU voor groepen die een groot risico lopen	1997: internationale conferentie "Traffic Safety on Two Continents", Lissabon, 22 september 1997: campagne "Young European (Car) Driver" 1997: verschillende YES-conferenties om opinieleiders onder jongeren voor te lichten 1998: de 10 seconden-campagne 1998: internationaal festival films over verkeersveiligheid, Lille, 1-3 april 1999: campagne "European Young (motorbike) Rider" Zomer 1999: drie videoclips over verkeersveiligheid vertoond op MTV

<p>- De aantrekkingskracht van veiliger vervoermiddelen verhogen</p>	<p>Het bevorderen van een verschuiving van het autorijden naar het gebruik van het openbaar vervoer en/of fietsen en lopen met significante gevolgen voor de verkeersveiligheid</p>	<p>Mededeling 'Ontwikkeling van het "Citizens' network" ' gepubliceerd op 10 juli 1998. COM(98)431 def.</p> <p>Bepalen van referentiewaarden zodat plaatselijk autoriteiten hun vervoersystemen kunnen vergelijken. Proefproject 1998-1999, volwassen initiatief 2000. Opzetten van een website: www.eltis.org</p>
<p>- Verandering van mentaliteit achter reclame</p>	<p>Invoering van een gedragscode in de reclame waarbij reclame die de verkeersveiligheid bevordert, wordt aangemoedigd</p>	<p>Onderzoek naar de haalbaarheid van een prijs voor reclame die verkeersveiligheid bevordert. Definitief verslag medio 1999 gepubliceerd.</p>
<p>- Zwarte dozen in motorvoertuigen</p>	<p>Zwarte dozen registreren de belangrijkste gegevens bij ongevallen en vergemakkelijken de analyse achteraf aanzienlijk (die analyse wordt bemoeilijkt doordat ABS-systemen geen remsporen nalaten). De aanwezigheid van zwarte dozen leidt tot een aanzienlijke daling van het aantal ongevallen omdat bestuurders voorzichtiger rijden.</p>	<p>Proefproject in Oostenrijk en Duitsland gericht op jonge bestuurders</p>
<p>- Verrekening van de reële kostprijs van verzekeringen in verhouding tot het risico</p>	<p>In het Groenboek "Naar een eerlijke en doelmatige prijsstelling in het vervoer" werd erkend dat:</p> <ul style="list-style-type: none"> - de verzekeringspremie de volledige kostprijs van de ongevallen en de gevolgen ervan niet dekt; - de individuele premies niet in verhouding staan tot het potentiële risico dat de weggebruikers lopen. 	<p>Groenboek 1996</p> <p>Witboek 1998</p> <p>Verslag over mogelijkheden om de exploitatiekosten verkeersinfrastructuur rechtstreeks door te berekenen aan gebruikers, september 1999.</p> <p>Werk in uitvoering</p>

- Verkeersveiligheidsmodel (vierde kaderprogramma)	Ontwikkeling van: - een model voor een verklaring betreffende de veiligheid van auto's, - een model voor het verstrekken van informatie over de veiligheid van auto's voor de consument, en - een model om de verkeersbelasting te baseren op de sociaal-economische kosten van verkeersongevallen en toxische emissies.	Een nauwkeurig model wordt uitgewerkt.
B. Milieu van de gebruiker		
- Snelheidsbegrenzers voor vrachtwagens	Verplichte installatie en gebruik van snelheidsbegrenzers	Beoordeling van het effect van de Richtlijnen 92/6 en 92/24. Verslag uitgesteld zodat ook de recentste ervaringen van lidstaten in aanmerking kunnen worden genomen.
- Snelheidsbegrenzers voor andere categorieën van voertuigen	Uitbreiding tot alle voertuigen van meer dan 3,5 ton Variabele snelheidsbegrenzers voor alle voertuigen	Dit onderwerp wordt in deze mededeling behandeld. MASTER (Managing Speeds on European Roads). Afgerond.
Informatie tijdens de reis (Radio Data Systems, Traffic Message Channel (RDS-TMC))	Installatie van informatie-systemen; installatie in de hele EU noodzakelijk	Wordt op grote schaal uitgevoerd.
- Verkeersbeheer naar gelang van het weer	Installatie van lokale controle-systemen en systemen voor de informatie van bestuurders	Wordt uitgevoerd in Duitsland en Frankrijk. Uitwisseling van informatie, proefprojecten.
- Variabele snelheidsaanduidingen op autowegen en in auto's	Informatie aan de bestuurder zodat deze zijn snelheid aan de omstandigheden kan aanpassen.	Uitwisseling van informatie, proefproject TROPIC afgerond in het voorjaar 1999.
- Intelligent gaspedaal	Toestel dat een grotere weerstand in het gaspedaal opwekt wanneer de snelheid moet worden verlaagd	In de proeffase. Mogelijk seriegewijze invoering via wetgeving. Moet worden geëvalueerd. Nationale proeven in uitvoering.

- Adaptieve snelheidsregeling	Automatische aanpassing van de snelheid aan de afstand tot het volgende voertuig	In de testfase voor bussen. De invoering van deze beschikbare technologie voor andere voertuigen moet worden overwogen vanaf 1999.
- Verbetering van het gezichtsveld	Uitrusting van voertuigen met UV-koplampen, infrarode detectoren of radarsystemen	Prototypes worden momenteel getest. Beslissingen over acties moeten worden genomen op basis van verdere evaluaties, waarbij wordt gekeken naar de effecten van UV-koplampen op veiligheid.
- Systemen voor de opsporing van hindernissen	Hulpsystemen bij het rijden die de bestuurder waarschuwen voor hindernissen (bijv. kwetsbare weggebruikers)	Project GADGET: Guarding Automobile Drivers through Guidance, Education and Technology (beschermen van autobestuurders via begeleiding, opleiding en technologie). Definitieve resultaten medio 1999 gepresenteerd.
- Verbeterde zichtbaarheid van kwetsbare weggebruikers	Tenuitvoerlegging van een gedragscode voor het gebruik van lichtgevende of reflecterende kleding in het verkeer	Middelen en kennis beschikbaar. De ontwikkeling van normen moet nog worden bestudeerd.
- Het voeren van licht overdag	Koplampen overdag om de zichtbaarheid te vergroten voor <ul style="list-style-type: none"> - motorfietsen, - andere voertuigen. 	Verslag over vermindering van het aantal verkeersdoden door de SWOV en herziening van bestaand onderzoek, voorjaar 1999. Verslag uitgebracht over brandstofverbruik, november 1999. De meerderheid van de groep op hoog niveau voor verkeersveiligheid is van mening dat verlichting overdag actief moet worden bevorderd. Invoering moet derhalve worden overwogen.
- Rijvaardigheidstests voor motorvoertuigen	Regelmatige inspectie van motorvoertuigen op het gebied van veiligheidsvoorschriften voor bijvoorbeeld remmen, banden en lichten	Voorstel voor een Richtlijn betreffende niet-geprogrammeerde (onverwachte) controles aan de wegwant. (COM(98)117 def. van 11/03/98).

- Harmonisatie van de exameneisen voor veiligheidsadviseurs voor het vervoer van gevaarlijke goederen	Aanwijzing van sleutelfiguren in de bedrijven om toezicht te houden op alle activiteiten die betrekking hebben op het vervoer van gevaarlijke goederen	Richtlijn (COM(98)174 def. van 19/03/98) Gemeenschappelijk standpunt 29 maart 1999; aanneming voorjaar 2000.
- Verkeersbeheer	Bepaling van een hiërarchie in het wegennet; het apart houden van de kwetsbare weggebruikers wanneer nodig	Project ARROWS: Advanced Research on Road Workzone Safety Standards in Europe (geavanceerd onderzoek naar veiligheidsnormen voor het wegennet) voltooid. INTERSAFE: Presentatie van een technische gids over verkeersveiligheid voor interstedelijke wegen. Madrid, maart 1998.
- Veiligheidseffectbeoordeling	Net als het milieueffect zou het effect op de verkeersveiligheid voor infrastructuur systematisch moeten worden beoordeeld in het besluitvormingsstadium. Veiligheid in tunnels	Nog niet uitgevoerd Naar aanleiding van verschillende zware ongevallen zal de Commissie, ondersteund door deskundigengroepen, aanbevelingen voorbereiden.
- DUMAS (vierde kaderprogramma)	Ontwikkeling en beoordeling van strategieën voor het beheer van de stedelijke veiligheid; validering via praktijkstudies in de hele EU	Project gestart in januari 1997. Eindverslag gepland in 2000.

Deel III: Vermindering van de gevolgen van ongevallen

Onderwerp	Belangrijkste maatregelen	Stand van zaken/Tijdschema
Gebruik van veiligheidsgordels/ kindergordels en -zitjes	Een tot 95% verhoogd gebruik van veiligheidsgordels/zitjes zou het aantal doden in de EU met 7.000 per jaar doen dalen.	1998: 10 seconden-campagne. Video's op MTV.

<p>Volgens rapport COM(96)244 van de Commissie is de omzetting van Richtlijn 91/671/EEG betreffende het dragen van veiligheidsgordels voltooid. Het dragen van veiligheidsgordels moet worden bevorderd via toezicht/opleiding.</p>		<p>Volgens Richtlijnen 96/36, 96/37 en 96/38/EG is het aanbrengen van veiligheidsgordels voor alle zitplaatsen verplicht in minibussen en touringcars die na oktober 1999 zijn gebouwd. Een nieuwe versie van Richtlijn 91/671/EEG wordt overwogen. Richtlijn 2000/3/EG behelst onder andere het aanbrengen van een driepuntsgordel voor de centrale zitplaats op de achterbank van M1-voertuigen, alsmede voorschriften inzake kinderbeveiligingssystemen, overeenkomstig reglement nr. 44 van de UN-ECE (Geneve)</p>
<p>Gebruik van valhelmen voor motorfietsen en fietsers</p>	<p>Valhelmen verminderen het aantal hoofdwonden voor deze groep met 50%.</p>	<p>Bevordering van het dragen van valhelmen zal een bijkomend effect zijn van de campagne European Young Riders.</p>
<p>Botsbestendigheid:</p> <p>- auto's</p>	<p>Minimumnormen voor de botsbestendigheid van nieuwe auto's worden voor het eerst op het niveau van de EU ingevoerd vanaf 1998 in typegoedkeuring-richtlijnen betreffende frontale en zijdelings botsingen. Toch zijn er nog aanzienlijke verschillen in botsbestendigheid tussen auto's van dezelfde klasse.</p>	<p>Onderzoek door het EEVC, voorafgaand aan de wijziging van de Richtlijnen 96/27/EG (zijdellingse botsingen) en 96/79/EG (frontale botsingen) om, onder andere, de mogelijke uitbreiding van het toepassingsgebied van deze richtlijnen te bestuderen, bepaalde criteria te wijzigen en de botsnelheid te verhogen. Eindverslag: februari 2000</p> <p>EURONCAP (in uitvoering)</p>

- bussen	De mededeling over typegoedkeuring voor bussen (COM(97)276) bevat ook normen voor kantel- en ontruimingsprocedures.	De mededeling wordt behandeld door de Raad en het Parlement. In het kader van het project ECBOS in het vijfde kaderprogramma worden botsproeven en andere veiligheidsaspecten onderzocht.
ADRIA (vierde kaderprogramma)	Ontwerp van een geavanceerde, antropomorfe testpop voor de evaluatie van verwondingen bij tests voor frontale botsingen	Project gestart in februari 1997. Eindverslag juni 1999.
Compatibiliteit (vierde kaderprogramma)	Onderzoeksproject gericht op het verstrekken van ontwerp-aanbevelingen om de compatibiliteit tussen personenauto's bij botsingen te verbeteren.	Project gestart in april 1997. Eindverslagen zomer 1999.

<p>"Niet-agressief" ontwerp van motorvoertuigen</p>	<p>Auto's en vrachtwagens moeten zo worden ontworpen dat de schade aan de andere (kwetsbaardere) partij bij ongevallen zo klein mogelijk is.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Ontwikkeling van compatibiliteitsnormen en testprocedures (studies in uitvoering) - Voorstel voor een typegoedkeuringrichtlijn over veiligere voorzijden van auto's voor voetgangers en fietsers (2000) - Energieabsorberende beschermingsinrichtingen aan de voorzijde van vrachtwagens. Het in 1995 gestarte onderzoek moet in 2000 leiden tot voorstellen voor ontwerpparameters. - Gesloten zijdelingse beschermingsinrichtingen voor vrachtwagens; een voorstel voor wetgeving tot wijziging van Richtlijn 89/297/EG om onder meer de installatie ervan niet langer facultatief te maken, maar verplicht te stellen, is vertraagd. - Voorstel voor een richtlijn over een beschermingsinrichting aan de voorzijde van zware vrachtwagens (COM(99)32)
<p>Ontwerpen van wegen met een minder gevaarlijke infrastructuur</p>	<p>De palen waarop vangrails steunen zijn bij ongevallen uiterst gevaarlijk voor motorrijders.</p> <p>Plaatsen met een hoog ongevallencijfer moeten worden geïdentificeerd en er moet een oplossing voor worden gevonden.</p>	<p>De Europese Raad voor de veiligheid van vervoer heeft een conferentie gehouden en er is een onderzoek gestart naar vangrails en motorfietsers.</p> <p>SAFESTAR: Veiligheidsnormen voor het ontwerp van nieuwe en bestaande wegen. Voltooid.</p>
<p>Automatisch opsporen van incidenten (AID - Automatic Incident Detection) en beheer van noodsituaties</p>	<p>Installatie van intelligente verkeerscontrolesystemen</p>	<p>Technologie klaar voor toepassing. Uitwisseling van informatie</p>

Systeem voor de oproep van hulpdiensten	Mondiale plaatsbepalings-systemen via satelliet (GPS) in combinatie met het (wereldwijde) GSM-netwerk	In de lidstaten uitgevoerde veldproeven. De resultaten moeten worden verspreid voor verdere toepassing.
Slachtofferhulp na ongevallen	<ul style="list-style-type: none"> - Eerste hulp - Dringende verzorging langs de weg - Traumacentra <p>Ontwikkeling van noodoproep-systemen in de auto</p>	<p>Steun van de Commissie voor:</p> <ul style="list-style-type: none"> - richtsnoeren voor beste praktijken; - uitwisseling van informatie; - onderzoek.

BIJLAGE 4

Duur van de effecten van verkeersveiligheidsmaatregelen

Categorie veiligheidsmaatregel	Gemiddelde duur van veiligheidseffecten (levensduur)
Ruimtelijke ordening; nieuwe woongebieden	25-40 jaar
Rekeningrijden; systemen voor brandstof- of voertuigheffingen	1-3 jaar voor gebruik van bestaande motorvoertuigen; 10-15 jaar via aankoopbeslissingen voor auto's
Wijzigen van de verdeling van vervoer tussen de vervoerstakken	Alleen gelijktijdig effect
Grote projecten voor investering in wegen (nieuwe wegen)	25-40 jaar
Kleine projecten voor investering in wegen	15-25 jaar
Verkeersbeheersing via verkeerssignalering	10-15 jaar
Verkeersbeheersing via wegmarkeringen	1-10 jaar
Verbetering van wegenonderhoud	1 jaar
Veiligheidsvoorschriften voor voertuigen (voor nieuwe voertuigen)	10-15 jaar
Onderwijs en opleiding van bestuurders (nieuwe bestuurders)	1-3 jaar
Opleiding van kinderen	1-3 jaar
Campagnes voor publieksvoorlichting	Effect alleen tijdens de campagne of een korte periode daarna
Traditionele handhaving door de politie	Effect alleen tijdens toepassing of een korte periode daarna
Geautomatiseerde handhaving door de politie	Effect alleen tijdens toepassing of een korte periode daarna

Omrekening van investeringskosten naar jaarlijkse kosten (coëfficiënten waardoor de investeringskosten moeten worden gedeeld)

Duur	Rentepercentage 5%	Rentepercentage 4%	Rentepercentage 3%
40 jaar	17,2	19,8	23,1
25 jaar	14,1	15,6	17,4
15 jaar	10,4	11,1	11,9
10 jaar	7,7	8,1	8,5
5 jaar	4,3	4,5	4,6
3 jaar	2,7	2,8	2,8