

NL



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 2.6.2003
COM(2003) 311 definitief

-

MEDEDELING VAN DE COMMISSIE

Europees actieprogramma voor verkeersveiligheid

**Terugdringing van het aantal verkeersslachtoffers
in de Europese Unie met de helft in de periode tot 2010:
een gedeelde verantwoordelijkheid**

MEDEDELING VAN DE COMMISSIE

Europees actieprogramma voor verkeersveiligheid

Terugdringing van het aantal verkeersslachtoffers in de Europese Unie met de helft in de periode tot 2010: een gedeelde verantwoordelijkheid

INHOUD

| | |
|--|----|
| SAMENVATTING | 5 |
| 1. Problematiek | 7 |
| 2. Beoogde doelstelling: terugdringing van het aantal slachtoffers | 10 |
| 2.1. Een doel dat mensen beweegt | 10 |
| 2.2. Zorgen voor de follow-up van de doelstelling | 10 |
| 2.2.1. Opstellen van prestatie-indicatoren | 10 |
| 2.2.2. Opmaken van een tussenbalans | 11 |
| 3. Een toezegging op alle niveaus om de verkeersveiligheid te verbeteren | 11 |
| 3.1. De rol van de Europese Unie | 11 |
| 3.2. Alle actoren in het vervoerssysteem zijn erbij betrokken | 12 |
| 3.3. Mobiliseren van de actoren door het opstellen van een Europees handvest over de verkeersveiligheid | 13 |
| 4. De actiemiddelen van de Europese Unie | 14 |
| 5. Belangrijkste actiegebieden | 16 |
| 5.1. De weggebruikers aansporen tot een beter verkeersgedrag | 16 |
| 5.1.1. Naleving van de fundamentele regels op het gebied van de verkeersveiligheid door de weggebruikers | 16 |
| 5.1.2. Rijbewijs en opleiding | 20 |
| 5.1.3. Het dragen van een valhelm | 22 |
| 5.2. De technische vooruitgang benutten om voertuigen beter te beveiligen | 22 |
| 5.2.1. Vooruitgang in het ontwerp van voertuigen | 22 |
| 5.2.2. Consumentenvoorlichting: het Europese programma voor de beoordeling van nieuwe auto's (EuroNCAP) | 23 |
| 5.2.3. Bescherming bij een ongeval of passieve veiligheid | 24 |

| | | |
|--|--|----|
| 5.2.4. | Voorkomen van ongevallen of actieve veiligheid..... | 26 |
| 5.2.5. | Periodieke technische controle..... | 29 |
| 5.3. | De verbetering van de wegeninfrastructuur stimuleren | 30 |
| 5.3.1. | Probleemgegevens..... | 30 |
| 5.3.2. | Opstellen van technische richtsnoeren op het gebied van veiligheid van infrastructuur | 31 |
| 5.3.3. | Trans-Europees wegennet (TEN)..... | 32 |
| 5.3.4. | Veiligheid van tunnels | 32 |
| 5.3.5. | Het nieuwe begrip intelligente weg en GALILEO | 33 |
| 5.4. | Veiligheid van beroepsgoederen- en –personenvervoer | 34 |
| 5.5. | Hulp aan en verzorging van verkeersslachtoffers | 37 |
| 5.6. | Verzameling, analyse en verspreiding van gegevens over ongevallen | 38 |
| 5.6.1. | Gegevens m.b.t. het probleem..... | 38 |
| 5.6.2. | Oorzaken van ongevallen..... | 39 |
| 5.6.3. | Omstandigheden van ongevallen | 40 |
| 5.6.4. | Gevolgen van ongevallen..... | 40 |
| 5.6.5. | Europees studiecentrum voor de verkeersveiligheid..... | 41 |
| BIJLAGE 1 - Verkeersongevallen – ontwikkeling van het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners, 1991-2001 Situatie in elke lidstaat (+ gemiddelde EUR-15) | | 43 |
| BIJLAGE 2 - Europees handvest over de verkeersveiligheid..... | | 47 |

SAMENVATTING

- Verkeersveiligheid is een onderwerp dat direct betrekking heeft op het hele grondgebied van de Europese Unie en haar inwoners: in het Europa van de Vijftien gebruiken 375 miljoen weggebruikers, waarvan 200 miljoen met een rijbewijs, 200 miljoen voertuigen op 4 miljoen kilometer wegen.

Voor de steeds grotere mobiliteit wordt een hoge prijs betaald, want elk jaar brengen 1.300.000 ongevallen met lichamelijk letsel ruim 40.000 doden en 1.700.000 gewonden met zich mee. De kosten van dit bloedbad, zowel direct als indirect, worden geschat op EUR 160 miljard, ofwel 2% van het BNP van de EU.

- Hoewel geconstateerd wordt dat het veiligheidsniveau over het geheel genomen langzaam maar zeker verbetert (in 30 jaar tijd is het totale verkeersvolume in de landen die op dit moment deel uitmaken van de EU verdrievoudigd, terwijl het aantal verkeersdoden met de helft is teruggedrongen), blijft de situatie maatschappelijk onaanvaardbaar en moeilijk te rechtvaardigen voor de burger.
- De Commissie heeft derhalve in het Witboek over het Europese vervoersbeleid¹ voorgesteld dat de Europese Unie zich ten doel stelt **het aantal doden in de periode tot 2010 met de helft terug te dringen**. Hoewel de Gemeenschap al geruime tijd een bijdrage levert aan de verkeersveiligheid, met name door middel van ruim vijftig richtlijnen met technische normen, en hoewel in het Verdrag van Maastricht de juridische middelen zijn genoemd die de Gemeenschap ter beschikking staan om een kader vast te stellen en maatregelen te nemen², moet geconstateerd worden dat de lidstaten zich zeer terughoudend opstellen ten aanzien van maatregelen op communautair niveau, zoals bijvoorbeeld de harmonisatie van het alcoholpromillage, waarover al twaalf jaar lang wordt gesproken.
- De Commissie zal voorstellen de voorschriften voor **controles** te uniformiseren op de overtredingen die het meeste dodelijke slachtoffers eisen en op de naleving van de sociale voorschriften.
- In het kader van een voorstel met betrekking tot wegeninfrastructuur zal de Commissie de **aanpak van bijzonder gevaarlijke plaatsen** voorstellen. Een ander voorstel betreft de herziening van de richtlijn inzake het rijbewijs. Het derde initiatief betreft de herschikking van de richtlijn inzake het **rijbewijs**.
- In de huidige mededeling worden eveneens een aantal directe en begeleidende maatregelen beschreven die de Commissie wil treffen om de waarde te vergroten van de door de Europese Unie ondernomen activiteiten, met name de ontwikkeling van **nieuwe veiligheidstechnologieën** in het kader van de kaderprogramma's voor onderzoek, om een toegevoegde waarde te leveren aan de inspanningen in de lidstaten.

Met dit actieprogramma wordt beoogd:

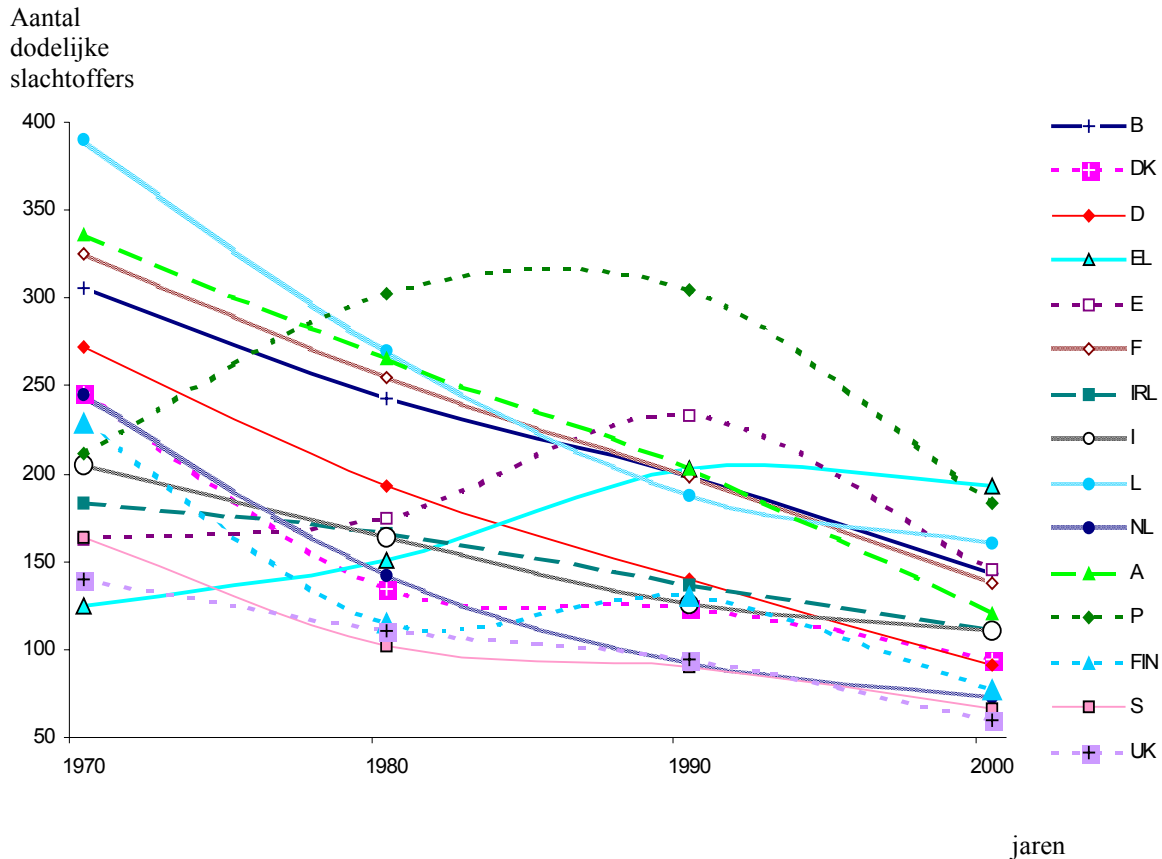
¹ “Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen” [COM(2001) 370 def. van 12 september 2001].

² Artikel 71 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap.

- de **weggebruikers** aan te sporen tot beter gedrag, met name door middel van een betere naleving van de bestaande wetgeving, de basisopleiding voor en bijscholing van particuliere en beroepschauffeurs en door middel van inspanningen om gevaarlijke praktijken tegen te gaan,
- de **voertuigen** veiliger te maken, met name door technische harmonisatie en steun aan de technische vooruitgang; de aspecten in verband met elektronische technologieën ("eSafety") zullen worden toegelicht in een aanstaande mededeling van de Commissie inzake "informatie- en communicatietechnologieën voor intelligente voertuigen",
- de **wegeninfrastructuur** te verbeteren, met name door het opsporen en op lokaal niveau bekendmaken van optimale praktijken en door het wegnemen van zwarte punten.
- Het programma geeft een opsomming van concrete maatregelen om een methodologisch kader vast te stellen voor het in kaart brengen en bekendmaken van optimale praktijken, door middel van het **opstellen van technische richtsnoeren**, het verbeteren van het **verzamen en analyseren van gegevens met betrekking tot ongevallen** en lichamelijk letsel, en het voortzetten van onderzoek en ontwikkeling om oplossingen te vinden voor de toekomst.
- De Commissie hoopt dat dit programma kan rekenen op de instemming en medewerking van alle betrokken partijen. Daartoe stelt zij voor dat iedereen die beschikt over een bepaald gezag, een beslissingsbevoegdheid, een economische of sociale macht, of een vertegenwoordigingsmandaat plechtig een **Europees handvest over de verkeersveiligheid** onderschrijft. Naast de naleving van universele beginselen dient elke ondertekenaar zich te verplichten tot het invoeren van specifieke maatregelen. De aldus aangegane verbintenissen zullen openbaar worden gemaakt en de naleving ervan zal gecontroleerd worden.

1. PROBLEMATIEK

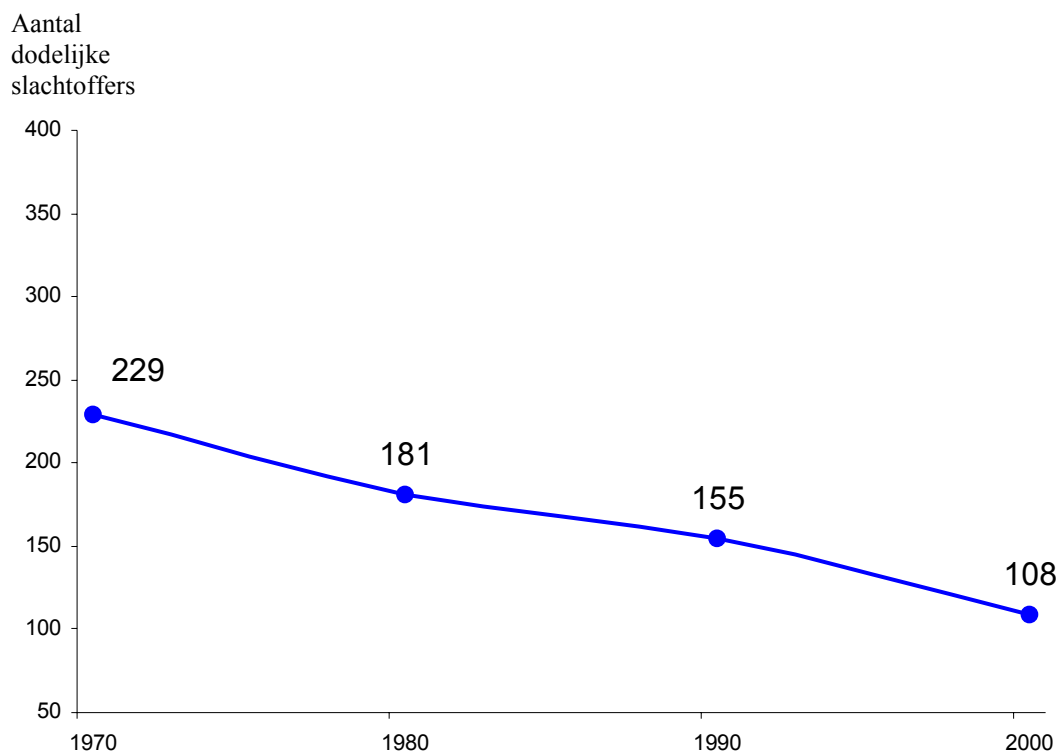
Elk jaar overlijden in de Europese Unie (EUR-15) ruim 40.000 personen aan de gevolgen van een verkeersongeval en raken 1.700.000 personen gewond. Deze ongevallen zijn de belangrijkste doodsoorzaak voor personen jonger dan 45 jaar en verminderen de levensverwachting in grotere mate dan hartziekten of kanker. De totale kosten van deze ongevallen voor de maatschappij worden geraamd op ruim EUR 160 miljard per jaar, hetgeen overeenkomt met 2% van het BNP van de Unie – een exorbitante prijs, terwijl relatief goedkope en voor het publiek aanvaardbare oplossingen onbenut blijven.



Figuur 1a: verkeersongevallen, aantal dodelijke slachtoffers per miljoen inwoners in elke lidstaat, ontwikkeling 1970 - 2000

(meer gedetailleerde gegevens met betrekking tot de afgelopen tien jaar zijn opgenomen in bijlage 1)

Bronnen: CARE en nationale gegevens



Figuur 1b: verkeersongevallen, aantal dodelijke slachtoffers per miljoen inwoners, EUR-15, ontwikkeling 1970 - 2000

Het is dus begrijpelijk dat de verbetering van de verkeersveiligheid een van de sterkste verwachtingen is van de Europese burgers. Om aan die verwachting te voldoen, heeft de Commissie in haar Witboek van 12 september 2001³ aangekondigd dat zij een gericht actieprogramma zou opstellen met een reeks maatregelen die in de periode tot 2010 zouden worden ingevoerd.

Willen deze maatregelen doeltreffend zijn, dan moeten ze coherent zijn en worden afgestemd met die welke worden genomen op de andere verantwoordelijkheidsniveaus. Om de maatregelen met de beste vooruitzichten op resultaten in kaart te brengen, heeft de Commissie besprekingen gevoerd met belanghebbenden. Uit deze besprekingen is gebleken dat er een grote stroming bestaat die voor het opstellen van een Europees actieprogramma is. Met de in 2000 en 2001 aangenomen resoluties⁴ hebben ook de Raad en het Parlement het belang van de aanname van ambitieuze maatregelen op Europees niveau bevestigd, om zo de plaag van de verkeersongevallen te bestrijden.

In het verleden is er een groot verschil waargenomen tussen de ambitieuze intentieverklaringen en de te bescheiden voorschriften die feitelijk werden vastgesteld en uitgevoerd door de lidstaten, en welke al te vaak het subsidiariteitsbeginsel inriepen tegen concrete maatregelen op Europees niveau. De Commissie wil het subsidiariteitsbeginsel op strikte wijze toepassen, opdat alle betrokkenen op de verschillende niveaus over een duidelijk omschreven actiekader beschikken zodat zij hun rol volledig kunnen uitoefenen.

³ "Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen" [COM(2001) 370 def. van 12 september 2001].

⁴ Resolutie van de Raad van 26 juni 2000 betreffende de vergroting van de verkeersveiligheid (PB C 218 van 31.7.2000, blz. 1); resolutie van 18 januari 2001 van het Europees Parlement over de verkeersveiligheid (verslag Hedkvist-Petersen, PB C 262 van 18.9.2001, blz. 236).

Alle lidstaten zien zich voor dezelfde problemen gesteld op het gebied van de verkeersveiligheid. De belangrijkste oorzaken van de ongevallen zijn goed in kaart gebracht:

- Te hoge en onaangepaste snelheden, die een rol spelen bij ongeveer een derde van het aantal dodelijke en ernstige ongevallen, vormen een factor die bepalend is voor de ernst van het letsel;
- Gebruik van alcohol of drugs, of vermoeidheid. Automobilisten met een te hoog alcoholpromillage zijn elk jaar verantwoordelijk voor ongeveer 10.000 doden. Het rijden onder invloed van drugs en vermoeidheid zijn problemen die ook ernstiger lijken te worden;
- Het niet gebruiken van veiligheidsgordels of een valhelm is een factor die in belangrijke mate bijdraagt tot de ernst van de ongevallen. Als de mate waarin de gordel wordt gedragen overal gelijk zou zijn aan het hoogste op internationaal niveau waargenomen percentage, zouden elk jaar bijna 7000 levens worden gered;
- Voertuigen die bij een botsing onvoldoende bescherming bieden. Uit de analyse van ongevallen blijkt dat als alle auto's zodanig werden ontworpen dat zij in geval van een ongeval een bescherming zouden bieden die vergelijkbaar is met die welke wordt geboden door de beste auto's uit hun klasse, de helft van het aantal letselgevallen met dodelijke afloop of blijvende invaliditeit voorkomen zou kunnen worden.
- Plaatsen met een hoog ongevallenrisico (zwarte punten). Het ontwerp van wegen en wegenuitrusting is ook van essentieel belang bij de terugdringing van het aantal gevallen van letsel in geval van botsingen en kan het gedrag op een positieve manier beïnvloeden.
- De niet-naleving van de rij- en rusttijden in het beroepsvervoer.
- Slechte zichtbaarheid van andere weggebruikers of onvoldoende zichtveld van de bestuurder. Alleen al het ontbreken van zicht in de dode hoek naar achteren is elk jaar verantwoordelijk voor 500 doden.

Zo kan een groot deel van de door de Commissie voorgestelde beoogde verbetering van de verkeersveiligheid⁵ worden verwezenlijkt door de eenvoudige naleving van de bestaande voorschriften.

Ook moet worden vermeld dat bepaalde bevolkingsgroepen die in het bijzonder getroffen worden door onveiligheid op de weg: jongeren van 15 tot 24 jaar⁶, kwetsbare weggebruikers⁷, en tenslotte ouderen⁸.

⁵ Zie paragraaf 2.1 hieronder.

⁶ Ongeveer 10 000 doden per jaar – in deze leeftijdscategorie zijn verkeersongevallen de belangrijkste doodsoorzaak.

⁷ In de Europese Unie vertegenwoordigen voetgangers, fietsers, bromfietzers en motorrijders ruim één derde van het verkeersdoden: 7061 voetgangers, 3673 motorrijders, 2477 bromfietzers en 1818 fietsers in 2000 (bronnen: CARE en nationale publicaties). Het aantal gedode motorrijders stijgt zelfs in verschillende lidstaten.

⁸ Het risico van ernstig of dodelijk letsel in geval van een ongeval is bijzonder hoog voor ouderen, en men dient te anticiperen op de vergrijzing van de bevolking in de loop van het komende decennium.

Ook dienen de problemen te worden vermeld die verband houden met de **aanstaande uitbreiding** van de EU. In de meeste nieuwe lidstaten heeft de verkeersveiligheid zich atypisch ontwikkeld, met name door de ingrijpende politieke, sociale en economische veranderingen aan het begin van het vorige decennium. Over het algemeen is de situatie er wat de verkeersveiligheid betreft minder goed dan in het huidige Europa van de Vijftien. In verhouding tot de bevolkingsomvang is het aantal doden en gewonden daar niet groter, maar deze cijfers zijn bedrieglijk, omdat deze geen rekening houden met de aanzienlijk lagere autodichtheid en het aanzienlijk geringere verkeersvolume. De blootstelling aan risico's is daar daarom groter. De situatie moet aandachtig worden gevolgd en de verwachte groei van het voertuigenpark en van het verkeer in de komende jaren in die landen nopen tot ingrijpende maatregelen, opdat deze groei niet automatisch vertaald wordt in een verhoging van het aantal verkeersslachtoffers.

2. BEOOGDE DOELSTELLING: TERUGDRINGING VAN HET AANTAL SLACHTOFFERS

2.1. Een doel dat mensen beweegt

De Commissie heeft in het Witboek over het Europese vervoersbeleid voorgesteld dat de Europese Unie zich het ambitieuze doel stelt **het aantal verkeersdoden in de periode tot 2010 met de helft te verminderen**. De Commissie is zich er terdege van bewust dat deze doelstelling inhoudt dat er een hogere prioriteit moet worden gelegd bij het invoeren van de meest doeltreffende maatregelen, op communautair, nationaal en lokaal niveau.

Alleen het Parlement heeft tot nu toe deze doelstelling onderschreven, terwijl de Raad geen toezeggingen heeft gedaan.

Een dergelijke doelstelling vormt veeleer een serieuze collectieve toezegging om het aantal doden terug te dringen, dan een wettelijke eis. Gezien de verdeling van de verantwoordelijkheden voor de verschillende aspecten van de verkeersveiligheid over verschillende overheidsniveaus, is het immers niet mogelijk om deze doelstelling te realiseren met alleen de activiteiten die worden verricht op het niveau van de Europese Unie. Het belangrijkste nagestreefde doel is de introductie van gezamenlijke maatregelen te bevorderen en deze op alle interventieniveaus te stimuleren.

De lidstaten met de beste resultaten op het vlak van de verkeersveiligheid, zoals Zweden, het Verenigd Koninkrijk en Nederland, zijn de landen die het langst werken aan concrete doelstellingen om het aantal slachtoffers terug te dringen, om de mogelijke verbeteringen op het vlak van verkeersveiligheid die de kennisevolutie, de toenemende ervaring en de technische vooruitgang met zich meebrengen, volledig te benutten. Het wordt alom erkend dat gerichte verkeersveiligheidsprogramma's wat doeltreffendheid van de maatregelen, rationeel gebruik van overheidsmiddelen en terugdringing van het aantal doden en gewonden betreft, meer winst opleveren dan niet-doelgerichte programma's.

2.2. Zorgen voor de follow-up van de doelstelling

2.2.1. Opstellen van prestatie-indicatoren

De doelstelling moet periodiek bekeken worden om de geboekte vorderingen te controleren, en moet herzien worden bij de toetreding van nieuwe lidstaten.

Het gebruik van prestatie-indicatoren maakt het mogelijk maatregelen op essentiële terreinen systematisch af te stemmen op een bepaald doel en de uitvoering ervan in het oog te houden.

De maatregelen kunnen gericht zijn op specifieke groepen weggebruikers, zoals kinderen, beginnende chauffeurs of beroepschauffeurs, of betrekking hebben op de naleving van belangrijke veiligheidsvoorschriften zoals het dragen van de veiligheidsgordel, of bedoeld zijn voor specifieke gebieden zoals het stedelijke wegennet, landelijke wegen of het trans-Europese wegennet. Prestatie-indicatoren ten aanzien van snelheid, alcoholgebruik achter het stuur, het gebruik van bevestigingssystemen en veiligheidsvoorzieningen, en het aantal verkeerscontroles worden al in sommige lidstaten gebruikt, en zouden dus als eerste gebruikt kunnen worden. Voor de volgende fase zullen indicatoren ten aanzien van het beheer van de kwaliteit van het wegennet, de voertuigenparken en de hulpdiensten moeten worden gehanteerd, om de geboekte vorderingen te controleren.

2.2.2. Opmaken van een tussenbalans

Er zal regelmatig een statistisch verslag worden opgemaakt voor de Europese instellingen en het publiek, op basis van de statistieken en de prestatie-indicatoren, waarmee de geboekte vorderingen wat betreft de invoering van het huidige actieprogramma gevolgd kunnen worden en de tendensen die kenmerkend zijn voor de veiligheidsniveaus geanalyseerd kunnen worden.

De Commissie zal in 2005 een tussenbalans opmaken op basis van de conclusies van haar follow-upgroep. Zij zal bij die gelegenheid de gevolgen van de uitbreiding van de Europese Unie voor de verkeersveiligheid evalueren. De Commissie behoudt zich het recht voor om, op basis van deze balans, wetgevende maatregelen voor te stellen.

- Het aantal doden in de periode tot 2010 met de helft terugdringen.
- De geboekte vorderingen ten aanzien van de doelstelling meten aan de hand van geschikte prestatie-indicatoren, zowel op communautair als op nationaal niveau.
- In 2005 verslag uitbrengen over de follow-up van de doelstelling, de ondernomen acties en de aanpassingen die noodzakelijk zijn geworden vanwege de uitbreiding en zonodig nieuwe maatregelen voorstellen.

3. EEN TOEZEGGING OP ALLE NIVEAUS OM DE VERKEERSVEILIGHEID TE VERBETEREN

3.1. De rol van de Europese Unie

In een situatie van een eengemaakte vervoersmarkt en een sterke groei van het weggebruik, is een “systematische benadering” noodzakelijk om de hoge kosten waarmee verkeersongevallen gepaard gaan en de verschillen tussen lidstaten te reduceren. Deze benadering houdt in dat er sprake moet zijn van een gecoördineerde actie, gericht op gemeenschappelijke doelen, op zowel lokaal, regionaal, nationaal als communautair niveau. Een gezamenlijke actie is gerechtvaardigd om de gemeenschappelijke verkeersveiligheidsproblemen aan te pakken, een betere bewustmaking te realiseren en de meest doeltreffende maatregelen op de verschillende niveaus in te voeren.

De meeste ongevallen zijn het gevolg van een menselijke fout, het niet naleven van verkeersregels, een verkeerde inschatting, of een onvoldoende beheersing van het voertuig. Als we ervan uitgaan dat menselijke fouten een frequent en onvermijdbaar verschijnsel vormen, zou het systeem infrastructuur/voertuigen/automobilisten geleidelijk moeten worden aangepast om de weggebruikers beter te beschermen tegen hun eigen tekortkomingen. Een

dergelijke benadering wordt ook gehanteerd voor de andere vervoerstakken en in de arbeidsveiligheid. Het niet naleven van de verkeersregels dient te worden bestreden met zowel de invoering van maatregelen ter verbetering van de controles en de toepassing van doelmatige, proportionele en afschrikkende sancties op het niveau van de Europese Unie, als de ontwikkeling van technieken die het overtreden van de belangrijkste verkeersregels moeilijker of zelfs onmogelijk maken.

In het reeds genoemde Witboek worden twee belangrijke punten benadrukt wat de rol van de Gemeenschap betreft op het gebied van de verkeersveiligheid:

- enerzijds de bijdrage die de Gemeenschap al geruime tijd levert in het kader van de totstandbrenging van de grote interne markt zonder oneerlijke concurrentie,
- anderzijds de juridische middelen waarover de Gemeenschap dankzij het Verdrag van Maastricht beschikt om een kader vast te stellen en maatregelen te nemen.

Het verbeteren van de veiligheid van het vervoer van personen en goederen is een van de essentiële missies van de Europese Unie. Een Europees verkeersveiligheidsprogramma dat het subsidiariteitsbeginsel respecteert, zal alle partners een duidelijk actiekader verschaffen en de actie van de Europese Unie richten op de gebieden waarop zij een sterke toegevoegde waarde kan hebben.

Het stimuleren van een groter bewustzijn en een beter begrip onder de burgers, de beleidsmakers en de media, van de omstandigheden die een veiliger gebruik van de weg en het vervoerssysteem mogelijk zullen maken, dient de kern te zijn van het verkeersveiligheidsbeleid van de Gemeenschap.

3.2. Alle actoren in het vervoerssysteem zijn erbij betrokken

Met het oog op het aannemen van de uitdaging van de verkeersonveiligheid dienen al degenen die verantwoordelijk zijn voor het vervoerssysteem, en ook alle gebruikers, hun mentaliteit te veranderen wat betreft de manier waarop zij de weginfrastructuur gebruiken en de voorwaarden waaraan moet worden voldaan om deze in alle veiligheid te gebruiken.

Met de actie voor het dragen van de veiligheidsgordel wordt heel duidelijk de onderlinge relatie getoond tussen de verschillende maatregelen en actoren, en de noodzaak van interactie op alle overheidsniveaus, lokaal, regionaal, nationaal of communautair, zonder de particuliere sector te vergeten, om een doeltreffende bescherming te garanderen (zie tabel 1 hieronder).

| | |
|---------------|--|
| Europese Unie | <ul style="list-style-type: none"> - voorschriften met betrekking tot het verplicht installeren en gebruiken van de voorzieningen - voorschriften ter verbetering van de controle en de toepassing van sancties voor automobilisten - prestatienormen voor veiligheidsgordels en bevestigingsvoorzieningen - ondersteuning van de introductie van een Europees programma ter beoordeling van de bevestigingssystemen op de markt - kader en ondersteuning van campagnes ter bevordering van het dragen van de gordel - toezicht op de omzetting van de communautaire wetgeving door de lidstaten |
|---------------|--|

| | |
|-------------------------|---|
| Nationaal niveau | <ul style="list-style-type: none"> - uitvoering van communautaire regelgeving - bepalen van vrijstellingen - vaststellen van doelstellingen ten aanzien van de naleving op nationaal niveau - zorgdragen voor naleving door de noodzakelijke middelen voor politiecontroles te verschaffen - gerichte nationale voorlichting - controle op het dragen van de veiligheidsgordel - ondersteuning van acties ter bevordering van het dragen van de veiligheidsgordel in de publieke en particuliere sector - steun aan systemen voor het uitlenen van kindergordels en -zitjes |
| Regionaal/lokaal niveau | <ul style="list-style-type: none"> - invoeren van politiecontroles en publiciteitscampagnes - voorlichting op scholen over het dragen van de veiligheidsgordel - steun aan systemen voor het uitlenen van kindergordels en -zitjes, binnen de lokale gezondheidszorgstructuren - verrichten van onderzoek naar het dragen van de veiligheidsgordel - organiseren van lokale groepen van slachtoffers die een ongeval hebben overleefd omdat zij de veiligheidsgordel droegen |
| Particuliere sector | <ul style="list-style-type: none"> - innovatie en initiatieven - ontwikkeling en op de markt brengen van doeltreffender bevestigingssystemen, in reactie op de evaluatiecampagnes - installatie van niet-verplichte bevestigingsvoorzieningen - lagere verzekeringspremies voor gebruikers van goed uitgeruste voertuigen - bewustmakingscampagnes georganiseerd door particuliere ondernemingen, gericht op hun personeel. |

Tabel 1: Noodzakelijke acties om het gebruik van de veiligheidsgordel te verbeteren

Er is tijd en een gefaseerde benadering nodig om alle actoren op het vlak van de verkeersveiligheid voor een ambitieus plan te motiveren. Een gezamenlijke actie zal ook na 2010 noodzakelijk blijven. Een dergelijke actie dient beproefde maatregelen te omvatten en in staat te zijn om alle betrokken partijen opnieuw te enthousiasmeren.

3.3. Mobiliseren van de actoren door het opstellen van een Europees handvest over de verkeersveiligheid

Nog afgezien van het subsidiariteitsbeginsel zou het, om de politieke actie vaart en samenhang te geven en het opstarten van projecten te stimuleren, ook wenselijk zijn dat alle betrokken partijen (vervoersondernemingen, producenten van voertuigen en uitrustingen, verzekeringsmaatschappijen en exploitanten van infrastructuur, en lokale en regionale instanties) zich er formeel toe verbinden samen te werken en zowel gezamenlijk als afzonderlijk te streven naar een maximale doeltreffendheid, door een Europees handvest over de verkeersveiligheid⁹ te onderschrijven.

Het Handvest bevat een gemeenschappelijk deel, maar dient te worden aangevuld met specifieke verplichtingen van elke ondertekenaar. Hun naam en de specifieke verplichtingen

⁹ De tekst van het Europees Handvest over de verkeersveiligheid is opgenomen in bijlage 2.

waartoe zij zich uit hoofde van het Handvest verbinden, worden openbaar gemaakt¹⁰. Het Handvest is in eerste instantie drie jaar van kracht, maar kan na die periode worden verlengd.

De verplichtingen dienen nauwgezet en voortdurend te worden nageleefd. De ondertekenaars dienen verslag uit te brengen over de manier waarop zij hun verplichtingen zijn nagekomen, en zij stemmen ermee in daartoe te worden gecontroleerd gedurende de periode dat het Handvest van kracht is.

- Alle betrokken partijen uitnodigen een Europees handvest over de verkeersveiligheid te tekenen.
- De naleving van de door de ondertekenaars aangegane verbintenissen controleren.

4. DE ACTIEMIDDELEN VAN DE EUROPESE UNIE

De Europese Unie beschikt over verschillende mogelijkheden om iets te doen aan de verkeersveiligheid.

- Met artikel 71 van het EG-verdrag wordt het de Europese Unie mogelijk gemaakt **regels** op te stellen om maatregelen te nemen waarmee de veiligheid van het vervoer kan worden verbeterd, binnen de grenzen van de subsidiariteit. Zij beschikt over bevoegdheden op verschillende terreinen, zoals het dragen van de veiligheidsgordel in auto's, periodieke technische controles van motorvoertuigen, verkeerscontroles, snelheidsmeters, snelheidsbegrenzers, het gewicht en de afmetingen van voertuigen, het vervoer van gevaarlijke goederen, en het rijbewijs en bepaalde aspecten van de opleiding van de bestuurder. Op bepaalde gebieden, zoals de technische harmonisatie van normen met betrekking tot voertuigen, moet de Europese Unie zorgen voor een hoog beschermingsniveau (artikel 95 van het EG-Verdrag) en beschikt zij over meer dan een bevoegdheid. Zij kan eisen stellen ten aanzien van de veiligheid van het trans-Europese wegennet¹¹. De wetgeving dient te worden aangepast, zowel om de communautaire doelstelling ten aanzien van de verkeersveiligheid te verwezenlijken, als om rekening te houden met de technische vooruitgang in de verschillende gebieden¹². Ook op grond van de artikelen 151 en 152 (volksgezondheid en consumentenbescherming) kan de Europese Unie maatregelen terzake nemen.

De oprichting van de interne markt heeft het mogelijk gemaakt om met name door middel van meer dan vijftig richtlijnen met technische normen de veiligheidsvoorzieningen van auto's te verbeteren: maatregelen die voorschrijven dat auto's verplicht zijn voorzien van gelaagd glas, van veiligheidsgordels voor alle inzittenden, en van gestandaardiseerde veiligheidszones aan voor- en zijkant, voorschriften voor gestandaardiseerde remsystemen.

Voorts heeft de Europese Unie wetgeving uitgevaardigd inzake het verplichte gebruik van veiligheidsgordels, het vervoer van gevaarlijke goederen, het gebruik van snelheidsbegrenzers door vrachtauto's, gestandaardiseerde rijbewijzen en de technische keuring van alle auto's.

¹⁰ Met name op de Internetsite "Europa".

¹¹ Overeenkomstig Beschikking nr. 1692/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 juli 1996 betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet (PB L 228 van 9.9.1996, blz. 1).

¹² Zie hoofdstuk 5 hieronder.

- De Europese Unie beschikt over **financiële middelen** die het mogelijk maken om, via gerichte uitnodigingen tot het indienen van voorstellen, initiatieven te ondersteunen die erop gericht zijn besluitvormers, beroepsmensen en het grote publiek beter bewust te maken van de belangrijkste problemen op het gebied van veiligheid en de oplossingen daarvoor. Zij kan bijvoorbeeld financiële steun verlenen aan programma's om de consument te informeren, zoals EuroNCAP¹³.
- De Europese Unie heeft tot nu toe een belangrijke rol gespeeld bij het **instellen en bekendmaken van optimale praktijken** (bijvoorbeeld bij de algehele verbreiding van reflecterende kentekenplaten of het invoeren van geleiderails langs de weg die minder gevaarlijk zijn voor motorrijders), en het is de bedoeling deze activiteiten nog verder uit te breiden. Om de acties die op alle gebieden worden ondernomen te systematiseren, zal de Commissie een referentiekader instellen om optimale praktijken te bevorderen bij diegenen die zich beroepsmatig bezighouden met veiligheid. Het doel zal zijn deze optimale praktijken in kaart te brengen en te verzamelen, en ze te presenteren in de vorm van richtsnoeren van en voor professionals, op vrijwillige basis te gebruiken, vergezeld van onderzoek naar specifieke gevallen. De richtsnoeren kunnen worden uitgevoerd bij de planning van de verkeersveiligheid, de veiligheid van de infrastructuur of de voorlichting, het vastzetten van zware ladingen of methodes voor verkeerscontroles. Vervolgens zal de Gemeenschap demonstratieprojecten steunen die de methodes welke in het kader van het opstellen van de richtsnoeren ontwikkeld zijn, in de praktijk brengen.
- Het **verzamelen en analyseren van gegevens over ongevallen** en lichamelijk letsel is onontbeerlijk om de problemen op het vlak van de verkeersveiligheid objectief te evalueren, te bepalen aan welke acties voorrang verleend moet worden, en de effecten van de maatregelen in het oog te houden. In een latere fase moet het dan mogelijk zijn de voordelen te kwantificeren die de nieuwe technieken met zich mee hebben gebracht. De Europese Unie heeft een actieve rol gespeeld bij het vaststellen van methodes voor onderzoek naar ongevallen (STAIRS-project) en het opzetten van de CARE-gegevensbank¹⁴. Deze activiteiten dienen nu te worden verbreed en verdiept om aan de verschillende verwachtingen tegemoet te komen (zie paragraaf 5.6).
- Om het toekomstig beleid te bepalen en te beoordelen is een aanzienlijke en voortdurende inspanning vereist op het vlak van **onderzoek en technologische ontwikkeling**, in een context van voortdurende technologische en maatschappelijke veranderingen. Tegelijkertijd is het van belang de kennis die het resultaat is van eerdere onderzoeken te vertalen naar maatregelen die mensenlevens kunnen redden. De onderzoeksactiviteiten op het gebied van de verkeersveiligheid dienen versterkt te worden, met name in het kader van het 6^e kaderprogramma voor onderzoek, evenals de **achtergrondstudies, waaronder ook sociaal-economische studies, en demonstratieprojecten**.
- De Commissie is van mening dat **belastingstimulansen** een belangrijk middel kunnen vormen om investeringen van particulieren en ondernemingen te stimuleren en het ontwerp van veiliger infrastructuren en voertuigen te bevorderen. Deze stimulansen dienen betrekking te hebben op bepaalde soorten uitrustingen waarvan de doeltreffendheid ten aanzien van de veiligheid is aangetoond en die zonder een dergelijke stimulans moeilijk afgezet kunnen worden. Zoals zij dat ook heeft gedaan voor de normen inzake

¹³ Zie paragraaf 5.2.2 hieronder.

¹⁴ Beschikking van de Raad nr. 93/704/EG van 30 november 1993 betreffende de oprichting van een communautaire gegevensbank inzake ongevallen in het wegverkeer (JO L 329 van 30.12.1993, blz. 63).

verontreinigende uitlaatgassen van voertuigen, zal de Commissie de instelling bestuderen van een geharmoniseerd kader ter verduidelijking van de voorwaarden, zodat deze stimulansen door de lidstaten geïntroduceerd kunnen worden. In elk geval dienen de belastingstimulansen rekening te houden met de voorschriften van de interne markt.

- Bij de analyse van de experimenten die op nationaal niveau zijn uitgevoerd, zal de Commissie onderzoeken hoe de introductie van **veiligheidseisen bij overheidsopdrachten** kan worden gestimuleerd. De Commissie zal geharmoniseerde criteria voorstellen in de aanbestedingen voor overheidsopdrachten.

Zweden heeft in 1997 een programma voor de verkeersveiligheid aangenomen om de inspanningen van de staat, de regio's, de steden, de bedrijfswereld en particulieren te coördineren, en zo te streven naar nul doden en nul ernstig gewonden in het verkeer.

In dat kader hebben talrijke Zweedse steden veiligheidseisen opgenomen bij openbare aanbestedingen, met name bij de aankoop van overheidsvoertuigen en het leveren van vervoersdiensten.

- Ten slotte, en dat is niet het minst belangrijke aspect, dient te worden samengewerkt met de Europese verzekeringssector om nieuwe middelen te vinden om de verkeersveiligheid te verbeteren, met name door **de kosten van de risico's van ongevallen rechtvaardiger te verdelen**, door aanpassing van de verzekeringspremies.

Hierbij dient het belang van de sociaal-economische aspecten van de verkeersveiligheid te worden benadrukt. Zuiver boekhoudkundig gezien is het duidelijk dat niet alle maatregelen dezelfde kosten/baten-verhouding hebben, maar dat neemt niet weg dat ook de duurste maatregelen een gunstig saldo vertonen. Een systematische analyse zal er immers toe leiden dat de doeltreffendheid van een groot aantal maatregelen die zijn gericht op de verkeersveiligheid wordt erkend en dat de investeringen worden verhoogd. De door de Europese Unie genomen maatregelen dienen gebaseerd te zijn op een kwantitatieve analyse van **de impact ervan, in termen van kosten en baten**.

- De invoering voorstellen van geharmoniseerde criteria voor de verkeersveiligheid bij overheidsopdrachten.
- Met de Europese verzekeringssector de aanvullende maatregelen bestuderen die de verzekeraars kunnen nemen om de kosten van de risico's van ongevallen directer toe te kunnen rekenen.

5. BELANGRIJKSTE ACTIEGEBIEDEN

5.1. De weggebruikers aansporen tot een beter verkeersgedrag

5.1.1. Naleving van de fundamentele regels op het gebied van de verkeersveiligheid door de weggebruikers

- Gevaarlijk rijgedrag voor andere weggebruikers is een plaag die kan worden gelijkgesteld aan criminaliteit, en de Commissie overweegt initiatieven in het kader van het communautaire justitiebeleid, niet alleen voor bestuurders van vrachtauto's, maar ook voor alle overige automobilisten.

Het niet naleven van de fundamentele wetgeving op het gebied van de verkeersveiligheid door weggebruikers (met alcohol op achter het stuur, het dragen van de veiligheidsgordel

of een helm, snelheidsovertredingen) is de belangrijkste oorzaak van ernstige ongevallen. Een actie die gericht is op deze drie factoren zou ertoe kunnen leiden dat de doelstelling van een totale terugdringing van het aantal verkeersdoden met 50%, voor ruim de helft verwezenlijkt wordt. Nog een gunstig gevolg is dat een rustiger rijgedrag bijdraagt tot een aanzienlijke verlaging van het brandstofverbruik en de daarmee gepaard gaande emissies.

Uit studies en onderzoeken die op dit gebied zijn verricht,¹⁵ blijkt dat het nodig is een totale benadering te hanteren die **politiecontroles** enerzijds combineert met **voorlichting en bewustmaking van weggebruikers** anderzijds, om de naleving van de regels door weggebruikers merkbaar te verbeteren.

Op korte of middellange termijn zal de technologische innovatie, of het nu gaat om de voertuigen zelf of de controlematerialen, ook een bijdrage leveren aan een betere toepassing van de veiligheidsregels. De overeenkomstige onderzoeken naar de technologische en institutionele aspecten zullen worden gesteund door het 6^e kaderprogramma voor onderzoek van de EU.

Volgens een studie van het Transport Research Laboratory in het Verenigd Koninkrijk, zou een vermindering van de gemiddelde snelheid met 3km/uur elk jaar in Europa 5000 tot 6000 levens kunnen redden en 120.000 tot 140.000 ongevallen kunnen voorkomen, en daarmee een besparing opleveren van EUR 20 miljard. Uit observaties in het Verenigd Koninkrijk blijkt dat de installatie van automatische bewakingscamera's tot een vermindering van de gemiddelde snelheid met 9 km/uur leidt, zodat daarmee, als dit op Europees niveau gebeurde, een derde van de ongevallen kon worden voorkomen en het aantal verkeersdoden met de helft kon worden teruggedrongen.

Seminar "Killing speeds, Saving lives" van het Belgische voorzitterschap van de Europese Unie, 8 november 2001 te Brussel.

- De lidstaten met de beste resultaten op het vlak van verkeersveiligheid hebben ook een van de beter presterende **controlesystemen**; wat dat betreft is de situatie in de andere lidstaten des te betreurenswaardiger, vooral omdat er bij de burgers hoge verwachtingen in dat opzicht bestaan.

Het is een feit dat de controles in de verschillende lidstaten aanzienlijk verschillen. Automobilisten en beroepschauffeurs weten dat zij in bepaalde landen gas terug moeten nemen en in andere landen bijna ongestraft hun gang kunnen gaan. Dit is met name verontrustend omdat elke automobilist zonder problemen van het ene naar het andere land kan rijden en deze situatie leidt tot concurrentievervalsing in de sector van het beroepsvervoer.

Om die situatie te verbeteren zal de Commissie in eerste instantie in 2003 maatregelen voorstellen op het gebied van de controle, om de toepassing van de regels ten aanzien van de meest dodelijke overtredingen enerzijds en de toepassing van bestaande sociale voorschriften voor het commercieel vervoer anderzijds te verbeteren¹⁶.

¹⁵ Bijvoorbeeld de projecten GADGET en ESCAPE.

¹⁶ Met dit laatste voorstel wordt een wijziging beoogd van Richtlijn 88/599/EEG van de Raad betreffende standaardprocedures voor de controle op de toepassing van Verordening (EEG) nr. 3820/85 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer en Verordening (EEG) nr. 3821/85 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer.

Om de impact van de hierboven genoemde voorstellen te kunnen inschatten, heeft de Commissie onlangs onderzoeken ingesteld om fundamentele informatie te verzamelen over de verkeersregels, de controle daarop en de toepassing daarvan in de Europese Unie, en om de kosten en baten van de voorstellen te analyseren. Voor sommige maatregelen blijkt er zo een kosten/baten-verhouding van 10:1 te zijn.

In dat kader heeft de Commissie ook de noodzakelijke vormen van samenwerking ingesteld met de lidstaten en de politiediensten (zoals TISPOL, het Europese Verkeerspolitienetwerk) en inspectiediensten (met name met Euro Contôle Route, de Europese organisatie van vervoersinspecteurs).

Op de gebieden die al door communautaire wetgeving gedekt worden, bestaan er belangrijke verschillen tussen de toegepaste aanklachten en **sancties** voor overtredingen van de verkeersregels die in de wetgeving van de Europese Unie zijn opgenomen, met name wat betreft de ontzegging van de rijbevoegdheid. De Commissie is van mening dat de lidstaten de toepassing van de Overeenkomst van Wenen van 1998 betreffende de beslissingen tot ontzegging van de rijbevoegdheid zouden moeten versnellen¹⁷. Om daaraan een bijdrage te leveren is de Commissie van plan het instellen van een informatienetwerk te bevorderen tussen de nationale instanties die verantwoordelijk zijn op het gebied van rijbewijzen. Meer in het algemeen zou het nuttig zijn de verschillende bestaande sanctiemechanismen te vergelijken, alsmede de manier waarop zij worden toegepast en de doeltreffendheid daarvan (“*benchmarking*”).

Wat betreft de **voorlichtings- en bewustmakingscampagnes**, kan de Europese Unie, in navolging van de steun die in 2001 en 2002 is verleend om de Belgische “Bob”-campagne ofwel de campagne voor het “aanwijzen van een bestuurder” uit te breiden naar de andere lidstaten, voorlichtingscampagnes op Europese schaal ondersteunen die hoofdzakelijk zijn bedoeld om de burgers te wijzen op de gevolgen van niet-naleving van de verkeersregels en op het bestaan van controles. Als toegevoegde waarde zal de Commissie prioriteit verlenen aan pan-Europese campagnes die in de lijn liggen van de door het huidige programma vastgestelde doelstellingen en gericht zijn op een bestaande nationale activiteit van de politie of andere instanties. Deze acties zullen met name op kwetsbare weggebruikers, jonge automobilisten en ouderen zijn gericht.

België voert sinds een aantal jaren een campagne om mensen die naar een feest gaan te stimuleren om een van hen aan te wijzen als de “Bob”, die nuchter moet blijven om hen in alle veiligheid terug naar huis te brengen. Deze campagne heeft tot een grote wedijver geleid, die steeds meer mensen in beweging bracht, vrijwillige begeleiders, horecagelegenheden die alcoholvrije drankjes aanbieden aan de Bob, speciale openbare diensten, enz. In 2002 verwierven zeven landen steun van de Commissie om een gezamenlijke campagne op te zetten, gebaseerd op de voorwaarden die waren vastgesteld voor de Belgische campagne. Hieruit blijkt de toenemende interesse van de lidstaten om praktijken toe te passen waarvan het succes zich in andere lidstaten heeft bewezen, zo nodig aangepast aan hun eigen situatie.

¹⁷ Akte van de Raad van 17 juni 1998 tot vaststelling van de overeenkomst betreffende ontzegging van de rijbevoegdheid (PB C 216 van 10.7.1998, blz. 1). Op dit moment is de overeenkomst slechts door één lidstaat (Spanje) ondertekend en bekrachtigd.

Ter ondersteuning van bovengenoemd controlepakket zal de Commissie ook specifieke campagnes steunen om de weggebruikers bewust te maken van drie belangrijke oorzaken van sterfte in het verkeer (snelheid, alcohol en het niet dragen van de veiligheidsgordel).

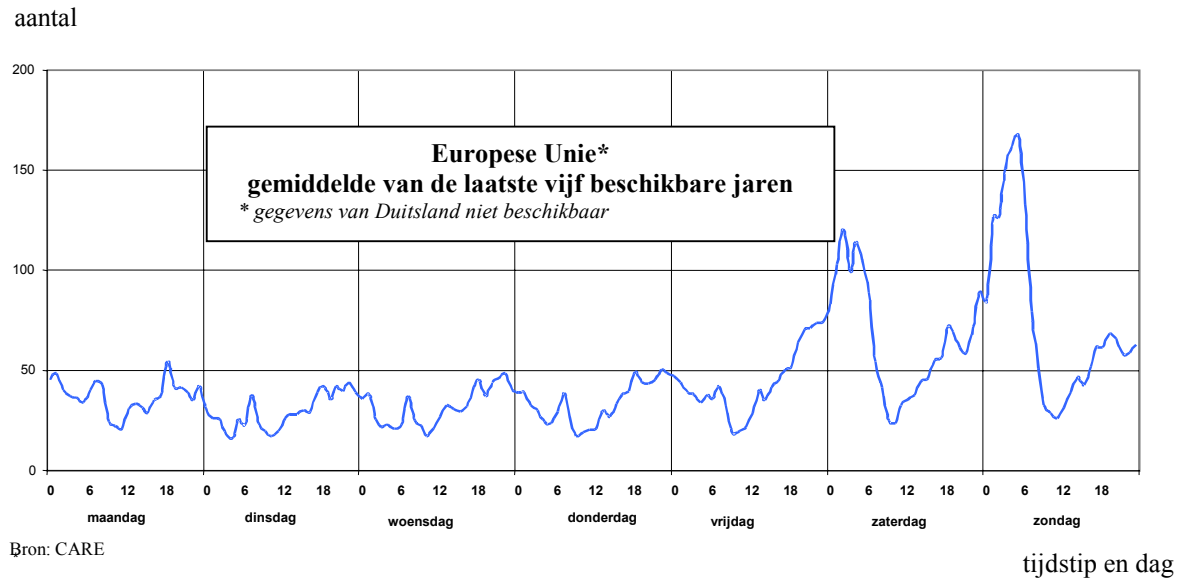
Het Europese bureau van het Rode Kruis, een instelling die wordt gevormd door de "nationale verenigingen" van het Rode Kruis in de lidstaten, heeft in 2002 met financiële steun van de Gemeenschap een bewustmakingscampagne gevoerd voor de verkeersveiligheid, gericht op jongeren van 15 tot 24 jaar. Uit de onafhankelijke evaluatie die aan het einde van de campagne werd uitgevoerd, bleek dat deze doeltreffend en succesvol was geweest.

- Het gebruik van **verboden drugs** en bepaalde **medicijnen** is een oorzaak van ongevallen die steeds verontrustender wordt, alsmede de meer recente tendens tot meervoudig gebruik, waarbij zowel drugs als alcohol worden gebruikt. Als er niet snel maatregelen worden getroffen, zou het aantal verkeersongevallen door drugs binnenkort groter kunnen zijn dan door alcohol. Er dienen verschillende maatregelen te worden genomen om deze plaag te bestrijden, zoals het instellen van een geharmoniseerde procedure om verboden drugs op te sporen bij alle automobilisten die betrokken zijn bij de dodelijke ongevallen, de ontwikkeling van opsporingsapparatuur, een adequate opleiding voor de diensten die zich bezighouden met het wegverkeer en het uitwisselen van de resultaten van onderzoeken op het gebied van prevalentie, controle en rehabilitatie. Voor deze maatregelen zullen initiatieven op Europees niveau worden genomen. Bovendien heeft de Commissie in 2002 samen met de Amerikaanse overheid opdracht gegeven tot een studie¹⁸ die tot doel heeft de resultaten en gebruikswijzen te evalueren van middelen voor het opsporen van drugsgebruik door bestuurders van voertuigen, die bruikbaar zijn bij wegcontroles. De resultaten van deze studie worden vóór 2005 verwacht. Voorts dient ook de hulp te worden ingeroepen van artsen en apothekers, om patiënten informatie te verstrekken over de effecten van hun behandeling op hun rijvaardigheid. De Commissie zal de mogelijkheid bestuderen om overal dezelfde passende en geharmoniseerde pictogrammen te gebruiken op verpakkingen van medicijnen, op basis van een Europese classificatie, al naar gelang de effecten van de verschillende medicijnen.

Jonge automobilisten van 15 tot 24 jaar betalen een hoge prijs wat betreft verkeersongevallen. Daaraan ligt een combinatie van meerdere ongunstige factoren ten grondslag: onvoldoende rijervaring, een grotere neiging tot het nemen van risico's en een slechtere naleving van de verkeersregels. Andere factoren (vermoeidheid, 's nachts rijden, gebruik van al dan niet toegestane psychotrope stoffen, groepsgedrag) zijn er de oorzaak van dat in bepaalde lidstaten ongevallen op vrijdag- of zaterdagavond de belangrijkste oorzaak van sterfte bij jongeren zijn geworden (zie figuur 2 hieronder).

Deze slachting vertaalt zich naar ruim 2000 doden per jaar (EUR-15). Het voorbeeld van het Verenigd Koninkrijk laat echter zien dat deze situatie niet onvermijdelijk is.

¹⁸ ROSITA-project - evaluatie van orale vloeistoftests langs de weg voor de opsporing van bestuurders onder invloed van drugs



Figuur 2: verkeerssterfte van jonge volwassenen

(aantal personen van 18 tot 25 jaar die bij verkeersongevallen om het leven zijn gekomen, gedifferentieerd naar tijdstip en dag - jaargemiddelde)

- Maatregelen voorstellen om de controles en de juiste toepassing van de belangrijkste veiligheidsvoorschriften te versterken.
- Oriëntaties bepalen voor optimale praktijken op het gebied van politiecontroles; informatie over nationale verkeersregels verzamelen, vergelijken en publiceren, evenals informatie over de in de verschillende landen geconstateerde overtredingen en toegepaste sancties.
- Deelnemen aan bewustmakingscampagnes over alcohol, veiligheidsgordels, snelheid en vermoeidheid, indien mogelijk in combinatie met politionele acties op nationaal niveau.
- De toepassing van de aanbeveling met betrekking tot het maximale alcoholpromillage stimuleren, en activiteiten met betrekking tot de effecten van drugs en medicijnen voortzetten.
- Een geschikte classificatie en etikettering instellen voor medicijnen die de rijvaardigheid kunnen beïnvloeden.
- Op termijn de sancties voor de belangrijkste verkeersovertredingen voor het internationale beroepsvervoer harmoniseren.

5.1.2. Rijbewijs en opleiding

Het waarborgen van de veiligheid van alle weggebruikers is een essentiële doelstelling van de beleidlijnen ten aanzien van het verlenen van rijbewijzen in Europa. Scholing van en voorlichting aan weggebruikers gedurende hun hele leven, om hen te wijzen op de risico's van verkeersongevallen, de gevolgen van gevaarlijk gedrag, de controlemaatregelen, de naleving van belangrijke veiligheidsvoorschriften en het belang van een positieve houding ten

aanzien van doeltreffende maatregelen ter verbetering, vormen een essentieel onderdeel van de activiteiten die betrekking hebben op de verkeersveiligheid.

De wetgeving inzake het rijbewijs vergemakkelijkt het vrije verkeer van personen en maakt het mogelijk het gedrag van automobilisten op bepaalde punten te verbeteren, met name door middel van proeven tijdens het rijexamen, waarvan de minimale eisen aanzienlijk strenger zijn geworden¹⁹. De Commissie zal de middelen bestuderen om het systeem van geleidelijke toegang tot de verschillende categorieën rijbewijzen te perfectioneren, om de al te duidelijke fraudemogelijkheden, als gevolg van het zeer hoge aantal geldige rijbewijsmodellen binnen het grondgebied van de Europese Unie, te voorkomen en de rijvaardigheid van automobilisten periodiek te controleren.

De Commissie zal eveneens de minimale eisen ten aanzien van fysieke en mentale geschiktheid bijstellen, alsmede de instrumenten waarmee de bevoegde instanties toleranties of beperkingen kunnen instellen voor automobilisten die een langdurige behandeling ondergaan die van invloed is op de rijvaardigheid.

In Spanje en Nederland wordt bij medische controles geconstateerd dat een op de tien automobilisten van 50 jaar en een op de zes automobilisten van 70 jaar met een onvoldoende gecorrigeerd gezichtsvermogen rijdt.

Het is eveneens van essentieel belang dat rekening wordt gehouden met de specifieke problemen van jonge automobilisten en ouderen in het kader van het rijbewijs en verkeersonderricht. Meerdere lidstaten hebben op afdoende wijze een stelsel van geleidelijke toegang ingesteld, vanaf de schoolleeftijd, tot de verschillende soorten rijbewijzen, in combinatie met specifieke voorschriften en een permanente scholing. De Commissie zal de mogelijkheden evalueren om dit soort maatregelen om te zetten op het niveau van de Europese Unie, met de bedoeling om met name het te hoge risico op ongevallen bij onervaren jonge automobilisten terug te dringen. Op dat gebied zijn er verschillende onderzoeken begonnen, met steun van de Commissie²⁰. Met de resultaten daarvan kan de Commissie op korte termijn een aanbeveling opstellen ten aanzien van het effectief functioneren van voorlopige rijbewijzen, evenals richtsnoeren op die terreinen.

Tegelijkertijd dienen de activiteiten in het kader van de rehabilitatie van mensen die ernstige verkeersovertredingen hebben begaan en in het kader van de door de Overeenkomst van 1998 genoemde kwesties ten aanzien van de wederzijdse erkenning van ontzegging van de rijbevoegdheid (reeds genoemd) te worden voortgezet. Een onderzoek naar de in bepaalde lidstaten georganiseerde rehabilitatieprogramma's²¹ toont aan dat bepaalde programma's een opmerkelijke doeltreffendheid laten zien, met een vermindering van het aantal recidieven met 50%. Het lijkt dus veelbelovend te zijn een systeem van voorlopige of puntenrijbewijzen te koppelen aan rehabilitatiecursussen die een voorwaarde vormen voor teruggave van het rijbewijs na intrekking. Bovendien zou het instellen van een geautomatiseerd communicatienetwerk tussen instanties die verantwoordelijk zijn voor nationale rijbewijsregisters moeten bijdragen aan het terugdringen van de mogelijkheden tot fraude en de toepassing van de Overeenkomst van 1998.

¹⁹ Richtlijn 2000/56/EG van de Commissie van 14 september 2000 tot wijziging van Richtlijn 91/439/EEG van de Raad betreffende het rijbewijs (PB L 237 van 21.9.2000, blz. 45).

²⁰ De projecten DAN, ADVANCED en NOV-EN.

²¹ Project ANDREA.

Het is duidelijk dat het gebrek aan controle ten aanzien van de afgifte van rijbewijzen tot verschillende soorten fraude leidt, enerzijds met een individueel karakter, met name bij het aanvragen van duplicaten of het opnieuw afleggen van rijexamens in een andere lidstaat, en anderzijds met een georganiseerd karakter, met name door vervalsing of imitatie van de soms zeer oude modellen rijbewijzen die nog in omloop zijn en niet van een bescherming zijn voorzien. Afgezien van dit laatste aspect van georganiseerde fraude, dat ook gezien moet worden vanuit het oogpunt van veiligheid, zijn degenen die het vaakst fraude plegen ook de automobilisten die het vaakst verkeersovertredingen begaan.

In datzelfde kader is de Commissie eveneens voornemens om te gelegener tijd een voorstel in te dienen ter normalisering, in de gehele Europese Unie, van de kwalificaties die vereist zijn voor instructeurs en examinatoren, met het oog op zowel veiligheid als het vrije verkeer van onderwijs- en opleidingsdiensten.

Tenslotte zullen de voordelen van de huidige veelbelovende ontwikkelingen op het gebied van de instelling van een elektronisch rijbewijs en de voordelen van het gebruik van simulators om het rijden te leren en te perfectioneren, geëvalueerd worden.

- Richtlijn 91/439/EEG betreffende het rijbewijs wijzigen, hoofdzakelijk met het oog op de introductie van minimale normen voor rijexaminatoren en van een geleidelijke toegang tot motorvoertuigen, om het risico van ongevallen bij onervaren automobilisten te verkleinen.
- Activiteiten nastreven om de minimale normen ten aanzien van de fysieke en mentale bekwaamheid om te rijden opnieuw te bezien in het licht van de wetenschappelijke vooruitgang, en de impact van medische onderzoeken op de verkeersveiligheid bestuderen.
- Een wetenschappelijke benadering van het leren rijden en van de opleiding in het kader van de verkeersveiligheid bevorderen, vanaf de schoolleeftijd.

- Specifieke activiteiten ten aanzien van jonge automobilisten voortzetten, alsmede ten aanzien van de rehabilitatiemethoden om het percentage recidieven te verminderen.

5.1.3. Het dragen van een valhelm

Onderzoeken tonen aan dat het dragen van een valhelm door gebruikers van tweewielige motorvoertuigen het risico van dodelijk of ernstig schedelletsel met de helft verkleint. Met het oog op de statistieken schat men dat naleving van de wet inzake het dragen van een valhelm tot ongeveer 1000 levens kan besparen in de gehele Europese Unie. De Commissie zal nationale initiatieven om het dragen van de valhelm te bevorderen, steunen.

Het dragen van een valhelm door fietsers, die een risicogroep vormen, wordt in veel lidstaten eveneens gestimuleerd. De Commissie is van plan een statistisch onderzoek te beginnen naar het dragen van een valhelm door fietsers in de Europese Unie, en de doeltreffendheid daarvan als het erom gaat het risico van schedelletsel te verminderen, in het bijzonder bij 10- tot 14-jarigen, de groep die het hoogste risico loopt.

Wat betreft bromfietsers blijft het dragen van de valhelm een ernstig probleem, of het nu gaat om onvoldoende regelgeving, de naleving daarvan, of het niet effectief zijn van de sancties. Eind 2002 is een vergelijkend onderzoek verricht naar de verkeersregels en de toepassing daarvan; gezien de conclusies van dat onderzoek kan de Commissie met een initiatief tot wetgeving komen inzake dit specifieke onderwerp.

- Het algemene gebruik van de valhelm door de gebruikers van alle tweewielige motorvoertuigen stimuleren.
- De doeltreffendheid van het dragen van een valhelm door fietsers in verschillende leeftijdscategorieën bestuderen, evenals de invloed daarvan op het gebruik van de fiets en de te nemen maatregelen, in voorkomend geval op EU-niveau.

5.2. De technische vooruitgang benutten om voertuigen beter te beveiligen

5.2.1. Vooruitgang in het ontwerp van voertuigen

De regelgeving inzake de constructie van voertuigen maakt het mogelijk minimale beschermingsniveaus vast te stellen om ongevallen te voorkomen en gebruikers tegen letsel te beschermen. De bescherming die de inzittenden van een voertuig in alle lidstaten genieten, wordt almaar aanmerkelijk beter dankzij de technologische vooruitgang.

De volledige keuring van auto's en tweewielige motorvoertuigen valt voortaan onder de exclusieve bevoegdheid van de Europese Unie. Deze procedure, die een instrument van de eerste orde is om de verkeersveiligheid te verbeteren, wordt binnenkort uitgebreid tot beroepsvoertuigen en aanhangwagens daarvan, touringcars en autobussen. De voortdurende perfectionering van de voertuigen wordt gewaarborgd door de geleidelijke aanpassing van de technische eisen die zijn opgenomen in de richtlijnen inzake keuringsprocedures. Met name dankzij de richtlijnen betreffende zijdelingse en frontale botsingen²² en de consumentenvoorlichting verzorgd door het Europese programma voor beoordeling van nieuwe voertuigen (zie de volgende paragraaf) heeft Europa zeer snelle vorderingen kunnen boeken op het gebied van de bescherming van inzittenden van auto's. Voorts kan de Europese Unie, door de overeenkomsten van Genève van 1958 en 1998²³ te onderschrijven, op dit gebied een vooraanstaande rol op wereldniveau spelen. Aangezien inzittenden van auto's 57% vertegenwoordigen van de dodelijke slachtoffers van ongevallen, is het absoluut noodzakelijk dat dergelijke vorderingen nagestreefd blijven worden. Gezien het feit dat het merendeel van de omgekomen en gewond geraakte voetgangers en fietsers gewond is geraakt of is omgekomen doordat zij zijn aangereden door een motorvoertuig, is bescherming ook noodzakelijk om de hoge risico's van verwonding voor deze kwetsbare weggebruikers te verminderen. Tegelijkertijd zijn nieuwe inspanningen om vast te stellen welke maatregelen moeten worden genomen op het gebied van het ontwerp van tweewielige motorvoertuigen en bromfietsen om de bescherming bij een ongeval te verbeteren, gerechtvaardigd, gezien de grote risico's waarmee het gebruik van deze categorieën voertuigen gepaard gaat, en de hoge sociale kosten van letselgevallen met blijvende invaliditeit.

²² Richtlijnen 96/27/EG en 96/79/EG van het Europees Parlement en van de Raad van 20 mei 1996 en van 16 december 1996 betreffende de bescherming van de inzittenden van motorvoertuigen bij zijdelingse en frontale botsingen en houdende wijziging van Richtlijn 70/156/EEG (PB L 169 van 8.7.1996, blz. 1 en PB L 18 van 21.1.1997, blz. 7).

²³ Overeenkomst van 1958 betreffende het aannemen van eenvormige technische eisen voor wielvoertuigen, uitrustingsstukken en onderdelen die kunnen worden aangebracht en/of gebruikt op wielvoertuigen en de voorwaarden voor wederzijdse erkenning van goedkeuringen verleend op basis van deze eisen [voorheen overeenkomst betreffende het aannemen van eenvormige goedkeuringsvoorwaarden en de wederzijdse erkenning van goedkeuring van uitrustingsstukken en onderdelen van motorrijtuigen, opgesteld te Genève op 20 maart 1958] (Verenigde Naties, Economische Commissie voor Europa, 5 oktober 1995); overeenkomst betreffende de vaststelling van mondiale technische reglementen voor wielvoertuigen, uitrustingsstukken en onderdelen die kunnen worden aangebracht en/of gebruikt op wielvoertuigen, opgesteld te Genève op 25 juni 1998.

Het is mogelijk om nog verder te gaan, bijvoorbeeld door op korte termijn de resultaten van onderzoek en ontwikkeling toe te passen die het mogelijk maken andere passieve veiligheidsaspecten van de voertuigen te verbeteren. Het 6^e kaderprogramma voor onderzoek zal de samenstelling van multidisciplinaire teams van onderzoekers, waaronder artsen en biomechanici, ingenieurs, statistici en psychologen uit academische en industriële milieus, blijven bevorderen.

Overigens maakt de autotechnologie momenteel een revolutie door die nieuwe horizonten zou kunnen openen op het gebied van de actieve veiligheid of de ongevallenpreventie. Het voertuig wordt steeds meer een vergaarbak van ultramoderne elektronische apparatuur, waarmee de veiligheidsfuncties van het voertuig bediend kunnen worden. Dankzij deze technologieën is er een kwalitatieve stroomversnelling waar te nemen op het gebied van de verkeersveiligheid, met intelligente actieve en passieve veiligheidssystemen, die een betere naleving van de verkeersregels garanderen, met name op het vlak van te hoge snelheden en een verminderde rijvaardigheid van de bestuurder, en een intelligente bescherming bieden in geval van een ongeval. Het is echter niet erg waarschijnlijk dat deze technologieën alle tekortkomingen in het gedrag, die gedurende de referentieperiode wel eens de belangrijkste oorzaak van ongevallen zouden kunnen blijven, kunnen compenseren.

Zonder te wachten op de toekomstige technologieën, volstaat het om nu al door middel van een geharmoniseerde maatregel de reeds beschikbare technologieën op het gebied van veiligheid van voertuigen en beschermende voorzieningen aan te wenden, om een aanzienlijk gedeelte van de terugdringingsdoelstelling te realiseren, met name voor beroepsvoertuigen.

5.2.2. Consumentenvoorlichting: het Europese programma voor de beoordeling van nieuwe auto's (EuroNCAP)

Kopers van nieuwe auto's hebben behoefte aan objectieve informatie over de mate van veiligheid van de voertuigen. De beschikbare informatie is van invloed op het aankoopbesluit en stimuleert autofabrikanten tot innovatie op het gebied van de veiligheid en tot het op de markt brengen van veiligheidsoplossingen zonder te wachten op de inwerkingtreding van wetgevende normen.

Naast het communautaire systeem voor keuring van voertuigen, wordt de veiligheid van nieuwe auto's door het Europese programma voor de beoordeling van de populairste modellen van nieuwe voertuigen (EuroNCAP) getest volgens geharmoniseerde testprotocollen, in omstandigheden die representatief zijn voor de verschillende soorten botsingen die ernstige verwondingen voor de inzittenden met zich meebrengen, en bij een eventuele botsing met een voetganger. Dit programma vermeerderd de waarde van de inspanningen van de auto-industrie, doordat de resultaten van de testen worden gepubliceerd om de consumenten te informeren over de veiligheidskenmerken van nieuwe auto's, en maakt Europa tot een markt met een vooraanstaande rol als het gaat om veiligheid. De Europese Commissie steunt het programma financieel en neemt deel aan technische beslissingen.

Uit een studie die is uitgevoerd met de steun van de Commissie²⁴ is gebleken dat elke ster die volgens de criteria van het EuroNCAP-programma wordt toegekend, overeenkomt met een reductie van de risico's op ongevallen met dodelijke afloop voor inzittenden met bijna 10%. Het is aangetoond dat auto's die zijn beoordeeld met vijf sterren (één model in 2001, zes modellen in 2002) een intrinsiek gevaar voor dodelijke ongevallen vertonen van minder dan 36% in vergelijking met voertuigen die alleen maar aan het wettelijke niveau voldoen.

Sinds kort wordt geconstateerd dat het label "5 sterren EuroNCAP" een commercieel argument lijkt te worden waaraan de auto-industrie waarde hecht.

De komende ontwikkelingen van het EuroNCAP-programma zullen het mogelijk maken andere aspecten van passieve veiligheid op te nemen, zoals de bescherming tegen een whiplash en de compatibiliteit van de voertuigen in geval van een botsing tussen twee auto's, alsmede aspecten in verband met de actieve veiligheid.

- De Commissie zal steun blijven verlenen aan EuroNCAP, met de bedoeling om nieuwe vooruitgang mogelijk te maken, de consument bewust te maken en voor te lichten, en de vertegenwoordiging van de lidstaten te versterken.

5.2.3. Bescherming bij een ongeval of passieve veiligheid

Er wordt momenteel gewerkt aan het opstellen van een specificatie die van toepassing is op visuele of akoestische verklikkers voor het **dragen van de veiligheidsgordel** in voertuigen. Deze verklikkers zijn al opgenomen in de beoordeling van voertuigen in het kader van het EuroNCAP-programma, en het EEVC²⁵ zal een norm opstellen om de prestaties ervan te beoordelen. Indien deze voorziening zich zou uitbreiden, zou het een relatief goedkoop en doeltreffend middel kunnen zijn om het gebruik van de gordel te bevorderen. Volgens in Zweden uitgevoerde ramingen zouden doeltreffende voorzieningen die aanzetten tot het dragen van de veiligheidsgordel het aantal doden onder inzittenden van auto's met ongeveer 20% kunnen terugdringen. Omgerekend naar de totale Europese Unie, zou dit percentage betekenen dat er elk jaar ruim 4000 levens worden gered. Wat **kinderbeveiligingssystemen** betreft, is de communautaire wetgeving onlangs aangescherpt²⁶; voorts zou er binnen de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties een overeenkomst moeten worden gesloten over een universeel kinderbeveiligingssysteem. Deze overeenkomst zou de installatie van kinderbeveiligingssystemen in voertuigen moeten bevorderen en veiligstellen, en moeten bijdragen tot het oplossen van een probleem dat vaak door de ouders aan de kaak wordt gesteld.

In Zweden, het land in Europa waar de veiligheidsgordel het vaakst wordt gedragen (95%), droeg de helft van het aantal verkeersdoden geen gordel op het moment van het ongeval. Daaruit blijkt het sterke potentieel van elke maatregel die het dragen van de veiligheidsgordel verder bevordert, en met name de voorzieningen die waarschuwen wanneer niet alle inzittenden een gordel dragen.

²⁴ "Quality Criteria for the Safety Assessment of Cars Based on Real-World Crashes" (SARAC).

²⁵ Het European Enhanced Vehicle-Safety Committee, dat een communautaire financiering geniet.

²⁶ Richtlijn 2003/20/EG van het Europees Parlement en de Raad van 8 april 2003 tot wijziging van Richtlijn 91/671/EEG van de Raad inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten betreffende het verplichte gebruik van veiligheidsgordels in voertuigen van minder dan 3,5 ton (PB L 115 van 9.5.2003, blz. 63). Richtlijn 91/671/EEG, aldus gewijzigd, betreft voortaan "het verplichte gebruik van veiligheidsgordels en kinderbeveiligingssystemen in voertuigen".

De realisatie van **veiligere voorzieningen van auto's voor voetgangers en fietsers** is een van de actieprioriteiten van de Europese Unie. De Commissie heeft onlangs een wetsvoorstel aangenomen op dit vlak²⁷. Door de systematische aanwending van ontwerpen die voldoen aan de vier prestatietests die worden aanbevolen door het EEVC, zullen elk jaar tot 2000 levens kunnen worden gered onder voetgangers en fietsers.

Wat betreft **botsingen tussen vrachtwagens en auto's** zijn in de communautaire wetgeving reeds voorschriften opgenomen voor de achterzijde, de zijdelingse beschermingsinrichtingen en de voorzijde van vrachtwagens, om het klemrijden van auto's te beperken²⁸, en de bescherming van de inzittenden kan nog verder verbeterd worden door het invoeren van criteria voor energieabsorptie. Wat betreft **botsingen tussen auto's** zijn er ook mogelijkheden om de compatibiliteit van de voertuigen te verbeteren. Op termijn dient de wetgeving zodanig te worden aangepast dat dergelijke criteria worden opgenomen.

Voorts kunnen de passieve veiligheid van **motorrijwielen** en de **interactie tussen wegvoertuigen en infrastructuur** aanzienlijk worden verbeterd.

Al deze aspecten vormen prioriteiten voor de korte termijn. De Commissie zal alle instrumenten blijven aanwenden waarmee de passieve veiligheid van voertuigen kan worden verbeterd. Zo zal zij met name de effecten op de verkeersveiligheid onderzoeken van de sterke toename van voertuigen van het type "4x4", "SUV" of "MPV" (*sport utility vehicles* en *multipurpose vehicles*), die bijvoorbeeld in de Verenigde Staten aanleiding geven tot groeiende bezorgdheid.

- Een geharmoniseerde specificatie opstellen voor de installatie van visuele of akoestische verklikkers voor het dragen van de veiligheidsgordel in voertuigen en de algemene toepassing daarvan bevorderen door middel van een vrijwillige overeenkomst.
- Universele bevestigingssystemen voor kinderzitjes algemeen doen toepassen.
- Auto's zodanig verbeteren dat de ernst van ongevallen met voetgangers en fietsers wordt verminderd.
- Oorzaken van letsel als gevolg van whiplash bestuderen, alsmede de middelen om dat te voorkomen.
- De aanwending van intelligente bevestigingssystemen steunen.

²⁷ Voorstel voor een Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende de bescherming van voetgangers en andere kwetsbare weggebruikers bij een botsing met een motorvoertuig en houdende wijziging van Richtlijn 70/156/EEG [COM(2003) 67 def. van 19.2.2003].

²⁸ Richtlijn 70/221/EEG van de Raad van 20 maart 1970 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten betreffende reservoirs voor vloeibare brandstof en beschermingsinrichtingen aan de achterzijde van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan (PB L 76 van 6.4.1970, blz. 23), laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2000/8/EG van het Europees Parlement en de Raad van 20 maart 2000 (PB L 106 van 3.5.2000, blz. 23); Richtlijn 89/297/EEG van de Raad van 13 april 1989 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten betreffende de zijdelingse afscherming (zijdelingse beschermingsinrichtingen) bij bepaalde motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan (PB L 124 van 5.5.1989, blz. 1); Richtlijn 2000/40/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 juni 2000 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten betreffende de beschermingsinrichting aan de voorzijde tegen klemrijden van motorvoertuigen en houdende wijziging van Richtlijn 70/156/EEG van de Raad (PB L 203 van 10.8.2000, blz. 9).

- De richtlijnen betreffende frontale, zijdelingse en achterwaartse botsingen van vrachtwagens aanpassen aan de technische vooruitgang om het klemrijden van voertuigen te beperken, en criteria voor energieabsorptie instellen.
- De compatibiliteit van voertuigen verbeteren.
- De effecten op de verkeersveiligheid onderzoeken van de sterke toename van "4x4"-voertuigen, *sport utility vehicles* en *multipurpose vehicles*.

5.2.4. Voorkomen van ongevallen of actieve veiligheid

De nieuwe technologieën op het gebied van informatie en communicatie ("*intelligent transport systems*", ofwel ITS) waarmee de voertuigen kunnen worden uitgerust, vormen een groot potentieel om het aantal slachtoffers te verminderen. Radars in voertuigen zijn met name in staat een ongevalssituatie te detecteren en zelfs nog vóór de botsing van de auto de veiligheidsvoorzieningen in werking te stellen, zodat het ongeval wordt voorkomen of de gevolgen ervan aanzienlijk worden verminderd. De ontwikkeling van aangepaste receptoren, schakelaars en calculators heeft de algemene toepassing van ABS-systemen en systemen ter verbetering van de stabiliteit van voertuigen, zoals ESP-inrichtingen ("*Electronic Stability Program*") mogelijk gemaakt, die de bestuurder helpen de controle over het voertuig te houden in extreme omstandigheden. Nieuwe generaties actieve veiligheidsvoorzieningen en voorzieningen om de bestuurder te assisteren ("*Advanced Driver-Assistance Systems*", ofwel ADAS) zouden binnenkort beschikbaar moeten zijn. Het gaat enerzijds om autonome veiligheidssystemen die niet alleen werken met de parameters die betrekking hebben op het voertuig en de bestuurder, maar ook met de gegevens die verband houden met de omgeving van het voertuig, en anderzijds om interactieve systemen die de uitwisseling van veiligheidsinformatie tussen voertuigen mogelijk maken.

Door de informatie afkomstig van de omgeving van het voertuig te analyseren, kunnen deze systemen beoordelen hoe groot het risico is dat zich een ongeval voordoet. Zij kunnen de bestuurder waarschuwen en onmiddellijk een passende actie in gang zetten om een ongeval te voorkomen. Indien het ongeval onvermijdbaar is, kan het systeem het functioneren van de passieve beschermingsinrichtingen optimaliseren. Andere systemen zullen automatisch hulpdiensten waarschuwen.

De Europese Unie, de lidstaten en de industrie dienen zich in te spannen voor de invoering van een geïntegreerde benadering die tot een grotere doeltreffendheid van deze nieuwe veiligheidstechnologieën kan leiden. Het **eSafety-initiatief**, dat in 2002 werd geïntroduceerd door de Commissie en de auto-industrie²⁹ in het kader van het actieplan eEurope, dat in juni 2001 tijdens de Europese Raad van Feira door de regeringsleiders werd geïntroduceerd, leidt tot de formulering van aanbevelingen, evenals een bepaald aantal maatregelen op communautair niveau, die binnenkort door de Commissie zullen worden gepresenteerd in haar mededeling betreffende "informatie- en communicatietechnologieën voor intelligente voertuigen". Deze maatregelen kunnen worden beschouwd als een van de fases, en een bijzonder belangrijke, van het huidige actieprogramma.

Naast de acties die in deze mededeling aan de orde komen en die hoofdzakelijk door de auto-industrie worden gevoerd, zal de Europese Unie een plan aannemen op het gebied van

²⁹ Voor meer informatie kunt u kijken op de internetsite www.eu.int/information_society/programmes/esafety/index_en.htm.

intelligente verkeersbeheersystemen, dat is opgesteld door de overheidsinstanties en van belang is voor de verkeersveiligheid, zodanig dat dit zoveel mogelijk voordelen voor de gemeenschap oplevert.

Wat betreft de ontwikkelingsactiviteiten op de lange termijn dient voorrang te worden gegeven aan de systemen met de beste perspectieven³⁰. Vanwege de toename van het verkeersvolume is een beter beheer van de snelheid van auto's van groot belang voor de veiligheid, en de congestie kan daarmee worden bestreden. Naast voordelen op het gebied van de verkeersveiligheid zal naleving van snelheidsbeperkingen ook significante gevolgen hebben in termen van vermindering van de uitstoot van broeikasgassen. Om de omstandigheden te evalueren die het mogelijk maken systemen voor het aanpassen van de snelheid in te zetten, is het van belang de experimenten te onderzoeken in verschillende landen, met name Zweden, Nederland, Groot-Brittannië, België, Frankrijk en Duitsland.

Daarnaast moet, met inachtneming van de bestaande wetgeving inzake gegevensbescherming en het recht op mobiliteit, de bestudering van veelbelovende technologieën worden voortgezet, zoals:

- anti-startsystemen voor voertuigen bij overmatig alcoholgebruik ("*alcolocks*"). Op termijn zouden deze systemen kunnen worden opgenomen in het arsenaal van maatregelen die van toepassing zijn op overtreders van de wetgeving inzake het toegestane alcoholpromillage voor automobilisten.
- voorzieningen voor de beheersing van de snelheid, voor een dynamische beheersing van voertuigen, om de remweg te verkorten, de stabiliteit te verbeteren en ongevallen bij het keren te voorkomen, met name voor vrachtwagens.
- detectie (op niet-intrusieve wijze) van vermoeidheid van de bestuurder of van een verandering van zijn rijprestaties, om de bestuurder te waarschuwen;
- specifieke inrichtingen om de bestuurder te waarschuwen voor het risico van een botsing met een voetganger of andere kwetsbare weggebruiker. Hoewel deze soort inrichtingen zich nog in het onderzoeksstadium bevinden, zijn ze veelbelovend, met name om de veiligheid in steden te verbeteren; de onderzoeksinspanningen dienen te worden voortgezet en gesteund;
- elektronische identificatie van voertuigen ("*Electronic Vehicle Identification*" ofwel EVI).

De Commissie zal een uitgebreid kader voor activiteiten voorstellen in haar reeds genoemde mededeling inzake "informatie- en communicatietechnologieën voor intelligente voertuigen".

Aangezien de technologieën evolueren, dient de Europese Unie continu zorg te dragen voor een systematische monitoring van de veiligheid van deze systemen, en kwaliteitsnormen op te stellen. Met name de koppeling van informatie- en communicatiesystemen in het voertuig dient zodanig te worden georganiseerd dat noch het veilige functioneren van het voertuig in gevaar wordt gebracht, noch het gebruik van deze systemen onnodig wordt beperkt. In eerste instantie heeft de Commissie in december 1999 een aanbeveling aangenomen die de industrie

³⁰ Zoals snelheidsbegrenzers en -waarschuwingssystemen, ondermeer systemen voor snelheidsaanpassing - "*Intelligent Speed Adaptation*" ofwel ISA; inrichtingen voor waarschuwingen tegen botsingen en antislipsystemen; aanpasbare kruissnelheidsregeling - "*Adaptive Cruise Control*" ofwel ACC; inrichtingen voor het signaleren van kruispunten.

uitnodigt een verklaring inzake beginselen te accepteren met betrekking tot de mens/machine-interface³¹. De middelen om naleving van deze beginselen te waarborgen moeten nog worden vastgesteld.

Voorts heeft onderzoek aangetoond dat de actieve veiligheidsmiddelen niet altijd welbewust door de automobilisten worden aangewend. Er zijn dan ook gedragsonderzoeken nodig voordat een eventuele algemene toepassing van dit soort middelen wordt nagestreefd. Voor het gebruik van systemen zoals snelheidsstabilisatiesystemen (“Automatic Cruise Control” ofwel ACC), snelheidsbeheersystemen bij filerijden (“Stop and Go Control”), en trajectcontrolesystemen, is scholing noodzakelijk. Omdat de verantwoordelijkheid voor het rijden geheel bij de bestuurder blijft, kan het gebruik van deze technologieën bovendien een passende voorlichting vereisen. Daarnaast zijn aanvullende onderzoeken nodig om het gedrag van automobilisten en de mentale beperkingen die door nieuwe technologieën worden opgelegd te bestuderen.

De impact van nieuwe technologieën op de veiligheid kan zowel positief als negatief zijn. Ofschoon mobiele telefoons strikt genomen geen voertuiguitrusting zijn, is de massale opkomst ervan, met het gebruik door automobilisten dat het risico van een dodelijk ongeval aanzienlijk vergroot³², illustratief voor het verschijnsel van nieuwe risico's en de noodzaak met een passende reactie te komen. Daarnaast bieden zij ook een mogelijkheid tot verhoging van de veiligheid doordat hulpdiensten daarmee sneller kunnen worden opgeroepen (zie paragraaf 5.5 hieronder).

Daarom is het noodzakelijk een kader te vinden dat is afgestemd op het stimuleren van het gebruik van doeltreffende technologieën, waarbij het creëren van nieuwe risico's wordt vermeden.

De verbetering van de **zichtbaarheid van voertuigen**, en de verbetering van het **zicht 's nachts of in moeilijke omstandigheden**, zijn preventiefactoren die heel bemoedigende perspectieven bieden. Op dit moment wordt het voeren van licht overdag beschouwd als een zeer positief element voor de zichtbaarheid van voertuigen. Omdat bepaalde lidstaten sceptisch blijven over het belang van de maatregel, met name gezien de energiekosten, zal de Commissie de kwestie opnieuw bestuderen alvorens in voorkomend geval een eventueel voorstel te presenteren.

De Commissie heeft in februari 2002 een wetsvoorstel gemaakt om **de dode hoek** naar achteren bij nieuwe voertuigen **weg te nemen**³³, waarmee eveneens het aantal slachtoffers mogelijk aanzienlijk teruggedrongen kan worden. In het licht van de resultaten van een onderzoek zal de Commissie overwegen een wetsvoorstel te maken om bestaande vrachtwagens alsnog daarmee uit te rusten.

³¹ Aanbeveling 2000/53/EG van de Commissie van 21 december 1999 betreffende veilige en efficiënte informatie- en communicatiesystemen aan boord van voertuigen: Europese verklaring inzake beginselen voor de mens/machine-interface [kennisgeving geschied onder nummer C(1999) 4786] (PB L 19 van 25.1.2000, blz. 64).

³² Zie bijvoorbeeld de studie *Telefonieren am Steuer und Verkehrssicherheit* (Bundesanstalt für Strassenwesen [BAST], Bergisch Gladbach, Duitsland, november 1997).

³³ Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten inzake de typegoedkeuring van spiegels en aanvullende systemen voor indirect zicht en van voertuigen met deze voorzieningen, tot wijziging van Richtlijn 71/156/EEG van de Raad [COM(2001) 811 def. van 7 januari 2002, PB C126E van 28.5.2002, blz. 125].

Door de technologische ontwikkelingen op het gebied van **banden** (minder opspattend water door vrachtwagens, betere grip op glad wegdek, waarschuwingssysteem voor te lage bandenspanning) zou het op korte termijn mogelijk moeten zijn om het brandstofverbruik te verlagen, het rolgeluid te verminderen en een hoog niveau van veiligheid in stand te houden. Naar verwachting zal dit leiden tot een vermindering van het brandstofverbruik met 10% en circa duizend minder verkeersdoden. De Commissie zal de maatregelen evalueren die nodig zijn om snel profijt te trekken van deze vooruitgang.

Tweewielige motorvoertuigen vormen veruit het transportmiddel met de meeste risico's. Er bestaan ook technische mogelijkheden om de risico's op ongevallen te verminderen, bijvoorbeeld door de algemene invoering van antiblokkeerremsystemen. De Commissie zal onderzoek verrichten naar de technische veiligheidsaspecten van tweewielige motorvoertuigen, samen met de bevoegde organisaties, met het doel de voorschriften in de regelgeving te verbeteren.

Een ander aspect is de toegang tot het rijden voor **personen met een mobiliteitshandicap**. Sinds 1989 is de Commissie bezig met een reeks onderzoeken die hebben geleid tot aanname van een lijst communautaire codes die moeten worden opgenomen op het rijbewijs³⁴ en het vrije verkeer van die personen die voertuigen met vaak zeer geavanceerde aanpassingen besturen, vergemakkelijken. Op dit moment worden met het onderzoek QUOVADIS de kwantitatieve, procedurele en veiligheidsaspecten van aanpassingsproducten geanalyseerd. De resultaten van deze werkzaamheden zullen het mogelijk moeten maken om op middellange termijn richtsnoeren aan te nemen en de mobiliteit van personen die aanpassingen in hun auto behoeven te bevorderen.

Voorts heeft onderzoek aangetoond dat de actieve veiligheidsmiddelen niet altijd welbewust door de automobilisten worden aangewend. Er zijn dan ook **gedragsonderzoeken** nodig voordat een eventuele algemene toepassing van dit soort middelen wordt nagestreefd.

- De impact onderzoeken van het algemeen voeren van licht overdag op alle voertuigen.
- De zichtbaarheid van vrachtwagens verbeteren.
- De dode hoeken naar achteren wegnemen voor bestuurders van vrachtwagens.
- De maatregelen evalueren die het mogelijk maken het aantal ongevallen dat verband houdt met de banden te verminderen.
- De inrichtingen voor het detecteren van tekortkomingen van de bestuurder, zoals de anti-start-ethyltest en vermoeidheidsdetectoren, onderzoeken.
- De nationale experimenten met intelligente snelheidsaanpassingssystemen bekijken en hun aanvaardbaarheid bij het publiek beoordelen.
- De veiligheid van tweewielige motorvoertuigen verbeteren door middel van wetgeving of vrijwillige overeenkomsten met de industrie.

³⁴ Richtlijn 97/26/EG van de Raad van 2 juni 1997 tot wijziging van Richtlijn 91/439/EEG betreffende het rijbewijs (PB L 150 van 7.6.1997, blz. 41). De desbetreffende lijst is gewijzigd bij Richtlijn 2000/56/EG van de Commissie van 14 september 2000 (PB L 237 van 21.9.2000, blz. 45).

- De voordelen bestuderen van de harmonisatie van de erkenning van aanpassingen aangebracht aan voertuigen die zijn bestemd voor personen met een mobiliteitshandicap.
- Een langetermijnplan aannemen ten aanzien van informatie- en communicatiesystemen op het vlak van de verkeersveiligheid en een regelgevend kader opstellen dat nodig is voor de invoering van die systemen, met name wat betreft de autorisatieprocedures, de vereiste eigenschappen en het bestaan van voldoende radiofrequenties.
- Prioriteiten voor het instellen en ontwikkelen van kwaliteitsnormen aanwijzen, om de mens/machine-interface en de mogelijkheden om de verkeersveiligheid met telematicatoepassingen te verbeteren, te optimaliseren. Toezien op de naleving van de verklaring inzake beginselen met betrekking tot de mens/machine-interface.

5.2.5. *Periodieke technische controle*

Mechanische tekortkomingen spelen momenteel een minder grote rol bij verkeersongevallen, dankzij de algemene toepassing van technische controles, waarvan de uitvoeringsomstandigheden, van de specifieke auto tot de vrachtwagen, zijn vastgesteld bij communautaire wetgeving³⁵. De verrichte controles dienen echter te worden aangepast met het oog op de toenemende complexiteit van de technologieën in de voertuigen en de werkwijzen ervan, op een zodanige wijze dat het goed blijven functioneren ervan gedurende de levensduur van het voertuig gegarandeerd kan worden.

De Commissie zal de wenselijkheid onderzoeken om andere categorieën voertuigen in de technische controle op te nemen, alsmede de bevordering van alternatieve methoden die een gelijkwaardig resultaat garanderen.

De Commissie bestudeert of ze de internationale overeenkomsten van 1997³⁶ zal onderschrijven, met als doel een harmonisatie - op een internationaal niveau - van de minimum controlenormen.

- Met de lidstaten onderzoeken of er reden is om nieuwe elektronische systemen in voertuigen aan te wenden voor de technische controle.
- Optimale praktijken vaststellen en stimuleren, om de doeltreffendheid van verplichte periodieke controles met minder kosten te verbeteren.

³⁵ Richtlijn 96/96/EG van de Raad van 20 december 1996 betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten inzake de technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens (PB L 46 van 17.2.1997, blz. 1) – laatste aanpassing aan de technische vooruitgang bij Richtlijn 2001/9/EG van de Commissie van 12 februari 2001 (PB L 48 van 17.2.2001, blz. 18); Richtlijn 2000/30/EG van het Europees Parlement en de Raad van 6 juni 2000 betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in de Gemeenschap deelnemen aan het verkeer (PB L 203 van 10.8.2000, blz. 1).

³⁶ Overeenkomst betreffende het aannemen van eenvormige technische eisen voor periodieke technische controles van wielvoertuigen en wederzijdse erkenning van controles, opgesteld te Wenen op 13 november 1997 (Verenigde Naties, Economische Commissie voor Europa).

5.3. De verbetering van de wegeninfrastructuur stimuleren

5.3.1. Probleemgegevens

Verbeteringen van de wegeninfrastructuur en het invoeren van procedures kunnen een wezenlijke bijdrage leveren aan het terugdringen van het aantal en de ernst van verkeersongevallen. Door de weg een expliciete vorm te geven, kunnen ontwerpers het gedrag van de weggebruikers beïnvloeden. Het invoeren van een zelfverklarend wegontwerp maakt een verbetering van het gedrag van de automobilisten mogelijk door betere informatie over passende snelheden. Bovendien zou het invoeren van een minder gevaarlijke omgeving (met name geleiderails en wegbermen) die bij een menselijke vergissing niet per se tot overlijden of ernstig letsel leiden, moeten bijdragen tot veiligere wegen.

Het Europees Parlement heeft herhaaldelijk gevraagd om een systematisch uitgevoerd onderzoek naar de impact op de veiligheid, van de nieuwe infrastructuren die met Europese middelen worden gefinancierd, en om het opstellen van richtsnoeren op Europees niveau om maatregelen op het gebied van de verkeersveiligheid met minder kosten in te voeren en veiligheidsaudits te realiseren.

Zoals in voornoemd Witboek wordt aangegeven dient bij het onderzoek naar nieuwe wegprojecten een studie naar de impact op de veiligheid te worden verricht om na te gaan of de projecten geen negatieve effecten hebben voor de veiligheid in het desbetreffende gebied. Er dient een communautaire methode te worden vastgesteld om deze impactonderzoeken uit te voeren. Vervolgens moeten veiligheidsaudits worden uitgevoerd om de werkzaamheden te controleren tijdens de verschillende fases van het project.

Verbeteringen aan het wegennet kunnen levens redden, en de Gemeenschap dient een belangrijke rol te spelen bij het stimuleren daarvan. Zij beschikt daartoe over twee belangrijke middelen: enerzijds het opstellen van technische richtsnoeren op het niveau van de Europese Unie die op vrijwillige basis gebruikt kunnen worden door mensen die zich beroepsmatig met veiligheid bezighouden, en anderzijds de harmonisatie van procedures, normen en veiligheidsuitrustingen op het trans-Europese wegennet.

In afwachting van het aanbrengen van de benodigde verbeteringen aan het bestaande wegennet, is de Commissie werkzaamheden begonnen met het oog op de harmonisatie van de criteria waarmee zwarte punten kunnen worden geïdentificeerd, evenals de middelen om het bestaan daarvan kenbaar te maken aan weggebruikers die ter plaatste niet bekend zijn. Op basis van die werkzaamheden is de Commissie, zoals zij heeft aangekondigd in het Witboek, van plan om in 2003 in het kader van een wetsvoorstel met betrekking tot de veiligheid van de wegeninfrastructuren, een geharmoniseerde definitie van zwarte punten, een communautaire bebording, voorlichting aan automobilisten, en correctieve maatregelen in te voeren.

Europese programma's voor de beoordeling van wegen, met als doel weggebruikers beter te informeren over de risico's en te wijzen op de noodzaak te investeren in de verbetering daarvan, vormen eveneens een interessant spoor. Wegen met onvoldoende beschermingen in geval van een botsing of met onjuiste snelheidsbeperkingen krijgen een slechte beoordeling. Dit mechanisme zou, in combinatie met een sterrensysteem dat informatie verstrekt over het risico van ongevallen voor de desbetreffende weg, de weggebruikers moeten aansporen om voorzichtiger te rijden. Op termijn is het doel een vermindering van het aantal Europese wegen en tunnels met een hoog risico.

Verenigingen van automobilisten hebben een programma geïntroduceerd voor het beoordelen van wegen, EuroRAP (European Road Assessment Programme) genaamd. Het idee is om automobilisten in heel Europa informatie te verstrekken, gebaseerd op objectieve criteria, over het veiligheidsniveau van de belangrijkste wegen die zij gebruiken. De Commissie verleent dit nieuwe project steun.

5.3.2. Opstellen van technische richtsnoeren op het gebied van veiligheid van infrastructuur

Het bestaan van nationale richtsnoeren is in bepaalde lidstaten nuttig gebleken. In dat kader zouden er technische richtsnoeren op het gebied van de veiligheid van infrastructuur moeten worden opgesteld die universele principes in herinnering brengen door deze te illustreren aan de hand van case studies, ter ondersteuning van deskundigen die op lokaal en regionaal niveau betrokken zijn bij het specificeren en invoeren van maatregelen op het gebied van de verkeersveiligheid. De Commissie heeft in het Witboek al het belang benadrukt van maatregelen zoals de onderlinge aanpassing van technische kenmerken van de infrastructuur en de fundamentele harmonisatie van de bebording, met inbegrip van borden met variabele boodschappen.

In het kader van bovengenoemde ontwerprichtlijn, zal de Commissie het opstellen van richtsnoeren voor de veiligheid van infrastructuur en de voorlichting aan automobilisten voorstellen. De prioriteitsgebieden zijn met name: maatregelen met lage kosten, of het nu gaat om plaatsen met een hoog risico, langs bepaalde weggedeelten of op het niveau van een geografisch gebied, de veiligheidsaudit, het beheer van de veiligheid in de stedelijke omgeving, de terugdringing van de snelheid en minder gevaarlijke infrastructuur. Deze richtsnoeren kunnen evolueren tot een deel van Europese standaardbestekken, die worden gebruikt bij aanbestedingen voor de bouw en het onderhoud van wegeninfrastructuur. Dit zal de groei van de grensoverschrijdende concurrentie bevorderen, en zo leiden tot betere offertes wat betreft kwaliteit en prijs. Dat zou eveneens een administratieve vereenvoudiging en standaardisering tot gevolg kunnen hebben.

De Commissie zal het verzamelen en bekendmaken van informatie over optimale praktijken wat betreft audit en onderzoek naar de impact van wegen bevorderen. Zij zal demonstratieprojecten steunen die de communautaire richtsnoeren toepassen op het gebied van de veiligheid van infrastructuur, met name in het 6^e kaderprogramma voor onderzoek, en zal te gelegener tijd op gebieden zoals de veiligheidsaudit, het beheer van de veiligheid in een stedelijke omgeving, en de beoordeling van veiligheidsincidenten, het verkrijgen van financiering voor alle door de Europese Unie gefinancierde infrastructuurprojecten, met inbegrip van het trans-Europese wegennet, onderwerpen aan de toepassing van deze richtsnoeren.

Elk jaar komen ruim 330 mensen om het leven bij spoorwegovergangen in de Europese Unie, doordat zij de verkeersregels niet kennen of niet in acht nemen. Zich niet bewust van de gevolgen van hun handelingen, vertonen sommige automobilisten onverantwoordelijk gedrag. De institutionele problemen tussen weg- en spoorwegbeheerders en de heterogeniteit van de bebording verergeren de situatie.

Samen met weg- en spoorwegbeheerders wil de Commissie richtsnoeren voor goed gedrag opstellen, om doeltreffende oplossingen in kaart te brengen waarmee deze slachting aanzienlijk gereduceerd kan worden.

5.3.3. *Trans-Europees wegennet (TEN)*

In 1996 heeft de Raad de Europese Unie de taak gegeven om weggebruikers van het trans-Europese wegennet een hoog en homogeen niveau van dienstverlening, comfort en veiligheid te garanderen³⁷. Deze wettelijke verplichting, in combinatie met de aanzienlijke groei die het internationale transport de afgelopen jaren heeft gekenmerkt, noopt tot verbetering van het trans-Europese wegennet.

Er zal een onderzoek worden gestart om vast te stellen wat de mogelijkheden zijn tot reductie van het aantal slachtoffers, met een betere harmonisatie van de veiligheidsvoorschriften en de bebording en de engineeringnormen voor wegen en weguitrustingen (rekening houdend met internationale werkzaamheden, zoals die van de Economische Commissie voor Europa van de VN).

Er zijn al verschillende Europese normen aangenomen, met name op het gebied van voorzieningen voor de verkeersveiligheid. Deze normen zouden geleidelijk verbeterd moeten worden, zodat zij gebaseerd worden op prestatiecriteria.

De maatregelen met betrekking tot de verkeersveiligheid voor dit deel van het wegennet zullen een bijzondere vorm aannemen in het kader van de **uitbreiding**, want de betrokken landen zullen, veel meer dan de Vijftien, massaal moeten investeren om hun deel van het trans-Europese wegennet te verbeteren.

De Commissie zal richtsnoeren vaststellen om de communautaire financiering van dit net te koppelen aan de verbetering van de veiligheid.

5.3.4. *Veiligheid van tunnels*

Veel weginfrastructuren, waaronder die van tunnels, zijn enkele tientallen jaren geleden gebouwd, in een tijdperk waarin de verkeersdichtheid en de eigenschappen van voertuigen anders waren dan nu. Naar aanleiding van recente ongevallen in tunnels heeft de Commissie in december 2002 een richtlijn voorgesteld die tot doel heeft de Europese burgers een minimaal niveau van veiligheid in tunnels in het trans-Europese wegennet te bieden³⁸.

De voorgestelde maatregelen hebben betrekking op de organisatie en technische voorzieningen. Om rekening te houden met de diversiteit van de tunnels, zowel op functioneel niveau als op het niveau van hun veiligheid, zullen deze geleidelijk van kracht moeten worden. De tunnels met een hoog risico, dat wil zeggen sommige van de oudste of die welke zijn ontworpen voor een verkeersaanbod dat kleiner is dan het huidige of verwachte verkeersaanbod, zouden met voorrang renovatiewerkzaamheden moeten ondergaan.

De Commissie zal eveneens letten op de veiligheidsmiddelen waarin wordt voorzien door de infrastructuurprojecten voor weggedeelten met tunnels die communautaire financiële steun genieten, met name uit hoofde van het budget dat is bestemd voor het trans-Europese vervoersnet.

Zoals zij dat ook al in 2002 heeft gedaan, is de Commissie van plan nog voorlichtingsprojecten voor gebruikers over de veiligheid in de tunnels te steunen.

³⁷ Beschikking nr. 1692/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 juli 1996 betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet (PB L228 van 9.9.1996, blz. 1).

³⁸ COM (2002)769 def. van 30.12.2002.

5.3.5. *Het nieuwe begrip intelligente weg en GALILEO*

De vroegtijdige detectie van abnormale verkeersomstandigheden en de overdracht van relevante gegevens aan de bestuurder, zullen een wezenlijke bijdrage leveren aan de verbetering van de verkeersveiligheid.

De detectie van abnormale verkeerssituaties zal de komende jaren verbeterd kunnen worden met gebruikmaking van de voertuigen zelf als receptor en door de centralisering van gegevens in de verkeerscontrolecentra, dankzij de verschillende beschikbare communicatievormen. Een uitgebreidere samenwerking tussen de publieke en particuliere sector op dit gebied, zou het mogelijk moeten maken sneller tot de invoering van doeltreffendere en goedkopere geharmoniseerde procedures te komen, bijvoorbeeld door de particuliere sector toegang te verlenen tot verkeersgegevens, en door een strikt juridisch en economisch kader te creëren voor de ontwikkeling van verkeersinformatiediensten³⁹.

Elke abnormale situatie kan in de toekomst via de verschillende beschikbare middelen, zoals borden met variabele boodschappen, verkeersinformatiediensten op de radio, enz. worden doorgegeven aan de bestuurders.

De invoering van geharmoniseerde systemen voor elektronische tolheffing, waarover de Commissie onlangs een ontwerprichtlijn heeft ingediend⁴⁰, zal congestie bij tolstations en daarmee het risico van ongevallen, verminderen.

De invoering van het Europese satellietplaatsbepalingssysteem GALILEO zal vanaf 2008 een belangrijke rol spelen, dankzij de precisie en de grotere betrouwbaarheid van de overgebrachte informatie die dat systeem met zich meebrengt. Op de volgende terreinen zullen preciezere en beter presterende systemen ter beschikking van de automobilisten en autoriteiten worden gesteld:

- navigatie- en geleidingssystemen, op basis van een digitale cartografie, aangevuld met veiligheidsinformatie die wordt doorgegeven aan de bestuurders over statische gevaren die zij zullen tegenkomen (zwarte punten, enz.) en dynamische gevaren (ijzel, druk verkeer, enz.);
- informatie over het verkeer die gefilterd kan worden om exact te voldoen aan de behoeften en situatie van de bestuurder;
- waarschuwingssysteem bij ongevallen, dat automatisch essentiële informatie doorgeeft aan de dichtstbijzijnde hulppost;
- toepassing van "tracering" zoals bijvoorbeeld de monitoring van voertuigen bestemd voor het vervoer van gevaarlijke goederen, gestolen voertuigen of voertuigen die betrokken zijn bij criminele activiteiten.

³⁹ Aanbeveling van de Commissie van 4 juli 2001 betreffende de ontwikkeling van een juridisch en economisch kader voor deelneming van de particuliere sector aan de invoering van op telematica gebaseerde verkeers- en reisinformatiediensten (VRI-diensten) in Europa (PB L 199 van 24.7.2001, blz. 20).

⁴⁰ Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende de algemene invoering en de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer in de Gemeenschap (COM(2003) 132 def. van 23.4.2003).

Deze aspecten zullen ook worden ontwikkeld in de (reeds genoemde) mededeling van de Commissie over het eSafety-programma, gericht op de inzet van nieuwe veiligheidstechnologieën in voertuigen.

- Een kaderrichtlijn voorstellen met betrekking tot de veiligheid van wegeninfrastructuur, om een geharmoniseerd systeem voor het beheer van zwarte punten en het auditen van de verkeersveiligheid in te voeren, voor de wegen in het trans-Europese netwerk (TEN).
- Technische richtlijnen op het gebied van infrastructuur ontwikkelen, met name voor de goedkope maatregelen, auditmethoden, het beheer van de veiligheid in een stedelijke omgeving, technieken om de snelheid te matigen, en minder gevaarlijke bermen.
- Een gids met optimale praktijken samenstellen voor de veiligheid van overwegen.
- De impact op de veiligheid evalueren van projecten met communautaire financiering die betrekking hebben op een heel gebied.
- De communautaire normen die van toepassing zijn op wegwitruistingen aanpassen aan de technische vooruitgang en een hoog beschermingsniveau verzekeren, met name door inrichtingen om de bermen minder gevaarlijk te maken in geval van een ongeval.
- Onderzoeks- en demonstratieprojecten realiseren over het thema “intelligente wegen”.
- Een hoog veiligheidsniveau bieden in tunnels, met name via normen en voorlichting aan de gebruikers.

5.4. Veiligheid van beroepsgoederen- en –personenvervoer

In de loop van het afgelopen decennium is het aantal vrachtwagens op de Europese wegen aanzienlijk gestegen. Het terugdringen van het aantal ongevallen waarbij vrachtwagens zijn betrokken, is niet alleen een uitdaging voor de maatschappij, maar ook, meer direct, voor de sector van het goederenvervoer over de weg. Het besturen van vrachtwagens is een van de gevaarlijkste beroepen en ook beroepschauffeurs hebben recht op een veilige werkomgeving die voldoet aan de meest recente normen op het gebied van arbeidsomstandigheden.

In die context hebben het Europees Parlement en de Raad achtereenvolgens voor alle voertuigen van meer dan 3,5 ton en alle voertuigen voor het vervoer van 8 of meer passagiers, de volgende richtlijnen aangenomen:

- in november 2002 een richtlijn voor de algemene toepassing van de **snelheidsbegrenzer**, vanaf 2005 voor nieuwe voertuigen en van nu tot 2008 voor voertuigen met een kenteken van na 1 oktober 2001⁴¹. De Commissie zal de impact van deze richtlijn evalueren, met name voor de lichtste voertuigen van minder dan 7,5 ton, en zo nodig passende voorstellen presenteren.

⁴¹ Richtlijn 2002/85/EG van het Europees Parlement en van de Raad van 5 november 2002 tot wijziging van Richtlijn 92/6/EEG van de Raad betreffende de installatie en het gebruik in de Gemeenschap van snelheidsbegrenzers in bepaalde categorieën motorvoertuigen (PB L 327 van 4.12.2002, blz. 8). De vorige Richtlijn had slechts betrekking op vrachtwagens van meer dan 12 ton en autobussen van meer dan 10 ton.

- in april 2003 een richtlijn waarmee het **dragen van de veiligheidsgordel** verplicht wordt gesteld voor bestuurders en passagiers gezeten op plaatsen die daarvoor zijn ingericht⁴². Om de doeltreffendheid van deze maatregel te vergroten, zal de Commissie in 2003 een voorstel doen tot het doen installeren van veiligheidsgordels op alle zitplaatsen in touringcars, zodra dat mogelijk is⁴³. De Commissie is bovendien werkzaamheden begonnen gericht op het in kaart brengen van de specifieke problemen van het **vervoer van kinderen**, ten einde indien nodig beschermende regels te introduceren voor voertuigen die zijn bestemd voor vervoer naar school.

De Commissie heeft ook een ontwerprichtlijn gemaakt met betrekking tot de **basisopleiding en bijscholing van beroepschauffeurs**⁴⁴; er staat veel op het spel, want de huidige situatie moet worden omgekeerd: momenteel heeft slechts 10% van de beroepschauffeurs een opleiding gevolgd na het behalen van het rijbewijs. De inwerkingtreding van de Richtlijn zal een bijdrage leveren aan een grotere verkeersveiligheid, meer veiligheid tijdens het stilstaan en een betere dienstverlening, en voorts tot een grotere inzetbaarheid leiden en een einde maken aan concurrentievervalsing op dit gebied.

Voorts wordt momenteel een wetsvoorstel ter verbetering en versterking van de geldende regels ten aanzien van de controle en naleving van de **rij- en rusttijden**⁴⁵ door het Parlement en de Raad onderzocht. Dit initiatief heeft tot doel een doeltreffende en uniforme interpretatie van de bestaande regels op dit gebied te bevorderen. Het voorstel bevat ook bepalingen met het oog op het vaststellen van de aansprakelijkheid van de werkgever voor bepaalde overtredingen die zijn begaan door zijn chauffeur en met het oog op de harmonisatie van de voorwaarden voor een rijverbod. Een ander wetsvoorstel is in voorbereiding, met name een Richtlijn die deel uitmaakt van een controlepakket (zie paragraaf 5.1.1. hierboven), met als doel de toepassing van sociale voorschriften ten aanzien van de rij-, rust- en arbeidstijden te verbeteren⁴⁶. Deze richtlijn, die de reeds genoemde Richtlijn 88/599/EG zal wijzigen, zal naast andere maatregelen een aanzienlijke verhoging bevatten van het aantal controles dat moet worden verricht om na te gaan of de rij- en rusttijden door de bestuurders worden nageleefd (op dit moment wordt 1% van de werkdagen gecontroleerd). Andere bepalingen van deze ontwerprichtlijn zijn gericht op het stimuleren van systematische informatie-uitwisseling, de coördinatie van controleactiviteiten, vooral wat betreft het grensoverschrijdende vervoer, de periodieke samenwerking tussen nationale overheden en de scholing van controleurs zodat zij de verschillende wetgevingen beter kunnen naleven.

De invoering van de **digitale tachograaf**⁴⁷, een apparaat waarmee gegevens kunnen worden geregistreerd over een langere periode dan wat momenteel met de mechanische tachograaf

⁴² Richtlijn 2003/20/EG van het Europees Parlement en de Raad, reeds genoemd in paragraaf 5.2.3.

⁴³ Stadsbussen worden hier niet bedoeld.

⁴⁴ Voorstel voor een Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende de opleiding van beroepschauffeurs voor goederen- en personenvervoer over de weg [COM(2001) 56 def. van 2.2.2001, PB C 154E van 29.5.2001, blz. 258].

⁴⁵ Voorstel voor een Verordening van het Europees Parlement en de Raad tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer [COM(2001)573 def. van 12.10.2001, PB C 51E van 26.2.2002, blz. 234].

⁴⁶ De arbeidstijd wordt geregeld in Richtlijn 93/104/EG van de Raad van 23 november 1993 (PB L 307 van 13.12.1993, blz. 1), gewijzigd bij Richtlijn 2000/34/EG van 22 juni 2000 (PB L 195 van 1.8.2000, blz. 41), aangevuld door sectorale Richtlijn 2002/15/EG van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2002 (PB L 80 van 23.3.2002, blz. 35).

⁴⁷ Verordening (EG) nr. 2135/98 van de Raad van 24 september 1998 tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 3821/85 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer en tot wijziging van Richtlijn 88/599/EEG betreffende standaardprocedures voor de controle op de toepassing van Verordening (EEG) nr. 3820/85 en Verordening (EEG) nr. 3821/85 (PB L 274 van 9.10.98, blz. 1); Verordening

mogelijk is, zoals snelheid en rijtijden, zal een aanzienlijke vooruitgang van de prestatie van de controlemiddelen betekenen.

Tabel 2 hieronder vormt een ander voorbeeld van gedeelde verantwoordelijkheid tussen de verschillende betrokken niveaus.

| | |
|--------------------------------|--|
| Europese Unie | <ul style="list-style-type: none"> - Verordening 3820/85 tot harmonisatie van de arbeids- en rusttijden - Verordening 3821/85 die controleapparaten op vrachtwagens verplicht stelt - Richtlijn 88/599 die een minimale frequentie van verkeerscontroles invoert - Initiëring van samenwerking tussen nationale politiediensten voor de controle van internationaal vervoer - Toezicht op de omzetting en de toepassing van de wetgeving door de lidstaten. |
| Nationaal I niveau | <ul style="list-style-type: none"> - Goedkeuring van controleapparaten en keuring van voertuigen die ermee zijn uitgerust - Organisatie van controles en vaststellen van sancties bij overschrijding van de arbeidstijden - Toepassing van de sancties |
| Regionaal/ lokaal niveau | <ul style="list-style-type: none"> - Afgifte van de bestuurderskaarten - Uitvoering van de controles van de schijven uit de controleapparaten langs de weg en in de bedrijven - Verwezenlijking van rustplaatsen met voorzieningen langs autosnelwegen |
| Particuliere sector | <ul style="list-style-type: none"> - Voorlichting aan en bewustmaking van de automobilisten door de werkgevers, en adequate planning van de transporten - Naleving van de regels tot uitdrukking laten komen in de beloning - Kortingen van verzekeringsmaatschappijen bij een juiste toepassing van de wetgeving - Naleving van de regelgeving door de bestuurders |

Tabel 2: naleving van de wetgeving ten aanzien van arbeids- en rusttijden door beroepschauffeurs

Verlies van vracht uit vrachtwagens wegens onvoldoende **vastsnoeren van goederen** is een oorzaak van vaak zeer ernstige verkeersongevallen. Sommige lidstaten hebben een complete wetgeving op dit gebied, maar het gebrek aan harmonisatie op communautair niveau is een ernstig probleem voor internationale vervoerbedrijven. Om dit te verhelpen is de Commissie in 2002 begonnen met de opstelling van een gids van optimale praktijken.

Uitzonderlijk vervoer⁴⁸, dat niet zonder gevaar is met betrekking tot de verkeersveiligheid, is een andere oorzaak van problemen voor het internationaal vervoer doordat er geen geharmoniseerde voorschriften zijn, soms zelfs niet tussen verschillende regio's van eenzelfde lidstaat. Ook op dit gebied is de Commissie begonnen met de opstelling van een gids van optimale praktijken.

(EG) nr. 1360/2002 van de Commissie van 13 juni 2002 betreffende de zevende aanpassing aan de vooruitgang van de techniek van Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad betreffende het controleapparaat in het wegvervoer (PB L 207 van 5.8.2002, blz. 1).

⁴⁸ Namelijk vervoer waarvoor afwijkingen zijn toegestaan op de verplichtingen die voortvloeien uit Richtlijn 96/53/EG van de Raad van 25 juli 1996 houdende vaststelling, voor bepaalde aan het verkeer binnen de Gemeenschap deelnemende wegvoertuigen, van de in het nationale en het internationale verkeer maximaal toegestane afmetingen, en van de in het internationale verkeer maximaal toegestane gewichten (PB L 235 van 17.9.1996, blz. 59).

De wetgeving inzake technische voorwaarden voor het **vervoer van gevaarlijke goederen** over de weg vormt eveneens een belangrijk deel van het acquis communautaire op het gebied van de verkeersveiligheid. Deze voorschriften worden regelmatig herzien, in het licht van internationale werkzaamheden, met name in het kader van de Europese overeenkomst betreffende het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de weg (ADR). De noodzaak om beter rekening te houden met de risico's die ten grondslag liggen aan de groeiende bezorgdheid over de veiligheid (bescherming tegen het gebruik van voertuigen met de bedoeling schade te berokkenen) leidt tot het opnieuw beoordelen van de bepalingen van die wetgeving.

De Europese Unie zal in het bijzonder belang hechten aan de toepassing van in de voorafgaande paragrafen beschreven maatregelen in het beroepsvervoer, met name de technische maatregelen, scholing en de ontwikkeling van nieuwe technologieën op het gebied van veiligheid of verkeersmanagement.

In de nabije toekomst moet eveneens worden gelet op de eventuele gevolgen van een toenemend gebruik van **kleine bedrijfswagens en auto's van de zaak**. Het ontbreken van regelgeving voor de opleiding, de rij- en rusttijden of de snelheidsbegrenzers kan gevolgen hebben voor de verkeersveiligheid.

- Aanneame en omzetting van een Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende de opleiding van beroepschauffeurs.
- De regelgeving (en de controle op de toepassing daarvan) inzake rij- en rusttijden voor het beroepsvervoer over de weg aanscherpen.
- De digitale tachograaf invoeren in beroepsvoertuigen.
- Richtsnoeren opstellen inzake optimale praktijken op het gebied van ondernemingsbeleid, gericht op de verkleining van het risico van ongevallen en letsel, en bevorderen dat veiligheid wordt opgenomen als wezenlijke bepaling in contracten voor vervoer over de weg.
- Gidsen voor optimale praktijken opstellen voor het vastsnoeren van vracht en uitzonderlijk vervoer.
- De communautaire wetgeving inzake het vervoer van gevaarlijke goederen aanpassen aan de technische vooruitgang.
- Het dragen van de veiligheidsgordel in touringcars en vrachtwagens verplicht stellen.
- Beschermingsvoorschriften invoeren voor voertuigen waar regelmatig kinderen mee worden vervoerd.
- De impact op de verkeersveiligheid bestuderen van het toenemende gebruik van kleine bedrijfswagens en auto's van de zaak.

5.5. Hulp aan en verzorging van verkeersslachtoffers

Er zouden duizenden levens in de Europese Unie kunnen worden gered door de snelheid waarmee wordt gehandeld en een diagnose wordt gesteld bij de posttraumatische zorg bij verkeersongevallen te verbeteren. Omgekeerd bestaat het risico dat een kwalitatief slechte

posttraumatische zorg zich in geval van overleven vertaalt in letsel en handicaps die voorkomen hadden kunnen worden. Uit onderzoek dat in het Verenigd Koninkrijk is verricht, is gebleken dat 12% van de personen die een ongeval hebben meegemaakt met ernstig letsel aan het skelet, een belangrijke blijvende handicap aan het ongeval hebben overgehouden die voorkomen had kunnen worden.

We zouden over meer gedetailleerde informatie over de ernst van de verwondingen moeten beschikken om te weten wat de mogelijkheden zijn om de schade te beperken door medische zorg na het ongeval. Het is noodzakelijk gegevens op nationale schaal te verzamelen om de doeltreffendheid van de diensten voor spoedeisende medische zorg te kunnen meten.

Steeds meer nieuwe auto's zullen zijn voorzien van automatische noodvoorzieningen en plaatsbepalingsapparatuur. Voor een optimale aanwending daarvan, is het van belang dat het noodbericht direct wordt doorgegeven aan noodhulpdiensten. Een dergelijk systeem zou getest moeten worden in het kader van een proefproject, in eerste instantie op vrachtwagens voor het internationaal vervoer.

Het Parlement en de Raad hebben onlangs besloten beheerders van telefoonnetwerken te verplichten om noodhulpdiensten de informatie te verschaffen waarmee zij de locatie kunnen achterhalen van noodoproepen met gebruikmaking van het **alarmnummer 112**⁴⁹. De Commissie zal in 2003 een aanbeveling aannemen met de richtsnoeren voor invoering van dat besluit. Ook worden automatische waarschuwingssystemen door autoproducenten voorgesteld voor recente automodellen. In dit stadium is het van belang erop toe te zien dat de via de verschillende systemen ontvangen en doorgegeven informatie goed en zonder vertraging aankomt bij de hulpdiensten die in actie zullen moeten komen in geval van een ongeval. Deze systemen zullen nader worden omschreven in de reeds genoemde mededeling inzake "informatie- en communicatietechnologieën voor intelligente voertuigen".

- De optimale praktijken bestuderen op het gebied van medische zorg na een ongeval.
- Een specificatie opstellen voor waarschuwingssystemen in geval van een ongeval, gekoppeld aan een plaatsbepalingssysteem, en demonstratieprojecten realiseren waarbij de hele hulpketen wordt betrokken.

5.6. Verzameling, analyse en verspreiding van gegevens over ongevallen

5.6.1. Gegevens m.b.t. het probleem

Het definiëren van een gemeenschappelijke doelstelling om de verkeersveiligheid te verbeteren, veronderstelt de prioritaire invoering van de meest doeltreffende maatregelen. Ongevallen zijn onvoorspelbare gebeurtenissen, maar daarom nog niet onvermijdelijk, en het is noodzakelijk de **oorzaken, omstandigheden en gevolgen** van ongevallen te kennen om ze te beheersen en vermijden, of in elk geval de ernst ervan af te zwakken.

⁴⁹ Pakket over de nieuwe elektronische communicatiemiddelen bestaande uit Richtlijn 2002/21/EG van het Europees Parlement en de Raad van 7 maart 2002 inzake een gemeenschappelijk regelgevingskader voor elektronische-communicatienetwerken en -diensten (Kaderrichtlijn) en Richtlijn 2002/22/EG van het Europees Parlement en van de Raad van 7 maart 2002 inzake de universele dienst en gebruikersrechten met betrekking tot elektronische-communicatienetwerken en -diensten (Universeledienstrichtlijn) (PB L 108 van 24.4.2002, blz. 33).

Gegevensbanken over ongevallen en letsels zijn daarom onmisbare instrumenten om problemen op het gebied van de verkeersveiligheid op objectieve wijze te beoordelen. Wanneer in dit opzicht in de toekomst voertuigen worden voorzien van voorzieningen (“zwarte dozen”) waarmee net als bij andere vervoerswijzen de parameters kunnen worden geregistreerd die inzicht geven in oorzaken van ongevallen, zullen automobilisten zich verantwoordelijker gedragen, juridische procedures na ongevallen sneller kunnen worden afgewikkeld, de kosten van gerechtelijke processen verminderen en effectievere preventieve maatregelen kunnen worden genomen.

5.6.2. Oorzaken van ongevallen

Er zijn plannen om onafhankelijke onderzoeken naar ongevallen op de weg te ontwikkelen, naar het voorbeeld van de bestaande Europese regelgeving voor de burgerluchtvaart. Het is echter ondenkbaar een gedetailleerd onderzoek in te stellen naar elk ongeval op de weg, gezien het zeer grote aantal daarvan; realistischer is het om zich enerzijds op de ernstigste ongevallen te richten en anderzijds op een representatieve steekproef van “gewone” ongevallen. Deze onderzoeken, die los staan van die welke worden verricht door gerechtelijke instanties of verzekeraars, dienen gericht te zijn op de oorzaken van de ongevallen, en niet zozeer op de aansprakelijkheden, en moeten het mogelijk maken de geldende wetgeving en heersende praktijken te verbeteren. Zij moeten worden ingesteld op nationaal niveau, op basis van een Europese methodiek, en de resultaten ervan moeten ter beoordeling worden aangeboden aan een groep deskundigen die onder de Commissie ressorteert. Deze onderzoeken, die betrekking hebben op een beperkt aantal ongevallen, zullen een aanvulling vormen op de algemene statistieken van verkeersongevallen, evenals de gedetailleerde onderzoeken van ongevallen die worden verricht door multidisciplinaire teams. De op die manier gevormde gegevensbanken zullen ter beschikking van de onderzoekers worden gesteld.

Een bijzonder probleem is het gebruik van onderzoeksgegevens die worden verzameld naar aanleiding van ongevallen. Momenteel zijn onderzoeken die worden ingesteld in opdracht van justitiële instanties of verzekeringsmaatschappijen in eerste instantie gericht op het vergoeden van de schade door ongevallen en op het vaststellen van de wettelijke aansprakelijkheid. Deze onderzoeken voldoen echter niet aan de toenemende vraag in Europa en de Verenigde Staten naar onafhankelijk technisch onderzoek waarvan de resultaten iets zeggen over de oorzaken van ongevallen en aanknopingspunten bieden voor verbetering van de wetgeving.

Sinds een aantal jaren worden dergelijke onderzoeken op grond van Europese wetgeving uitgevoerd in de burgerluchtvaart⁵⁰. Een soortgelijke verplichting wordt nu ook overwogen voor de spoorwegwetgeving⁵¹. De Commissie overweegt momenteel om de

⁵⁰ Richtlijn 94/56/EG Richtlijn 94/56/EG van de Raad van 21 november 1994 houdende vaststelling van de grondbeginselen voor het onderzoek van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart (PB L 319 van 12.12.1994, blz. 14) is een voorbeeld voor de andere vervoerswijzen. In deze richtlijn worden de uitgangspunten vastgelegd voor onderzoeken naar ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart. In aanvulling daarop heeft de Commissie in december 2000 een ontwerprichtlijn vastgesteld over de rapportage naar aanleiding van voorvallen in de burgerluchtvaart. Dit voorstel vormt een aanvulling op de huidige communautaire wetgeving en voorziet in een analyse van incidenten en voorvallen die meestal de voorbode vormen van ongevallen.

⁵¹ Richtlijn 2001/12/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 tot wijziging van Richtlijn 91/440/EEG van de Raad betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap (PB L 75 van 15.3.2001, blz. 1), die deel uitmaakt van het in december jongstleden vastgestelde

ontwikkeling van dergelijke onderzoeken ook voor te stellen voor de zeescheepvaart⁵² en op langere termijn zou dat ook het geval dienen te zijn voor verkeersongevallen.

Deze onafhankelijke onderzoeken moeten op nationaal niveau worden uitgevoerd, maar volgens een Europese methodiek worden ingesteld. De resultaten zouden dan moeten worden aangeboden aan een groep onafhankelijke deskundigen die onder de Commissie ressorteert en zal worden belast met de verbetering van de geldende wetgeving en met de aanpassing van de onderzoeksmethodiek aan met name technologische ontwikkelingen.

Zoals werd gezegd bij de derde conferentie over onderzoeken naar ongevallen die werd georganiseerd door de Europese Raad voor de verkeersveiligheid (ETSC), “waarborgt een permanente onafhankelijke organisatie niet alleen de onafhankelijkheid van het onderzoek. Een dergelijke instantie kan ook nagaan of zijn aanbevelingen effect sorteren.”

Van elke nieuwe technologie die automobilisten kan brengen tot compensatieverschijnselen, is het noodzakelijk de impact te beoordelen, bijvoorbeeld wat betreft apparatuur die waarschuwt voor vermoeidheid van de bestuurder, rehabilitatiemaatregelen en methodes voor een geleidelijke toegang tot het rijden.

De installatie op termijn van registratieapparatuur (“zwarte dozen”) in bepaalde soorten wegvoertuigen, net als bij andere vervoerswijzen, zal betekenen dat er inzicht wordt gegeven in de technische oorzaken van ongevallen, dat automobilisten zich verantwoordelijker gedragen, dat juridische procedures na ongevallen sneller kunnen worden afgewikkeld, dat de kosten daarvan worden teruggedrongen en dat effectievere preventieve maatregelen kunnen worden genomen. Het zal waardevol zijn als de geregistreerde informatie op een gecentraliseerde wijze wordt verzameld, zodra er een kritieke massa apparatuur geïnstalleerd is. Zonder daarop te wachten, en om eventuele technische incompatibiliteit te voorkomen, zal het nuttig zijn een technische specificatie op te stellen.

5.6.3. Omstandigheden van ongevallen

De EU is uitgerust met CARE (reeds genoemd), waarvan de uitgesplitste gegevens worden aangeleverd door de lidstaten en beheerd door de diensten van de Commissie⁵³. Sinds juli 2002 zijn verschillende tabellen en grafieken voor het publiek toegankelijk via de internetsite “Europa”⁵⁴ en het is de bedoeling dat deze dienst regelmatig wordt uitgebreid. Voorts heeft een beperkt aantal gebruikers (twee per lidstaat) direct toegang tot alle gegevens van CARE.

“spoorwegpakket”, verplicht de lidstaten tot het nemen van maatregelen om bij ongevallen altijd een onderzoek in te stellen. De Commissie heeft in 2002 een ontwerprichtlijn vastgesteld met betrekking tot de spoorwegveiligheid (COM(2002) 21 def, PB C 126E van 28.5.2002, blz. 332), waarin de lidstaten worden verplicht om op nationaal niveau volledig onafhankelijke instanties op te richten die belast worden met de uitvoering van onderzoeken naar ongevallen. Er zal een systeem voor samenwerking op communautair niveau worden ingevoerd, eventueel in het kader van het toekomstige Agentschap voor de spoorwegveiligheid.

⁵² Richtlijn 1999/35/EG van de Raad van 29 april 1999 betreffende een stelsel van verplichte onderzoeken voor de veilige exploitatie van geregelde diensten met ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen (PB L 138 van 1.6.1999, blz. 1) vereist dat met ingang van 1 december 2000 bij ongevallen een objectief onderzoek wordt ingesteld naar alle betrokken vaartuigen die een haven in de Gemeenschap als bestemming hebben of daaruit afkomstig zijn. De Commissie wil in 2004 komen tot een geharmoniseerd systeem voor alle ongevallen op zee.

⁵³ Er bestaat ook een gegevensbank genaamd BICAR, beheerd door de OESO, maar de gegevens daarvan zijn niet uitgesplitst.

⁵⁴ http://europa.eu.int/comm/transport/home/care/index_en.htm

Een groep instellingen die gespecialiseerd zijn in verkeersveiligheid zal voor eind 2003 een studie afronden naar het praktische gebruik van CARE⁵⁵. Er zal eveneens onderzoek moeten worden gedaan naar de onderlinge relatie van de gegevens om regelmatig het aantal foutieve opgaven met betrekking tot de slachtoffers in te schatten. Daartoe dienen de gegevens van ziekenhuizen te worden vergeleken met nationale statistieken.

De vergelijkbaarheid van de situatie in de verschillende lidstaten veronderstelt dat de gegevens van CARE vergeleken worden met verschillende sociaal-economische variabelen, **risicoblootstellingsvariabelen** genoemd, zoals het wagenpark, de lengte van de wegnetten of de verschillende verkeersvolumes. Deze variabelen dienen bekend te zijn in een mate van gedetailleerdheid die compatibel is met de typologie van CARE, en op een vergelijkbare wijze te worden gemeten.

Op middellange termijn bevat CARE een aanzienlijk potentieel aan informatie en instrumenten voor de besluitvorming en de monitoring, hetzij voor het publiek, hetzij voor onderzoekers of politici.

5.6.4. Gevolgen van ongevallen

Het afnemen van bloed, röntgenonderzoek en andere klinische analyses zijn onmisbaar om te weten wat de gevolgen van ongevallen met lichamelijk letsel zijn, en de uitvoering daarvan zou genormaliseerd of zelfs geharmoniseerd moeten worden in de hele Europese Unie. Geslaagde experimenten, die vaak op lokaal niveau zijn uitgevoerd door multidisciplinaire teams van medici die zich bezighouden met in het verkeer opgelopen letsel, dienen op Europees niveau geëxploiteerd te worden, waarbij de uitwisseling van informatie tussen de specialisten wordt gestimuleerd en er richtsnoeren worden opgesteld ten aanzien van optimale praktijken.

In het kader van het 5^e kaderprogramma voor onderzoek is in 2002 een groot project gestart voor de analyse van letsels veroorzaakt door ongevallen op de weg⁵⁶. In dit project worden de aanbevelingen overgenomen uit een voorgaand project⁵⁷ inzake het systematisch indelen van soorten letsels. Deze actie dient voortgezet en uitgebreid te worden, en de bestudering van oorzaken en gevolgen van ongevallen wordt aangemerkt als een van de prioritaire actiethema's van het 6^e kaderprogramma.

5.6.5. Europees studiecetrum voor de verkeersveiligheid

Ten slotte wil de Commissie een Europees studiecetrum voor de verkeersveiligheid oprichten, als interne organisatie van de Commissie, in de vorm van een proefproject dat gefinancierd wordt in het kader van de begroting van de Europese Unie. Dit studiecetrum zal alle communautaire activiteiten coördineren op het gebied van het verzamelen en analyseren van gegevens over verkeersongevallen en lichamelijk letsel. Voor zover in dit studiecetrum het informatiesysteem CARE is ondergebracht, zal het fungeren als contactpunt binnen de Europese Unie voor de uitwisseling van informatie over optimale praktijken en zal het ten slotte worden belast met de organisatie en het beheer van de activiteiten rondom communautaire richtsnoeren met betrekking tot optimale praktijken. Het studiecetrum zal zich eveneens kunnen bezighouden met de verbetering van de bekendmaking van de resultaten van onderzoeksprojecten die betrekking hebben op de verkeersveiligheid, zowel die

⁵⁵ Project ASTERYX.

⁵⁶ Project PENDANT.

⁵⁷ Project STAIRS (4^e kaderprogramma).

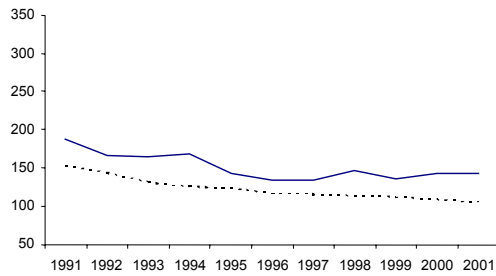
welke door de Europese Unie worden gefinancierd als die welke voortvloeien uit andere programma's, en met het waarborgen van de bekendmaking van informatie.

- De gegevensbank CARE ontwikkelen en de toegankelijkheid ervan vergroten, met het oog op transparantie en de bevordering van de aanwending ervan;
- CARE aanvullen met risicoblootstellingsvariabelen en oorzaken van ongevallen.
- Systemen om gegevens van ziekenhuizen te koppelen aan nationale statistieken over verkeersongevallen beoordelen en verbeteren.
- Een specificatie opstellen die van toepassing is op ongevallenregistratieapparatuur in auto's en de gevolgen van de verschillende alternatieven voor bepaalde categorieën voertuigen bestuderen.
- Een Europees studiecentrum voor de verkeersveiligheid oprichten, als interne structuur van de Commissie.
- Een Europese methodiek vaststellen voor onafhankelijk onderzoek naar verkeersongevallen en een groep onafhankelijke deskundigen instellen die ressorteert onder de Commissie.

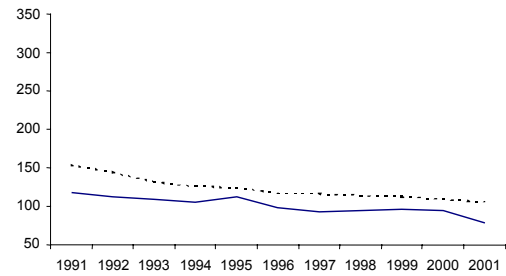
BIJLAGE 1

Verkeersongevallen – ontwikkeling van het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners, 1991-2001 Situatie in elke lidstaat (+ gemiddelde EUR-15)

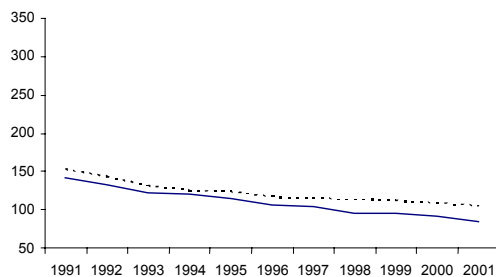
B



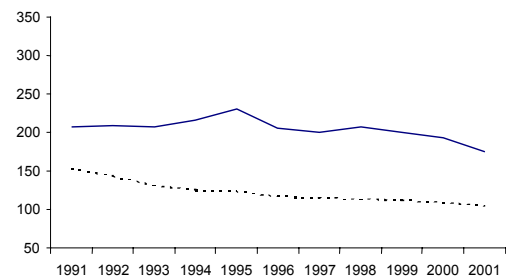
DK



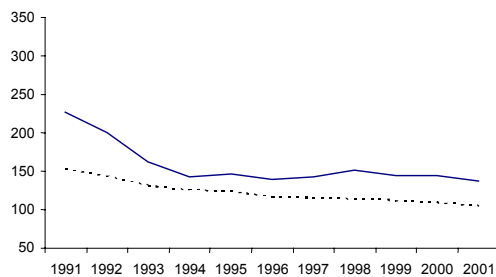
D



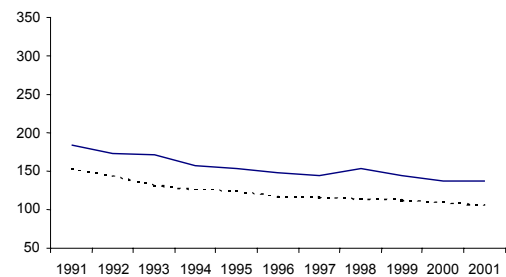
EL

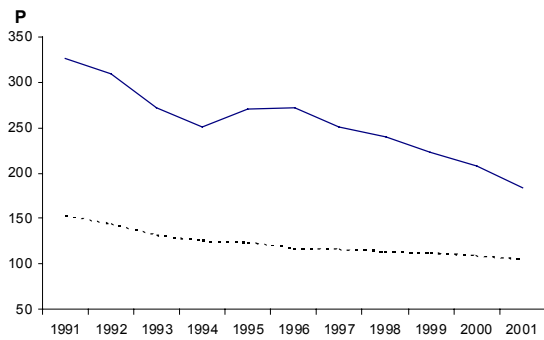
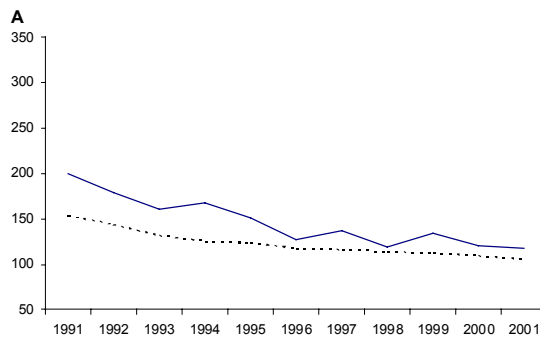
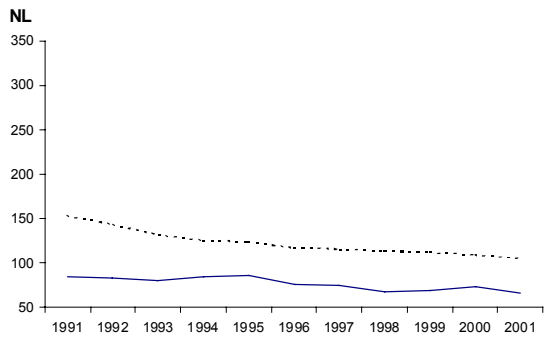
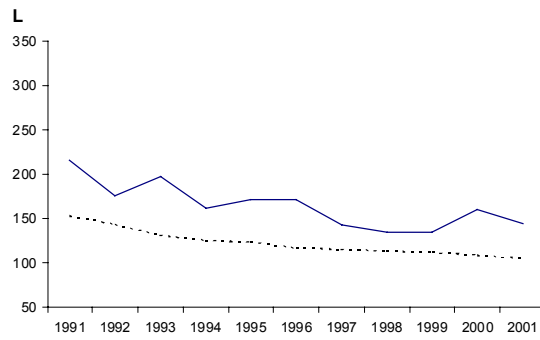
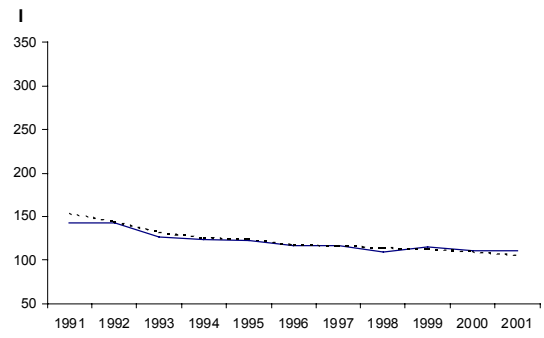
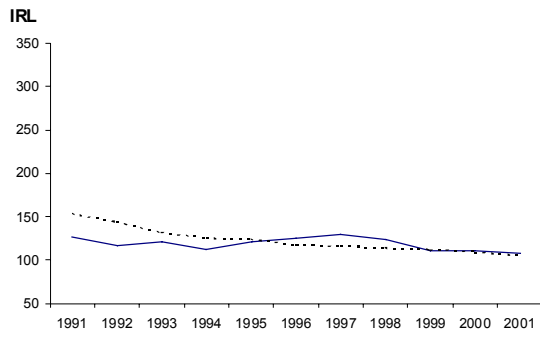


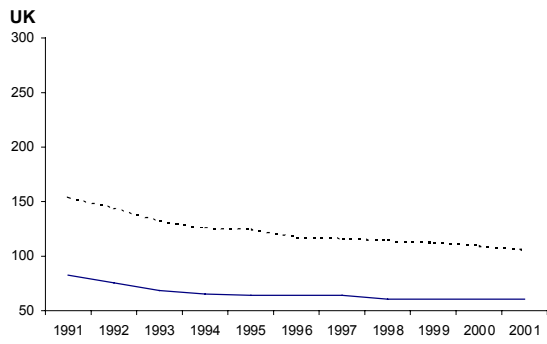
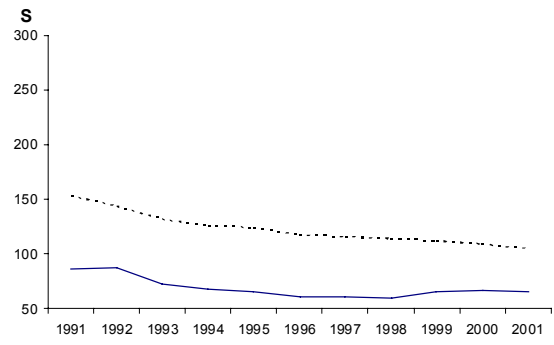
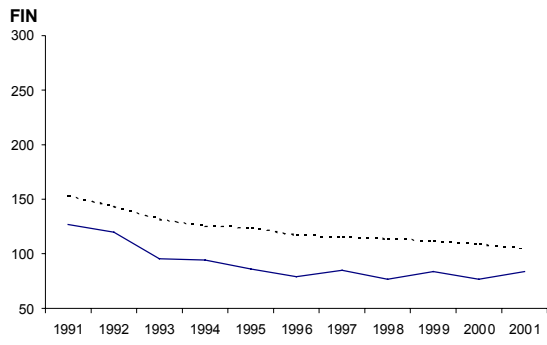
E



F







| | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | Total |
|--------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---------|
| B | 1.873 | 1.671 | 1.660 | 1.692 | 1.449 | 1.356 | 1.364 | 1.500 | 1.397 | 1.470 | 1.486 | 16.918 |
| DK | 606 | 577 | 559 | 546 | 582 | 514 | 489 | 499 | 514 | 498 | 431 | 5.815 |
| D | 11.300 | 10.631 | 9.949 | 9.814 | 9.454 | 8.758 | 8.549 | 7.792 | 7.772 | 7.503 | 6.977 | 98.499 |
| EL | 2.112 | 2.158 | 2.159 | 2.253 | 2.411 | 2.157 | 2.105 | 2.182 | 2.116 | 2.037 | 1.895 | 23.585 |
| E | 8.836 | 7.818 | 6.376 | 5.614 | 5.749 | 5.482 | 5.604 | 5.957 | 5.738 | 5.777 | 5.516 | 68.467 |
| F | 10.483 | 9.900 | 9.867 | 9.019 | 8.891 | 8.541 | 8.444 | 8.918 | 8.487 | 8.079 | 8.160 | 98.789 |
| IRL | 445 | 415 | 431 | 404 | 437 | 453 | 473 | 458 | 414 | 418 | 412 | 4.760 |
| I | 8.109 | 8.053 | 7.188 | 7.091 | 7.020 | 6.676 | 6.713 | 6.314 | 6.633 | 6.410 | 6.410 | 76.617 |
| L | 83 | 69 | 78 | 65 | 70 | 71 | 60 | 57 | 58 | 70 | 69 | 750 |
| NL | 1.281 | 1.253 | 1.235 | 1.298 | 1.334 | 1.180 | 1.163 | 1.066 | 1.090 | 1.082 | 1.085 | 13.067 |
| A | 1.551 | 1.403 | 1.283 | 1.338 | 1.210 | 1.027 | 1.105 | 963 | 1.079 | 976 | 958 | 12.893 |
| P | 3.218 | 3.084 | 2.700 | 2.504 | 2.711 | 2.730 | 2.521 | 2.126 | 2.028 | 1.874 | 1.671 | 27.167 |
| FIN | 632 | 601 | 484 | 480 | 441 | 404 | 438 | 400 | 431 | 396 | 433 | 5.140 |
| S | 745 | 759 | 632 | 589 | 572 | 537 | 541 | 531 | 580 | 591 | 583 | 6.660 |
| UK | 4.753 | 4.379 | 3.957 | 3.807 | 3.765 | 3.740 | 3.743 | 3.581 | 3.564 | 3.580 | 3.598 | 42.467 |
| EU-15 | 56.027 | 52.771 | 48.558 | 46.514 | 46.096 | 43.626 | 43.312 | 42.344 | 41.901 | 40.761 | 39.684 | 501.594 |

Verkeersongevallen – ontwikkeling 1991-2001 – aantal verkeersdoden

| | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 |
|--------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| B | 188 | 167 | 165 | 168 | 143 | 134 | 134 | 147 | 137 | 144 | 145 |
| DK | 118 | 112 | 108 | 105 | 112 | 98 | 93 | 94 | 97 | 93 | 81 |
| D | 142 | 132 | 123 | 121 | 116 | 107 | 104 | 95 | 95 | 91 | 85 |
| EL | 207 | 210 | 209 | 216 | 231 | 206 | 201 | 208 | 201 | 193 | 180 |
| E | 227 | 201 | 163 | 143 | 147 | 140 | 143 | 151 | 145 | 145 | 137 |
| F | 184 | 173 | 172 | 157 | 154 | 147 | 145 | 153 | 145 | 138 | 138 |
| IRL | 126 | 117 | 121 | 113 | 121 | 125 | 130 | 124 | 111 | 111 | 108 |
| I | 143 | 142 | 126 | 124 | 123 | 116 | 117 | 110 | 115 | 111 | 111 |
| L | 216 | 177 | 197 | 162 | 172 | 172 | 143 | 135 | 135 | 161 | 156 |
| NL | 85 | 83 | 81 | 85 | 86 | 76 | 75 | 68 | 69 | 68 | 68 |
| A | 200 | 178 | 161 | 167 | 151 | 128 | 137 | 119 | 133 | 120 | 118 |
| P | 326 | 310 | 271 | 251 | 271 | 272 | 250 | 210 | 200 | 184 | 163 |
| FIN | 126 | 120 | 96 | 95 | 86 | 79 | 85 | 78 | 84 | 77 | 84 |
| S | 87 | 88 | 73 | 67 | 65 | 61 | 61 | 60 | 66 | 67 | 66 |
| UK | 82 | 76 | 68 | 65 | 64 | 64 | 64 | 61 | 60 | 60 | 60 |
| EU-15 | 153 | 144 | 132 | 126 | 124 | 117 | 116 | 113 | 112 | 108 | 105 |

Verkeersongevallen – ontwikkeling 1991-2001 – aantal verkeersdoden per miljoen inwoners

bronnen: CARE, nationale gegevens. Schattingen zijn cursief gedrukt

BIJLAGE 2

Europees handvest over de verkeersveiligheid

Ondergetekende [benaming, adres], vertegenwoordigd door [naam en functie van ondertekenaar]

Houder van een gezag, een beslissingsbevoegdheid, een economische of sociale macht of een vertegenwoordigingsmandaat,

als zodanig mede verantwoordelijk voor de verkeersveiligheid in de Europese Unie,

(PREAMBULE)

Overwegende dat het huidige aantal verkeersslachtoffers in Europa op een onaanvaardbaar niveau ligt en dat zo doeltreffend mogelijke maatregelen dienen te worden genomen om dit aantal op zo kort mogelijke termijn terug te dringen,

Overwegende dat het met een gecoördineerde actie tussen de talrijke partijen die in enigerlei hoedanigheid een verantwoordelijkheid hierin hebben beter mogelijk is de verwachte resultaten te realiseren,

Van mening dat er doeltreffende maatregelen bestaan om de weggebruikers er toe aan te zetten de veiligheidsvoorschriften na te leven en zelfs om nog verdergaande maatregelen te nemen, zoals een vermindering van de blootstelling van weggebruikers aan het risico van ongevallen; en dat deze maatregelen een veel grotere draagwijdte zullen hebben indien een kritisch aantal actoren zich daarvoor inzet.

Instemmend met de doelstelling het aantal verkeersdoden in de periode tot 2010 met minimaal de helft terug te dringen,

Vertrouwend op het verantwoordelijkheidsgevoel van de betrokken personen en organisaties,

Zich ervan bewust dat de kosten van maatregelen ter bevordering van de verkeersveiligheid extreem laag zijn in verhouding tot de menselijke, sociale en economische kosten van de verkeersonveiligheid,

(DOEL)

ZEGT TOE VRIJWILLIG DE MAATREGELEN TE TREFFEN DIE ONDER ZIJN VERANTWOORDELIJKHEID EN TAKEN VALLEN OM DE ONTWIKKELINGEN OP HET GEBIED VAN VERKEERSVEILIGHEID TE VERSNELLEN.

ZEGT MET NAME TOE BINNEN DE GRENZEN VAN ZIJN VERANTWOORDELIJKHEDEN EN ZIJN SPECIFIEKE TAKEN, EN NAAR BEHOEFTE, OVEREENKOMSTIG DE BEPALINGEN DIE BIJ HET ONDERHAVIGE HANDVEST ZIJN GEVOEGD, DE VOLGENDE BEGINSELEN EN MAATREGELEN UIT TE VOEREN:

1. De maatregelen treffen binnen zijn verantwoordelijkheidsgebied om een bijdrage te leveren aan voornoemde doelstelling om het aantal verkeersdoden te verminderen.

2. Zijn belangrijkste doelstellingen en zijn eigen voornaamste criteria voor de besluitvorming uitbreiden met maatregelen op het vlak van verkeersveiligheid en het meten van de prestaties op dat gebied, met name in het kader van zijn onderzoeksactiviteiten, zijn organisatie en zijn investeringen, en in het meer algemene organisatorische kader van zijn beroepsbezigheden, om op die manier een echt verkeersveiligheidsplan op te stellen.
3. Met de bevoegde instanties op het gebied van verkeersveiligheid de technische en statistische informatie uitwisselen die een beter inzicht verschaffen in de oorzaken van ongevallen, de door ongevallen teweeggebrachte letsels en de doeltreffendheid van de preventieve en palliatieve maatregelen.
4. Een bijdrage leveren aan het voorkomen van verkeersongevallen door maatregelen van hoge kwaliteit na te streven op een of meer van de volgende gebieden:
 - basisopleiding en bijscholing van en voorlichting aan automobilisten;
 - uitrusting en ergonomie van auto's,
 - inrichting van infrastructuur met het oog op de minimalisering van risico's op ongevallen en de ernst daarvan en het stimuleren van een veilig rijgedrag.
5. Technologieën ontwikkelen en invoeren waarmee de gevolgen van verkeersongevallen verminderd kunnen worden.
6. Bijdragen tot de ontwikkeling van middelen die een uniforme, voortdurende en passende controle mogelijk maken op de naleving van de verkeersregels door personen die namens hem of onder zijn beheer handelen en eventuele overtreders op uniforme, snelle en evenredige wijze bestraffen.
7. Een kader scheppen dat bevorderlijk is voor bijscholingsactiviteiten voor en de rehabilitatie van automobilisten die een risico vormen.
8. Zich inspannen om zoveel als mogelijk mee te werken aan een beter inzicht in de oorzaken, omstandigheden en gevolgen van ongevallen om er lering uit te trekken en zo herhaling te voorkomen.
9. Er toe bijdragen dat doeltreffende medische, psychologische en juridische zorg van hoge kwaliteit beschikbaar is voor eventuele verkeersslachtoffers.
10. De evaluatie achteraf door gelijken, met inachtneming van gepaste vertrouwelijkheidsvoorschriften, van de maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid accepteren en er indien nodig lering uit trekken om de maatregelen te herzien.

EN TEN SLOTTE

11. Doelbewust het initiatief nemen om maatregelen te treffen die verder gaan dan de bestaande regelgeving, te weten: [in te vullen door de ondertekenaar].

Opgemaakt te ..., op ...

(handtekening)