

Donderdag, 18 januari 2001

4. Prioriteiten op het gebied van verkeersveiligheid

A5-0381/2000

Resolutie van het Europees Parlement over de 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” (COM(2000) 125 – C5-0248/2000 – 2000/2136(COS))

Het Europees Parlement,

- gezien de mededeling van de Commissie aan de Raad (COM(2000) 125 – C5-0248/2000,
 - gezien het voorstel van de Commissie voor een richtlijn van de Raad betreffende de toegestane maximale alcoholconcentratie in het bloed van voertuigbestuurders (COM(1988) 707⁽¹⁾),
 - gezien zijn vorige resoluties over verkeersveiligheid en met name zijn resolutie van 11 maart 1998 over „Een grotere verkeersveiligheid in de Europese Unie: programma voor de periode 1997-2001”⁽²⁾,
 - gezien de resolutie van de Raad van 26 juni 2000 over de vergroting van de verkeersveiligheid,
 - gelet op artikel 47, lid 1 van zijn Reglement,
 - gezien het verslag van de Commissie regionaal beleid, vervoer en toerisme (A5-0381/2000),
- A. overwegende dat 95 % van alle verkeersongevallen op de weg plaatsvindt; overwegende dat als gevolg van verkeersongevallen in de Europese Unie jaarlijks meer dan 42 000 doden vallen en 1,7 miljoen gewonden vallen terwijl duizenden ongevallen tot ernstige invaliditeit leiden, hetgeen volkomen onaanvaardbaar is; overwegende dat het absoluut nodig is dat deze plaag wordt ingedamd,
- B. overwegende dat de ontoereikende verkeersveiligheid moet worden beschouwd als een enorm volksgezondheidsprobleem, gezien het aantal doden en gewonden als gevolg van verkeersongelukken die tot ernstige fysieke, psychologische en materiële schade leiden bij de slachtoffers, hun gezinnen en de samenleving als geheel,
- C. overwegende dat het aantal ernstige en fatale ongevallen in de EU in het afgelopen decennium is gedaald, maar dat deze tendens lijkt te verzwakken; verder overwegende dat het wegverkeer de komende jaren nog aanzienlijk zal toenemen, hetgeen een reden is om meer maatregelen te nemen,
- D. overwegende dat verkeersongelukken de gebruikelijkste doodsoorzaak van kinderen, jongeren en in feite voor alle EU-burgers onder de leeftijd van 45 jaar vormen, hetgeen niet alleen voor hun gezinnen, maar ook voor de gehele samenleving verwoestende gevolgen heeft,
- E. overwegende dat de meest kwetsbare groep weggebruikers, zoals jongere en oudere personen, voetgangers, fietsers en motorfietsers de grootste risico's lopen; overwegende dat door de scheiding tussen gemotoriseerd verkeer enerzijds, en voetgangers en fietsers anderzijds, deze ongevalrisico's kunnen worden verminderd,
- F. gezien de bijzonder tragische verkeersongelukken van de laatste jaren in tunnels, zoals in de Mont Blanc-tunnel en de Tauern in Oostenrijk, die een complete heroverweging van de actieve en passieve veiligheidsmaatregelen noodzakelijk heeft gemaakt om ervoor te zorgen dat de doorgang van de bestaande en de nieuwe verkeerstunnels veilig kan verlopen;

⁽¹⁾ PB C 25 van 31.1.1989, blz. 9.

⁽²⁾ PB C 104 van 6.4.1998, blz. 139.

Donderdag, 18 januari 2001

- G. overwegende dat de belangrijkste problemen waarop de verkeersveiligheidsstrategieën zich moeten richten voor alle lidstaten dezelfde zijn; overwegende dat er tussen de lidstaten significante verschillen in het aantal verkeersdoden zijn en dat het daarom mogelijk is belangrijke verbeteringen te bereiken door een progressieve vermindering van deze cijfers in de richting van de landen met de gunstigste niveaus; overwegende dat er ook bij het aantal dodelijke ongelukken in het wegverkeer enerzijds en in andere vormen van vervoer anderzijds sprake is van significante verschillen en dat de wegverkeerssector hetzelfde veiligheidsniveau moet zien te benaderen als in de andere vormen van vervoer gangbaar is,
- H. overwegende dat de EU uit hoofde van de Verdragen expliciete verplichtingen en exclusieve bevoegdheden heeft om een hoog niveau van bescherming te verzekeren op het gebied van de technische normen voor auto's en motorfietsen (artikel 95 van het EG-Verdrag) en bevoegdheden om op te treden op andere gebieden die de verkeersveiligheid betreffen, indien de EU een toegevoegde waarde kan leveren aan de inspanningen van de lidstaten (artikel 71 van het EG-Verdrag) en dat bovendien sinds de jaren '80 haar bevoegdheid erkend is op andere gebieden, zoals het verplichte gebruik van veiligheids gordels en dat van de rijbewijzen,
- I. overwegende dat de vaststelling door de EU van maatregelen ter verhoging van de verkeersveiligheid een uitgesproken doel vormt van het gemeenschappelijk vervoersbeleid en dat dit doel als een volwaardig element van het vervoersbeleid moet worden geïntegreerd in het gemeenschappelijk beleid ten behoeve van een duurzame mobiliteit,
- J. overwegende dat de meest exacte ramingen van de totale sociaal-economische kosten van verkeersongelukken in de EU (met inbegrip van ramingen in verband met een te lage rapportage van niet-noodlottige ongelukken) een bedrag van 160 miljard € jaarlijks te boven gaan, bijna 2 % van het BNP; overwegende dat bij toerekening van de economische kosten als gevolg van dodelijke verkeersongelukken en schade de kosten van het voorkomen van ongelukken veel geringer blijken te zijn dan deze economische kosten van ongelukken en dat daarom aanvullende middelen, zowel in de zin van personeel als begrotingsmiddelen, volledig gerechtvaardigd zouden zijn op lokaal, nationaal en EU-niveau,
- K. overwegende dat voor een dergelijk beleid wellicht omvangrijke investeringen vereist zijn voor het plannen en bouwen van veilige verkeerssystemen; in dit verband echter ook overwegende dat technische ingrepen in wegen tegen geringe kosten, zoals vluchtstroken, snel uitvoerbaar zijn en tot een aanzienlijke verbetering van de verkeersveiligheid kunnen bijdragen en dat dit ook geldt voor de opstelling en bevordering van technische richtsnoeren van de EU, gebaseerd op de beste praktijken; dat de vangrails moeten beantwoorden aan de specifieke veiligheidsvereisten voor motorrijders,
- L. overwegende dat verkeersongelukken worden veroorzaakt door feilen in het verkeerssysteem als geheel; overwegende dat een dergelijk systeem zodanig moet worden ontworpen dat rekening wordt gehouden met de behoeften, fouten en kwetsbaarheden van de weggebruikers alsook de infrastructuur waarvoor de systeemontwerpers verantwoordelijk zijn;
- M. overwegende dat de verantwoordelijkheid voor de verbetering van de verkeersveiligheid moet worden gedeeld tussen de EU, de nationale, regionale en lokale autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor het ontwerpen, functioneren en het gebruik van de verkeerssystemen; overwegende dat ook de automobiellindustrie, vervoersondernemingen en verzekeringsbedrijven en vooral de weggebruikers zelf in het bijzonder verantwoordelijk zijn voor de vergroting van de verkeersveiligheid,
- N. overwegende dat voor een doeltreffend verkeersveiligheidsbeleid behoefte is aan een sterke politieke leiding op alle niveaus, vanaf gemeentelijk niveau tot aan EU-niveau,
- O. gelet op de algemeen erkende schadelijke gevolgen van een te hoge en niet aangepaste snelheid op de verkeersveiligheid,
- P. overwegende dat alcohol verantwoordelijk is voor ten minste 20 % van de ernstige en dodelijke verkeersongevallen en voor het feit dat ieder jaar in de EU 9 000 personen in verband met alcoholgebruik de dood in het verkeer vinden,
- Q. overwegende dat gebleken is dat het innemen van medicijnen en drugs net als alcohol verantwoordelijk is voor veel ongelukken,
- R. overwegende dat doeltreffende maatregelen in verband met de veiligheid van voertuigen en met name minder agressieve voorkanten van voertuigen voor voetgangers en fietsers voorrang in de Europese Unie moeten krijgen, aangezien dit een gebied is waar uitsluitend de Europese Unie bevoegd is en aangezien hier mogelijkheden zijn om het aantal verkeersongevallen met dodelijke afloop in iedere lidstaat aanzienlijk omlaag te brengen,

Donderdag, 18 januari 2001

- S. overwegende dat een strategische planning met het oog op de verkeersveiligheid met in cijfers uitgedrukte doelstellingen essentieel is ter verhoging van de aandacht van de politiek en om een aangrijpingspunt te bieden aan al degenen die maatregelen kunnen nemen; overwegende dat zowel in de EU als op nationaal, regionaal of lokaal niveau dezelfde behoefte bestaat aan de vaststelling van cijfermatige doelstellingen,
- T. overwegende dat het eerste en tweede actieprogramma tot een groot aantal nuttige maatregelen hebben geleid maar dat de tot nu toe genomen maatregelen meestal ad hoc zijn geweest en niet waren afgestemd op de omvang en de betekenis van het verkeersveiligheidsvraagstuk,
1. bevestigt dat de verhoging van de veiligheid van alle wijzen van vervoer en de verstrekking van de vereiste financiële middelen hiervoor de belangrijkste punten van het vervoersbeleid moeten worden;
 2. betreurt het dat zo weinig van de maatregelen uit het tweede actieprogramma voor de verkeersveiligheid zijn uitgevoerd en dat de lijst van prioriteiten is voorgelegd terwijl er uiterst weinig programmalooptijd resteert;
 3. is van mening dat alle volgende maatregelen als prioriteiten moeten worden beschouwd in de zeer beperkte tijd die nog over is:
 - a) onverwijld indiening van een wetgevingsvoorstel waarmee de invoering verplicht wordt gesteld van de vier subsysteemtests die werden ontwikkeld in het kader van het 22 jaar lang door de EU financieel gesteunde onderzoeks- en ontwikkelingsprogramma, welke leiden tot een vormgeving van de voorkanten van auto's die veiliger zijn voor voetgangers en fietsers,
 - b) een wetgevingsvoorstel waarmee de montage van snelheidsbegrenzers voor lichtere goederenvoertuigen van meer dan 3,5 ton verplicht wordt gesteld,
 - c) verdere steun aan het European New Car Assessment Programme (EuroNCAP) met een verzoek aan de Commissie te verlangen dat EuroNCAP de mogelijkheid nagaat de veiligheidsbeoordelingscijfers voor voetgangers en chauffeurs dan wel passagiers van auto's zodanig te combineren dat aan autokopers, die zowel voetgangers als autogebruikers zijn, een algemeen beoordelingscijfer wordt gegeven; bovendien zou het van groot belang zijn om het huidige EuroNCAP op te nemen in een ruimer testprogramma, dat ook rekening houdt met andere veiligheidsaspecten, en met name de veiligheid van kwetsbare weggebruikers;
 - d) steun voor de veiligheidsgordelcampagnes en een verzoek aan de Commissie om hieraan de voorwaarde te verbinden dat de politie toeziet op het gebruik van gordels om een zo goed mogelijk rendement van de campagnes te krijgen en veranderingen in het gedrag te bewerkstelligen; steun voor de ontwikkeling van een specificatie voor „intelligente systemen” die met een geluidssignaal aan het gebruik van de gordel herinneren, uitmondend in een EU-verplichting tot montage van deze systemen,
 - e) EU-richtsnoeren over de beste praktijken in verband met verkeersveiligheidsmaatregelen tegen lage kosten en een ontwerp van veilige berm, alsmede beleidsmaatregelen voor het verstrekken van informatie over en het opruimen van gevaarpunten („black spots”), waarbij de Commissie moet worden verzocht deze reeks in het huidige programma uit te breiden met de punten veiligheidsbeheer in steden (en in het bijzonder maatregelen om een veilig milieu te creëren voor kwetsbare verkeersgebruikers), snelheidsbeperking en veiligheidsaudit,
 - f) steun aan de verdere ontwikkeling van de EU-database voor verkeersongelukken, de ontwikkeling van een gecomputeriseerd EU-informatiesysteem voor verkeersveiligheid (met inbegrip van een kaart van de „black spots”) en verder onderzoek naar verkeersletsels, veiligheidsnormen en telematica,
 4. acht een EU-aanbeveling over maximale alcoholconcentraties in het bloed niet het juiste antwoord op de noodzaak de sterke verschillen op dit terrein tussen de lidstaten te verkleinen en neemt deze gelegenheid te baat om zijn steun te herhalen voor het bestaande voorstel voor een maximale gemeenschappelijke limiet van 0,5 promille; verzoekt de lidstaten een strikter toezicht te houden op de naleving van de alcohollimiet en onderstreept nogmaals de behoefte tot standaardisering van de apparatuur voor het testen van de alcoholconcentratie in het bloed; is van oordeel dat het onderzoek en de ontwikkeling van apparatuur die voorkomt dat een voertuig kan worden gestart als een bepaald alcoholpromillage in het bloed wordt overschreden, ook moet worden gestimuleerd;

Donderdag, 18 januari 2001

5. benadrukt de noodzaak dat de Commissie tot een besluit komt over de verplichting voor motorfietssers en automobilisten om ook overdag hun lichten te laten branden;
6. is van oordeel dat geen enkel sterfgeval op de Europese wegen gerechtvaardigd is en dat daarom als doelstelling op de lange termijn moet gelden dat geen enkele Europese burger gedood of ernstig gewond mag worden in het wegverkeer; wijst erop dat het risico te worden gedood of te worden verwond in het wegverkeer veel hoger is dan in andere vervoerssectoren en dat daarom met het nieuwe actieprogramma hetzelfde veiligheidsniveau als van andere vormen van vervoer moet worden benaderd; is van oordeel dat zo spoedig mogelijk moet worden begonnen met de werkzaamheden aan een nieuw actieprogramma voor de verkeersveiligheid op de lange termijn voor de periode 2002-2010, met duidelijk omschreven doelstellingen;
7. benadrukt dat de EU, overeenkomstig de bovengenoemde resolutie van het Europees Parlement van 11 maart 1998, voor het volgende programma inzake veiligheid in het wegvervoer (2002-2010), een gemeenschappelijk streefcijfer voor de vermindering van het aantal verkeersdoden moet vaststellen, dat ambitieus maar realiseerbaar is en dat rekening houdt met de bestaande nationale streefcijfers voor 2010 en de toegevoegde waarde van maatregelen die op EU-niveau worden genomen. Ingeval er een herziening van de streefcijfers en programma's van de lidstaten plaatsvindt, zou zo'n EU-streefcijfer halverwege de looptijd van het programma kunnen worden herzien. Bij de streefcijfers moet ook rekening worden gehouden met de uitbreiding van de Europese Unie;
8. is van oordeel dat bij het volgende programma voor verkeersveiligheid voor de periode 2002-2010 de voornaamste prioriteiten duidelijk moeten worden omschreven, dat een systematische benadering moet worden gekozen van het verkeersveiligheidsprobleem en dat gebruik moet worden gemaakt van alle strategieën: voorkoming van ongevallen, voorkoming van letsel en nazorg; er moeten niet alleen maatregelen worden omschreven die binnen de exclusieve bevoegdheid van de EU vallen, maar ook maatregelen die waarde toevoegen aan hetgeen door de lidstaten afzonderlijk kan worden bereikt; verzoekt de Commissie verder om elke drie jaar een verslag uit te brengen, waarin geëvalueerd wordt in welke mate deze hoofdoelen werden gerealiseerd;
9. verzoekt de Commissie zich te verdiepen in de werkomstandigheden van beroepschauffeurs en in het nieuwe programma aandacht te besteden aan punten als bijvoorbeeld cumulatieve vermoeidheid door het rijden, werktijden, alcohol en verdovende middelen; meent dat de thans vigerende wetgeving inzake rijtijden en rustperiodes niet voldoende is om voor de chauffeurs aanvaardbare werktijden te waarborgen; onderstreept dat toezicht op en toepassing van de wet in de EU eveneens moeten worden verbeterd en geharmoniseerd;
10. is van oordeel dat het harmonisatieproces moet worden voortgezet om te komen tot regels voor de bouw en de exploitatie van tunnels en voor het veilig maken van de al bestaande kunstwerken, zodanig dat de veiligheid van de gebruikers wordt gewaarborgd, onder meer door middel van informatiecampagnes en alarmeringsmaatregelen die een snel ingrijpen van de nooddiensten mogelijk maken, alsook door middel van strengere regels inzake classificatie van de gevaarlijke stoffen die via de tunnels worden vervoerd;
11. is van oordeel dat de lidstaten en kandidaat-lidstaten nationale verkeersveiligheidsprogramma's moeten opzetten met strategieën over de wijze waarop zij hun doelstellingen willen bereiken; de Commissie dient de resultaten van de lidstaten te coördineren en te rapporteren en jaarlijks te publiceren;
12. is van oordeel dat in het volgende verkeersveiligheidsprogramma de voornaamste problemen op het gebied van de verkeersveiligheid die alle lidstaten gemeen hebben aan de orde moeten komen, namelijk: te hoge en onaangepaste snelheid, te veel alcohol of andere stoffen die de rijvaardigheid kunnen aantasten, groot gevaar voor ongelukken voor jonge chauffeurs die net hun rijbewijs hebben, voortdurende opleiding in goed weggedrag, die op jonge leeftijd begint, training, achterwege laten van het gebruik van beschermingsuitrusting zoals veiligheidsgordels en helmen, te veel niet-aangepaste punten met een hoog ongelukkenrisico, onvoldoende bescherming bij ongelukken van voertuigen en infrastructuur;
13. is van mening dat naast de ontwikkeling en verbetering van de veiligheid van de verkeersinfrastructuur en van de voertuigen ook een beter veiligheidsbewust gedrag bij de verkeersgebruikers moet worden bevorderd, met name wat het rijgedrag betreft; stelt daarom voor hiertoe op alle niveaus met verdubbelde energie maatregelen te nemen en campagnes te voeren; stelt voor deze maatregelen te richten op die groepen personen, die in bijzondere mate bij verkeersongelukken betrokken zijn;

Donderdag, 18 januari 2001

14. is van mening dat wat de maatregelen betreft om de gevolgen van ongevallen te verminderen het gebruik van een helm moet worden bevorderd voor motorrijders en dat dit de grootste prioriteit moet krijgen op communautair niveau, zoals dat nu al geldt voor veiligheidsgordels en kinderzitjes; is daarom van mening dat de voorlichtings- en promotiecampagne voor jeugdige motorrijders in Europa gepaard moet gaan met een aanbeveling aan de lidstaten om in de diverse nationale wetgevingen na te denken over het verplichten tot het dragen van een helm voor motorrijders, ongeacht de leeftijd van de motorrijder en het type voertuig;

15. is van oordeel dat een EU-beleid voor de verkeersveiligheid ook moet omvatten: reddings-, zorg- en revalidatiemaatregelen en richtsnoeren ter verbetering van de medische bijstand aan slachtoffers en het bieden van een betere juridische en sociale bijstand aan slachtoffers en hun gezinnen;

16. de niet-naleving van snelheidslimieten is een zo wijdverbreid probleem dat een strenger optreden hiertegen vereist is om de verkeersveiligheid te verbeteren; de Commissie wordt verzocht te onderzoeken met wat voor controles en substantiële sancties een significant betere naleving van de snelheidslimieten zou kunnen worden bereikt; op grond van dit onderzoek dient de Commissie concrete aanbevelingen te doen aan de lidstaten als onderdeel van het nieuwe actieprogramma;

17. benadrukt dat ervaring en rijvaardigheid bevorderlijk zijn voor een veilig verkeersgedrag; constateert verder dat er in de EU 10 000 doden zijn te betreuren in de leeftijdsgroep van 15-24 jaar oud en verzoekt de Commissie om in haar komende voorstel inzake rijbewijzen, de noodzaak te benadrukken van een kwalitatief hoogstaande opleiding over de hele EU, een gefaseerd rijbewijzensysteem te overwegen, waarbij naarmate het onderwijs vordert strengere eisen aan de nieuwe verkeersdeelnemers worden gesteld totdat zij uiteindelijk een volledige rijbevoegdheid krijgen;

18. herinnert aan zijn in vorige resoluties gedane verzoek dat de EU bij alle door haar gefinancierde vervoersinfrastructuren de eis van een verplicht veiligheidsonderzoek en een verplichte veiligheidsbeoordeling moet stellen;

19. steunt de aanbeveling van de Commissie de lidstaten, en de regionale en lokale autoriteiten aan te moedigen hun uitgaven aan maatregelen ter verhoging van de verkeersveiligheid te berekenen en hierop toezicht te houden om een vergelijking mogelijk te maken met besparingen dankzij vermeden ongelukken, en ook hun investeringen op dit gebied te verhogen; is verder van oordeel dat de EU op dit gebied met haar begrotingslijn voor de verkeersveiligheid een voorbeeld moet geven;

20. verzoekt de lidstaten die reeds partij zijn bij het Schengen-akkoord om afronding van de reeds aangevangen werkzaamheden, die gericht zijn op het opstellen van een samenwerkingsovereenkomst over de vervolging van verkeersovertredingen en de bekrachtiging van sancties in dit verband;

21. is van mening dat het verkeersveiligheidsbeleid gezien moet worden in het kader van het algemene beleid inzake duurzame mobiliteit, dat een beter geïntegreerd gebruik van alle vormen van vervoer omvat, evenals de bevordering van milieuvriendelijker vormen van verkeer, zoals verkeer per spoor, over de binnenwateren en korte zeetrajecten en het gecombineerd vervoer, en de bevordering van het openbare personenvervoer, teneinde de nadelige gevolgen van het gemotoriseerde verkeer binnen de perken te houden; acht het noodzakelijk dat in het EU-beleid inzake verkeersveiligheid ook milieuaspecten worden opgenomen, waarbij de gezondheidsgevolgen en het effect op het stedelijke milieu van de geluids- en luchtverontreiniging worden geëvalueerd, en dat het verkeersveiligheidsbeleid wordt aangepast in het licht van de resultaten daarvan;

22. verzoekt de autofabrikanten om voertuigen te onderwerpen waarbij veiligheidsapparatuur tot de standaarduitrusting behoort;

23. verzoekt zijn Voorzitter deze resolutie te doen toekomen aan de Raad, de Commissie, het Economisch en Sociaal Comité, het Comité van de regio's en de lidstaten.