

Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over het onderwerp „Naar een Europese verkeersveiligheidsruimte: strategische richtsnoeren voor de verkeersveiligheid tot 2020” (advies op verzoek van het Europees Parlement)

(2011/C 48/06)

Rapporteur: **de heer RANOCCHIARI**

Het Europees Parlement heeft op 2 juni 2010 besloten het Europees Economisch en Sociaal Comité overeenkomstig artikel 304 van het EG-Verdrag te raadplegen over het onderwerp:

Naar een Europese verkeersveiligheidsruimte: strategische richtsnoeren voor de verkeersveiligheid tot 2020.

De gespecialiseerde afdeling Vervoer, energie, infrastructuur, informatiemaatschappij, die met de voorbereidende werkzaamheden was belast, heeft haar advies op 6 september 2010 goedgekeurd.

Het Comité heeft tijdens zijn op 15 en 16 gehouden 465e zitting (vergadering van 15 september) het volgende advies uitgebracht, dat met 128 stemmen vóór en 4 stemmen tegen, bij 2 onthoudingen, is goedgekeurd

1. Conclusies en aanbevelingen

1.1 Het EESC herhaalt dat de doelstelling van het derde Europees actieprogramma voor verkeersveiligheid – een halvering van het aantal verkeersdoden in het wegverkeer in de periode van 2001-2010 – zeer ambitieus was. Volgens de officiële gegevens uit 2008 was het aantal verkeersdoden in de EU ten opzichte sinds 2001 namelijk met 28,4 % gedaald. Recente cijfers van de Commissie wijzen echter op een verrassende verbetering; uiteindelijk zou de daling van het aantal verkeersdoden in 2010 wel eens meer dan 40 % kunnen bedragen.

1.2 Dat een daling met 50 % van het aantal verkeersdoden niet zal worden gehaald, is het gevolg van een combinatie van de volgende factoren:

1.2.1 De Gemeenschap is alleen verantwoordelijk voor het actieprogramma en de richtsnoeren; de tenuitvoerlegging van alle maatregelen in het kader van dit actieprogramma wordt overgelaten aan de diverse instanties in de lidstaten.

1.2.2 De tenuitvoerlegging en handhaving van verkeersveiligheidsmaatregelen verschillen per land.

1.2.3 De lidstaten hanteren geen uniforme interpretatie van de statistische gegevens betreffende de verkeersveiligheid.

1.2.4 De afgelopen tien jaar werd meer de nadruk gelegd op handhaving dan op de educatie van weggebruikers.

1.2.5 Er zijn geen tussentijdse doelstellingen vastgelegd voor de lidstaten en er werd evenmin speciale aandacht besteed aan de van land tot land verschillende risico's, waardoor een specifieke routekaart voor elk land vereist is.

1.3 Het EESC stelt vast dat er op het gebied van de „passieve en actieve veiligheidsmaatregelen” de afgelopen tien jaar een

aanmerkelijke verbetering heeft plaatsgehad, die met name het gevolg is van een reeks door de auto-industrie ingevoerde technische veiligheidsinnovaties in personenauto's en zware vrachtwagens. In de toekomst zouden de veiligheidsstandaards hoger kunnen komen te liggen, maar bij het nemen van maatregelen moet ook rekening worden gehouden met het feit dat er sinds kort ook zeer goedkope personenauto's op de markt zijn, die slechts voldoen aan de minimumveiligheidsnormen.

1.3.1 Onverminderd verontrustend is de situatie betreffende goedkope brommers en motorfietsen, met name uit Zuidoost-Azië, die vaak niet voldoen aan de Europese typegoedkeureisen. Dit is van essentieel belang, aangezien het risico van bestuurders van gemotoriseerde tweewielers om ernstig letsel op te lopen in het wegverkeer 18-20 keer zo hoog is als dat van bestuurders van personenauto's, en steeds meer forenzen de voorkeur geven aan gemotoriseerde tweewielers boven een personenauto, als gevolg van de vele files in de steden.

1.4 Wat betreft de voortgang die de afgelopen tien jaar is geboekt op het gebied van de beveiliging van de wegeninfrastructuur stelt het EESC vast dat er meer bereikt had kunnen worden. De richtlijn van de Raad inzake minimumveiligheids-eisen voor tunnels, die in de gehele EU een positieve impact had, was in feite de belangrijkste stap voorwaarts. Daarentegen vonden er geen wezenlijke verbeteringen plaats op het gebied van de provinciale en secundaire wegen, waar meer dan de helft van alle verkeersdoden valt.

1.5 Het EESC beveelt aan om rekening te houden met de volgende aspecten om ervoor te zorgen dat het vierde Europese actieprogramma voor verkeersveiligheid 2010-2020 tot betere resultaten leidt:

1.5.1 Er is sterk politiek leiderschap nodig, gezien de gedeelde verantwoordelijkheid van de EU en de lidstaten.

1.5.2 Er zijn uniforme en gedetailleerde statistische gegevens nodig betreffende de verkeersveiligheid in de gehele EU-27.

1.5.3 Er moeten doelstellingen worden geformuleerd ten aanzien van zwaargewonde weggebruikers en er moet een gemeenschappelijke definitie komen van het begrip „ernstig letsel”.

1.5.4 Er moet een stringenter communautair beleid worden ontwikkeld ten aanzien van de harmonisatie en vaststelling van verkeersveiligheidsmaatregelen, in combinatie met ondersteuning van de lidstaten, zodat de lidstaten deze maatregelen beter en sneller invoeren en toepassen; hiertoe behoort ook de verplichte invoering van het pan-Europese eCall-systeem als mocht blijken dat invoering op vrijwillige basis niet het gewenste resultaat oplevert.

1.5.5 Er moet meer aandacht worden besteed aan gedifferentieerde educatie van alle weggebruikers, met name jeugdige en oudere weggebruikers, maar ook andere kwetsbare weggebruikers als bestuurders van gemotoriseerde tweewielers, fietsers en voetgangers.

1.5.6 Alle werkgevers (met name in de particuliere sector) met een eigen wagenpark moeten worden betrokken bij lopende en toekomstige projecten op het gebied van bijvoorbeeld de bevordering van goede praktijken om het aantal ongevallen tijdens het woon-werkverkeer te verminderen door het personeel aan te moedigen meer gebruik te maken van openbaar vervoer, en de ontwikkeling van een veiligheidsbeleid voor het eigen wagenpark. Ten aanzien hiervan wordt de op stapel staande ISO 39001 voor verkeersveiligheid een belangrijk instrument.

1.5.7 Er moet communautaire regelgeving komen voor de kwetsbare categorieën weggebruikers. Zo moeten er bijvoorbeeld voor gemotoriseerde tweewielers nieuwe typegoedkeuringseisen worden ingevoerd, ABS of CBS voor tweewielers met meer dan 150 cc en automatische koplampen verplicht worden gesteld, en in het kader van de herziening van de rijbewijsrichtlijn technische controles en vervolgraining worden ingevoerd.

1.5.8 Wat betreft de ontwikkeling van de infrastructuur beveelt het EESC aan om verhoging van het veiligheidsniveau op het trans-Europese wegennet en op ten minste 25 procent van het wegennet erbuiten tot het TREN-niveau als doelstelling op te nemen in het nieuwe actieprogramma.

1.5.9 Het actieprogramma dient ambitieuze maar haalbare doelstellingen te bevatten, zoals de algemene doelstelling tot verlaging van het aantal verkeersdoden en specifieke doelstellingen voor het aantal zwaargewonde personen en kwetsbare weggebruikers, zoals voetgangers, fietsers en bestuurders van gemotoriseerde tweewielers. Wat de algemene doelstelling betreft, wijst het EESC erop dat de risico's in de EU aanmerkelijk uiteenlopen en daarom dringt het aan op de invoering van gediffe-

rentieerde reductiedoelstellingen voor de periode 2010-2020, gebaseerd op de cijfers van de lidstaten van 2010.

1.5.10 Het EESC is van mening dat er een jaarlijkse monitoring door de EU moet plaatsvinden om te waarborgen dat de in het actieprogramma gedefinieerde doelstellingen worden gehaald. Hiervoor stelt het EESC voor om een speciaal Europees agentschap voor verkeersveiligheid op te richten dat, in overleg met de voor de verkeersveiligheid benoemde vertegenwoordigers van de lidstaten, toezicht houdt op de uitvoering van het actieprogramma.

1.6 Tot slot moet de EU ervoor zorgen dat dit alles in directe en continue samenhang gebeurt met het door de VN uitgeroepen „actiedecennium voor veiligheid op de weg”, en ernaar streven om wereldwijd toonaangevend te worden op het gebied van verkeersveiligheid.

2. Voorgeschiedenis

2.1 Op 28 april 2010 stuurde Brian Simpson, de voorzitter van de Commissie vervoer en toerisme (TRAN) van het Europees Parlement, een brief aan Mario Sepi, de voorzitter van het Europees Economisch en Sociaal Comité, waarin hij het EESC verzocht om op grond van artikel 124 van het reglement van orde van het Parlement een verkennend advies uit te brengen over verkeersveiligheid.

2.2 In zijn brief verwees de heer Simpson naar het nieuwe werkprogramma van de Commissie voor 2010 van 31 maart 2010, dat een voorstel bevat voor de ontwikkeling van een nieuw pakket voor de verkeersveiligheid, met het doel een „Europese verkeersveiligheidsruimte” te creëren.

2.3 Hij verzocht het EESC in te gaan op een aantal fundamentele vragen met betrekking tot de afgelopen tien jaar: hoe doelmatig het EU-beleid is geweest voor de verandering in het weggedrag en de verbetering van de passieve veiligheid van voertuigen en de wegeninfrastructuur; hoe goed de lidstaten dit beleid hebben uitgevoerd; en tot slot wat er nodig is voor het creëren van een echte „verkeersveiligheidsruimte” in alle 27 lidstaten.

2.4 In 2001 publiceerde de Commissie het witboek Vervoer, in 2003 gevolgd door het actieprogramma; beide waren gebaseerd op de doelstelling het aantal verkeersdoden in het wegverkeer in 2010 te hebben gehalveerd.

2.5 De meest recente beschikbare gegevens uit 2008 laten zien dat het aantal verkeersdoden in de EU-15 is verminderd met 36,8 procent en in de EU-27 met 28,4 procent ten opzichte van 2001. Hoewel dit een aanzienlijke verlaging is, wordt de 50 %-doelstelling van de Commissie er helaas niet mee verwezenlijkt. Zeer onlangs publiceerde de Commissie de cijfers voor 2009 en vooruitzichten voor 2010 die niet ver van de oorspronkelijke doelstelling liggen: de totale daling komt in 2010 op 40 % uit.

2.5.1 Het EESC is van mening dat als deze verdere daling gerealiseerd wordt, dat meer het gevolg is van de recente inwerkingtreding van regelgeving betreffende de verkeersveiligheid en van verbeteringen op het gebied van voertuigveiligheid, dan van verandering in het weggedrag, een gebied waarop nog veel werk verzet moet worden.

2.6 Om te achterhalen welke maatregelen de nieuwe strategie moet behelzen, is het essentieel te weten welke maatregelen en initiatieven de afgelopen tien jaar doelmatig waren, en welke niet.

2.7 Het actieprogramma van de Commissie voor het afgelopen decennium was gericht op drie hoofdelementen:

- verandering brengen in het weggedrag, zoals het gebruik van veiligheidsgordels, beveiligingssystemen voor kinderen, mobiele telefoons en het uitbannen van rijden onder invloed;
- het ondersteunen van initiatieven uit de industrie voor de ontwikkeling en het op de markt brengen van veiliger voertuigen;
- maatregelen ter verbetering van de infrastructuur, bijvoorbeeld door een beter ontwerp van wegen en tunnels en de harmonisatie van de geavanceerde noodsystemen in de EU.

2.8 Om Europese burgers en beleidsactoren op nationaal, regionaal en lokaal niveau en ook het bedrijfsleven en beroepssectoren te betrekken bij dit proces, organiseerde de Europese Commissie van april tot en met juli 2009 openbare raadplegingen, met het doel te achterhalen wat de grootste veiligheidsproblemen in het wegverkeer zijn die met het actieprogramma voor de periode 2011-2020 aangepakt zouden moeten worden, en welke prioritaire maatregelen genomen moeten worden tegen het onaanvaardbaar hoge niveau van verkeersdoden en personen met ernstig letsel in de EU.

2.9 Het EESC is het eens met de commissie vervoer en toerisme dat eerst de doelmatigheid van het tot dusver gevoerde beleid dient te worden geëvalueerd en het witboek Vervoer van de Europese Commissie en het actieprogramma 2003 moeten worden uitgevoerd, voordat er een nieuw actieprogramma voor de verkeersveiligheid wordt vastgesteld.

2.10 Voor deze evaluatie kan onder meer gebruik worden gemaakt van recente gegevens en visies uit adviezen die het EESC de afgelopen jaren heeft uitgebracht over dit onderwerp. Uit deze adviezen blijkt dat het EESC de verbetering van de verkeersveiligheid beschouwt als een van de kernpunten van het vervoersbeleid, dat bovenaan de agenda's van de lidstaten behoort te staan, ook in tijden van economische crisis.

2.11 In de tussentijd gebeurde er in de wereld iets van essentieel belang. Na de eerste mondiale ministeriele conferentie

over verkeersveiligheid in Moskou in november 2009 („Time for action”) riep de Algemene Vergadering van de Verenigde Naties de periode 2011-2020 uit tot actiedecennium voor veiligheid op de weg, met het doel het aantal verkeersdoden wereldwijd te stabiliseren en daarna te verlagen. Met jaarlijks meer dan één miljoen verkeersdoden en ongeveer twintig miljoen ernstig gewonde personen, waarvan negentig procent in landen met een laag en middelhoog inkomen, is hier sprake van een echt epidemisch verschijnsel. Mondiaal gezien worden de financiële gevolgen van deze „pandemie” geschat op 1-3 procent van het bbp van de betrokken landen. In Europa beliepen de kosten voor de samenleving in 2009 circa 130 miljard euro.

2.12 Het EESC van mening dat de EU deze kans niet mag laten liggen en deze gelegenheid moet aangrijpen om met behulp van het actieprogramma voor verkeersveiligheid wereldwijd toonaangevend te worden op het gebied van de verkeersveiligheid.

3. Algemene opmerkingen

3.1 Het EESC wijst erop dat het voor de evaluatie van het tot dusver gevoerde verkeersveiligheidsbeleid van essentieel belang is om te beschikken over vergelijkbare kwantitatieve en kwalitatieve statistische gegevens op het gebied van de verkeersveiligheid van alle lidstaten van de EU-27. Momenteel doet elke lidstaat de belangrijkste gegevens op het gebied van de verkeersveiligheid toekomen aan de EU. Van sommige lidstaten schieten de kwaliteit en diepgang van deze gegevens echter nog steeds tekort, doordat ze niet differentiëren naar soorten weggebruikers, wegcategorieën, weersomstandigheden en ernst van het letsel.

3.2 Gezien het feit dat het verkeer op de Europese wegen de afgelopen dertig jaar is verdrievoudigd, is het EESC blij met de aanzienlijke vooruitgang die de EU heeft geboekt bij haar streven naar halvering van het aantal verkeersdoden in 2010. Dit was al een ambitieuze doelstelling van de EU-15, zoals het EESC benadrukte in zijn advies Verkeersveiligheid 2003-2010 van 10 december 2003, die nog moeilijker te halen zou zijn in een uitgebreide EU.

3.3 Het EESC wijst er tevens op dat de EU weliswaar een zeer ambitieuze doelstelling heeft gesteld voor de verlaging van het aantal verkeersdoden, maar niet voor de verlaging van het aantal zwaargewonde weggebruikers. Tussen 2001 en 2008 daalde het aantal zwaargewonde weggebruikers in de EU-27 met slechts 18 procent. Om hier tot een aanzienlijke verlaging te komen moet het nieuwe actieprogramma van de Commissie hiervoor een aantal maatregelen behelzen, die de lidstaten moeten uitvoeren zodra overeenstemming is bereikt over een gemeenschappelijke definitie van de begrippen „ernstig letsel” en „gering letsel”.

3.4 Wat betreft de vraag in welke mate het EU-beleid de afgelopen tien jaar verandering heeft gebracht in het weggedrag, mogen we niet vergeten dat de EU alleen verantwoordelijk was voor het actieprogramma en de richtsnoeren voor de uitvoering van het actieprogramma, niet voor de uitvoering van alle maatregelen in het kader van het actieprogramma, die op grond van het subsidiariteitsbeginsel toevalt aan de verantwoordelijke instanties in de lidstaten.

3.5 Als alle lidstaten de in het actieprogramma genoemde maatregelen op dezelfde wijze zouden toepassen, zouden ze minder problemen ondervinden; de ervaring leert echter dat dit niet het geval is, omdat de verkeersveiligheid in de lidstaten sterk uiteenloopt. Ook de uitvoering en de handhaving van maatregelen op het gebied van de verkeersveiligheid verschillen per land en het lijkt volgens het EESC geen twijfel dat een stringenter communautair beleid meer effect zou sorteren.

3.6 Daarom benadrukt het EESC het belang van de ontwikkeling en de uitvoering van een ambitieuzer harmonisatie- en wetgevingsprogramma in combinatie met ondersteuning van de lidstaten om ervoor te zorgen dat deze de verkeersveiligheidsmaatregelen beter en sneller uitvoeren. Dienaangaande kan de oprichting van een Europees agentschap voor verkeersveiligheid een oplossing zijn.

3.6.1 Het wegvervoer is de enige vervoerswijze zonder eigen agentschap voor de veiligheid. Het agentschap voor het wegvervoer dient een slank uitvoerend orgaan te zijn dat permanent wordt geassisteerd door vertegenwoordigers van de lidstaten op het gebied van de verkeersveiligheid.

3.6.2 Volgens het EESC kan dit agentschap, met gebruikmaking van bestaande organen zoals het Europees studiecentrum voor de verkeersveiligheid, het uitvoerende werk op het gebied van de verkeersveiligheid duidelijk doelmatiger verrichten. Het kan bijvoorbeeld jaarlijks de kaart met grootste risicolocaties actualiseren, onveilige wegen in kaart brengen, en de resultaten ervan doorgeven aan de weggebruikers in de EU, iets waar het EESC al in een eerder advies op heeft aangedrongen⁽¹⁾. Het agentschap kan ook ondersteuning bieden aan nationale en lokale werkgroepen op het gebied van de verkeersveiligheid door het aanmoedigen en verspreiden van beste praktijken in de EU.

3.6.3 Verder zou het agentschap ervoor moeten zorgen dat het vraagstuk verkeersveiligheid wordt opgenomen in andere relevante EU-beleidsvelden, zoals onderwijs, gezondheid en milieu, en is het verantwoordelijk voor de opstelling van een wegenkaart met beleidsprioriteiten op de korte- en middellange termijn, waarmee een van de belangrijkste tekortkomingen van het vorige programma zou worden opgeheven.

3.7 Voor wat betreft het weggedrag in de afgelopen tien jaar kunnen we constateren dat meer dan de helft van alle verkeersdoden is toe te schrijven aan gedragsfactoren zoals overschrij-

ding van snelheidslimieten, jonge en onervaren bestuurders en rijden onder invloed. Volgens het EESC zijn educatie, handhaving en cursussen weliswaar allemaal even belangrijk en beïnvloeden zij elkaar, maar uiteindelijk is educatie op dit gebied de beste oplossing.

3.8 Het EESC wijst erop dat „veranderingen in het weggedrag” een van de drie belangrijkste elementen van het actieprogramma van de Commissie voor het laatste decennium was. Gezien het feit dat het aantal voertuigen de afgelopen tien jaar enorm is toegenomen, dienen de beleidsmaatregelen op dit punt te worden geïntensiveerd.

3.9 We moeten ook voor ogen houden dat sommige kwetsbare groepen weggebruikers, zoals motorrijders, fietsers en voetgangers, nog steeds naar verhouding meer risico lopen. Daarom pleit het EESC voor een betere verkeerseducatie in combinatie met een uitgebreide kaderregeling betreffende typegoedkeuringseisen voor gemotoriseerde tweewielers en een vervolgraining voor bestuurders van gemotoriseerde tweewielers, als maatregel om het weggedrag van deze categorieën weggebruikers te beïnvloeden.

3.10 Bovendien moeten we ons ervan bewust zijn dat de bevolking in de EU vergrijsd en dat het verkeersveiligheidsbeleid in de eerste plaats gericht moet zijn op intelligente vervoerssystemen, aangepaste voertuigen en infrastructuur, bewustmaking en educatie.

3.11 Het EESC beveelt aan de beleidsmaatregelen te richten op gedifferentieerde educatie, training en keuring van alle weggebruikers, met name van de risicogroepen (jongeren en bejaarden) en kwetsbare groepen weggebruikers, zoals motorrijders, voetgangers en fietsers.

3.12 Het Gemeenschapsbeleid moet worden vervat in een actieprogramma voor verkeersveiligheid, dat heldere en stringente aanbevelingen en richtsnoeren voor de lidstaten bevat voor de uitvoering van deze maatregelen. Verder moet de Commissie jaarlijks worden voorzien van nauwkeurige statistische gegevens, zodat zij snel kan reageren. Tegelijkertijd moet de Commissie er bij de lidstaten op aandringen om de bestaande en toekomstige regelgeving op het gebied van de verkeersveiligheid zo snel mogelijk uit te voeren.

4. Specifieke opmerkingen

4.1 De samenwerking tussen de verschillende autoriteiten op EU-, nationaal en lokaal niveau zal medebepalend zijn voor het welslagen van het verkeersveiligheidsbeleid. Terwijl voortgang op technisch gebied kan worden geboekt door de vaststelling en de tenuitvoerlegging van EU-regelgeving, kunnen veranderingen in het weggedrag van weggebruikers alleen worden bereikt door nationale maatregelen. Daarom zijn stringente richtsnoeren en een jaarlijkse feedback van de lidstaten aan de Commissie van essentieel belang.

⁽¹⁾ PB C 80, 30-3-2004, blz. 77-80

4.2 Als we kijken naar de doelmatigheid van het EU-beleid ten aanzien van het weggedrag van weggebruikers in de afgelopen tien jaar, blijkt dat dit beleid om subsidiariteitsredenen en als gevolg van gebrek aan monitoringsmogelijkheden maar deels succesvol was. Training en permanente educatie zijn de belangrijkste instrumenten om het weggedrag positief te beïnvloeden, met name van jongere en oudere weggebruikers. De wijze waarop de lidstaten deze instrumenten hebben ingevoerd, verschilt per land en is soms inadequaat.

4.3 Wat het weggedrag betreft, is het EESC ervan overtuigd dat het beleid de komende tien jaar gericht moet zijn op training en educatie van alle groepen weggebruikers in alle lidstaten. Bijvoorbeeld door de invoering van een minimumaantal lessen verplichte verkeerseducatie op scholen en door mensen te motiveren om deze kennis op vrijwillige basis voortdurend verder te verdiepen.

4.4 De lidstaten moeten geregeld gerichte bewustmakingscampagnes organiseren om het weggedrag van de weggebruikers te beïnvloeden, door weggebruikers op veiligheidskwesaties, zoals wederzijds respect, beschermende voorzieningen, rijnsnelheid en alcohol- en drugsgerelateerde kwesaties, te wijzen in samenhang met handhavingsmaatregelen.

4.5 In het nieuwe actieprogramma moet bijzondere aandacht worden besteed aan de uiteenlopende risico's die er in de Europese landen bestaan. In 2008 was het risico in landen met een hoog risico vier keer zo hoog als in landen met een laag risico. Voor landen met een risico dat duidelijk hoger ligt dan het EU-gemiddelde dient een hogere reductiedoelstelling voor het aantal verkeersdoden en zwaargewonde weggebruikers te gelden. Dit kan worden bereikt door te differentiëren in de reductiedoelstellingen voor het aantal verkeersdoden in 2020, op basis van de cijfers van 2010.

4.6 De „passieve en actieve veiligheid” zijn de afgelopen tien jaar aanzienlijk verbeterd, hetgeen met name te danken is aan de invoering van een reeks door de industrie ingevoerde technische veiligheidsmaatregelen in personenauto's en zware vrachtwagens. De met middelen van EU-kaderprogramma's gefinancierde O&O-projecten kunnen zorgen voor verdere technologische verbetering op het gebied van intelligente vervoerssystemen.

4.7 Door de economische crisis is er een nieuw verschijnsel dat steeds gevaarlijker wordt: de marktintroductie van zeer goedkope personenauto's die ternauwernood aan de minimumveiligheidsnormen voldoen. Om de veiligheid te waarborgen en te verbeteren moet het veiligheidsniveau van het huidige wagenpark worden verhoogd, door waar mogelijk personenauto's te voorzien van nieuwe beveiligingsvoorzieningen. Periodieke controles en jaarlijkse inspecties zijn nodig. Verontrustend blijft de situatie op het gebied van de gemotoriseerde tweewielers, waarvoor markttoezicht en periodieke inspecties van essentieel belang zijn ⁽²⁾. Het EESC is van mening dat de EU moet optreden door de veiligheidsnormen aan te scherpen.

4.8 In samenhang met het bovenstaande is er ook nieuwe communautaire regelgeving nodig betreffende de typegoedkeu-

ringseisen voor gemotoriseerde tweewielers, zoals het verplicht stellen van ABS of CBS voor motoren met 150 cc of meer, en moeten bij de herziening van de rijbewijzenrichtlijn technische controles voor gemotoriseerde tweewielers en vervolgtrainingen voor bestuurders ervan worden ingevoerd. Verder moet de EU bewustmakingscampagnes ondersteunen om ervoor te zorgen dat de voornaamste veiligheidsregels worden nageleefd.

4.9 Het ontwerp van wegen en de voorzieningen langs wegen is van groot belang voor het voorkomen van ongelukken. Studies dienaangaande tonen aan dat in ongeveer 30 procent van de ongelukken de weginfrastructuur een rol speelt. Daarom valt er op dit punt nog veel te verbeteren. Gebleken is dat meer veiligheid niet alleen wordt belemmerd door financiële beperkingen, maar ook door een algemeen gebrek aan bewustzijn. Statistieken laten zien dat provinciale wegen veelal het gevaarlijkst zijn. EU-middelen (trans-Europees wegennet, structuurfondsen) voor infrastructuur zouden alleen mogen worden gefinancierd als ze leiden tot veilige wegen. Het is in ieder geval van essentieel belang dat bij het ontwerp, de aanleg en het onderhoud van de weginfrastructuur ook rekening wordt gehouden met de veiligheid van gemotoriseerde tweewielers.

4.10 Het EESC stelt vast dat een van de voorstellen uit het derde actieprogramma voor verkeersveiligheid de afgelopen tien jaar het effectiefst is gebleken om de infrastructuur veiliger te maken: de richtlijn inzake minimumveiligheidseisen voor tunnels (2004/54/EG). De invoering van deze richtlijn had een enorme impact in de gehele EU.

4.11 Wat betreft de ontwikkeling van de infrastructuur beveelt het EESC voor het komende decennium aan om verhoging van het veiligheidsniveau op het trans-Europese wegennet en op ten minste 25 procent van het wegennet erbuiten tot het TREN-niveau als doelstelling op te nemen in het nieuwe actieprogramma. Ook een Raadsbesluit betreffende een gewijzigde richtlijn inzake veiligheidsbeheer, die bindende technische bijlagen en een ruimer toepassingsgebied bevat (zodat ook niet-TREN-wegen eronder vallen), en de goedkeuring van Europese richtsnoeren voor een veilige stedelijke weginfrastructuur zouden aanmerkelijk kunnen bijdragen aan de verkeersveiligheid. Op de korte termijn moet de EU zich ervoor inzetten dat de lidstaten de vier maatregelen van haar infrastructuurrichtlijn spoedig omzetten: veiligheidseffectbeoordelingen, veiligheidsaudits, veiligheidsbeheer van het netwerk en veiligheidsinspecties.

4.12 Met het oog op de gedeelde verantwoordelijkheid is het EESC ervan overtuigd dat een sterk politiek leiderschap een eerste vereiste is voor het creëren van een echte „verkeersveiligheidsruimte” in alle 27 lidstaten. Beleidsmakers op EU-niveau, maar ook op nationaal en regionaal niveau in de lidstaten, moeten worden doordrongen van het belang van samenwerking, om wijzigingen in de regelgeving op zowel korte als lange termijn uit te voeren. Hiervoor zijn uitgebreide voorlichtingscampagnes nodig. Ter ondersteuning daarvan en om kosten te besparen kan gebruik worden gemaakt van de expertise van vooraanstaande particuliere actoren op het gebied van verkeersveiligheid in Europa.

⁽²⁾ PB C 354 van 28.12.2010, blz. 30.

4.13 Wat betreft de particuliere sector, waar woon-werkverkeer en ander werkgerelateerd verkeer voornamelijk bronnen van risico's zijn, kunnen de werkgevers met eigen wagenparken een belangrijke stap in de goede richting zetten. In feite moeten maatregelen ter verlaging van het aantal verkeersdoden alle soorten werkgerelateerd verkeer behelzen, dus niet alleen het goederenvervoer over de weg.

4.13.1 Werkgevers in de particuliere en publieke sector moeten beste praktijken bevorderen om het aantal ongevallen in het woon-werkverkeer te verminderen door het personeel waar mogelijk aan te moedigen meer gebruik te maken van openbaar vervoer, en veiligheidsnormen voor het eigen wagenpark op te stellen en de verkeersveiligheid van het eigen wagenpark in de gaten te houden. Een goed voorbeeld hiervan is het door de Europese Commissie medegefinancierde PRAISE⁽³⁾ -project, dat gericht is op de bevordering van werkgerelateerd verkeersveiligheidsbeheer en het bieden van de desbetreffende knowhow aan werkgevers. Deze punten kunnen ook van belang zijn voor het Europees Agentschap voor de veiligheid en de gezondheid op het werk (EU-OSHA);

4.13.2 In deze samenhang wordt momenteel gewerkt aan de nieuwe internationale ISO-norm 39001 voor verkeersveiligheid, die eind 2011 wordt verwacht. De Europese Commissie moet alle ondertekenaars van het Europees Handvest over de verkeersveiligheid uitnodigen de ISO 39001 zo spoedig mogelijk te certificeren.

4.14 Andere vereisten voor een „verkeersveiligheidsruimte” zijn: meer en vergelijkbare statistische gegevens over de verkeersveiligheid in de lidstaten, jaarlijkse feedback door de lidstaten aan de Commissie, het opzetten van een communautair toezicht- en uitvoeringssysteem in de vorm van een Europees agentschap voor verkeersveiligheid, een correcte en snelle uitvoering van de EU-wetgeving door alle lidstaten, meer aandacht voor training en permanente educatie en speciale aandacht voor jeugdige en bejaarde weggebruikers.

4.15 Het EESC stelt een actieprogramma met ambitieuze maar haalbare doelstellingen voor. Deze doelstellingen voor het komende decennium moeten, net als tot dusver, om politieke redenen van algemene aard zijn. Het EESC wil de actuele discussie niet beïnvloeden door een bepaald percentage voor de reductie van het aantal verkeersdoden voor te stellen. Wel beveelt het dringend aan om specifieke doelstellingen op te stellen voor de verlaging van het aantal zwaargewonde personen en het aantal kwetsbare weggebruikers, zoals bij verkeersongevallen betrokken voetgangers, fietsers en bestuurders van gemotoriseerde tweewielers.

4.16 Daarnaast moet de EU, eventueel via het agentschap voor verkeersveiligheid, niet alleen een langetermijndoelstelling opstellen, maar ook tussentijdse doelstellingen via een nieuw programma voor de technische ondersteuning van de lidstaten die problemen ondervinden bij de ontwikkeling van nationale strategieën ter verlaging van het aantal verkeersdoden.

Brussel, 15 september 2010

De voorzitter
van het Europees Economisch en Sociaal Comité
Mario SEPI

⁽³⁾ PRAISE: Preventing Road Accidents and Injuries for the Safety of Employees. (www.etsc.eu/PRAISE.php)