

Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 2008/96/EG betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur

(COM(2018) 274 *final* — COD 2018/0129)

(2019/C 62/40)

Rapporteur: **Brian CURTIS**

Raadpleging	Europees Parlement, 31.5.2018 Raad van de Europese Unie, 8.6.2018
Rechtsgrondslag	Artikel 91, lid 1, onder c), van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie
Bevoegde afdeling	Vervoer, Energie, Infrastructuur en Informatiemaatschappij
Goedkeuring door de afdeling	4.10.2018
Goedkeuring door de voltallige vergadering	17.10.2018
Zitting nr.	538
Stemuitslag	204/2/6
(voor/tegen/onthoudingen)	

1. Conclusies en aanbevelingen

1.1. Het Europees Economisch en Sociaal Comité (EESC) is verheugd over het voorstel om Richtlijn 2008/96/EG betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur te wijzigen. Het EESC is met name van mening dat de door de Commissie voorgestelde maatregelen de gebreken van de huidige richtlijn kunnen verhelpen (harmonisatie, informatie-uitwisseling en beperkt toepassingsgebied) en een sleutelrol kunnen spelen bij de uitvoering van het Strategisch actieplan inzake verkeersveiligheid.

1.2. Het EESC staat achter het „Vision Zero-plan”, dat tot doel heeft het aantal verkeersdoden en zware verkeersongevallen tegen 2050 tot nul terug te brengen door de „Safe System”-benadering toe te passen, die door de Wereldgezondheidsorganisatie wordt aanbevolen. Alle sectoren en alle weggebruikers zullen in het kader van de tenuitvoerlegging van deze strategie hun steentje moeten bijdragen om tot een beter bestuur te komen. Het is belangrijk dat de indicatoren duidelijk zijn en kunnen worden gemonitord. Maatschappelijke organisaties moeten actief worden betrokken bij alle fasen van ontwerp, uitvoering, bewaking en evaluatie van de strategie.

1.3. Het EESC is van oordeel dat een systematische en proactieve procedure om risico's in het hele TEN-T-netwerk en op alle autosnelwegen, alsook op alle hoofdwegen, in kaart te brengen, een cruciale stap is in het plannen van nieuwe infrastructuurmaatregelen. Gezien de verschillen in tenuitvoerlegging van de huidige richtlijn betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur is het echter belangrijk dat er voor alle lidstaten realistische doelen en termijnen worden vastgesteld en dat de meest achtergebleven gebieden, waaronder de zes landen van de Westelijke Balkan, hiervoor financiële steun krijgen. Voorts pleit het EESC ervoor het toepassingsgebied van Richtlijn 2008/96/EG uit te breiden tot alle hoofdwegen in de stad en op het platteland om het aantal ongevallen met doden en zwaargewonden tegen 2030 effectief drastisch te doen dalen.

1.4. Volgens het EESC zijn goede scores op het gebied van verkeersveiligheid van strategisch belang, maar moet in het volgende meerjarig financieel kader 2021-2027 meer geld worden uitgetrokken om hun continuïteit op lange termijn te waarborgen, zodat de ambitieuze doelstellingen van de EU kunnen worden bereikt. Het EESC wijst er met name op dat financiering van de aanleg van nieuwe infrastructuur centraal staat in de EU-strategie, terwijl er ook voldoende middelen moeten worden uitgetrokken om het huidige wegennet te onderhouden en te verbeteren. Bovendien is het EESC van mening dat meer financiële middelen voor vervoer bijkomende positieve effecten zullen hebben op de groei en de werkgelegenheid in Europa.

1.5. Het EESC steunt het voorstel om nieuwe prestatie-eisen voor wegmarkeringen en verkeersborden vast te stellen en coöperatieve, geconnecteerde en automatische mobiliteitssystemen (C-ITS) te ontwikkelen. Het EESC beveelt aan om die benadering uit te breiden tot alle vervoerswijzen (intermodaliteit) om de effecten van een dergelijke strategie te maximaliseren. Daarnaast moet elke verkeersveiligheidsstrategie beginnen met een adequate opleiding van privébestuurders en beroepschauffeurs, aangezien de meeste ongevallen nog steeds te wijten zijn aan menselijke fouten.

1.6. Het EESC steunt het voorstel om in alle procedures voor het beheer van de veiligheid van wegen systematisch rekening te houden met kwetsbare weggebruikers. Het EESC beveelt met name aan dat parallel hieraan ook andere specifieke veiligheidssystemen voor voertuigen worden ontwikkeld om de cirkel rond te maken.

2. Inleiding

2.1. De verkeersveiligheid in de EU is de laatste decennia enorm verbeterd. Tussen 2001 en 2010 is het aantal verkeersdoden in de EU met 43 % gedaald; tussen 2010 en 2016 bedroeg de daling 19 %. Het aantal verkeersdoden blijft niettemin hoog (in 2016 zijn 25 620 mensen om het leven gekomen op de wegen in de EU⁽¹⁾) en uit de statistieken blijkt ook dat er in het proces naar veilige mobiliteit in de EU almaar minder vooruitgang wordt geboekt.

2.2. Daarom heeft de Europese Commissie zich door de verklaring van Valletta laten inspireren om een nieuw initiatief op te zetten om **Richtlijn 2008/96/EG betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur** aan te passen aan de veranderende mobiliteit ten gevolge van maatschappelijke tendensen en technologische ontwikkelingen. Dit initiatief, waarin verkeersveiligheid centraal staat, speelt een cruciale rol in het **Strategisch actieplan inzake verkeersveiligheid**⁽²⁾, dat in mei 2018 in het kader van het **derde mobiliteitspakket**⁽³⁾ is bekendgemaakt.

3. Samenvatting van het voorstel

3.1. Ondanks de positieve evolutie van de laatste jaren gebeuren er nog steeds te veel verkeersongevallen met doden of zwaargewonden. Aangezien 90 % van de verkeersongevallen aan een menselijke fout te wijten is, denkt de Commissie dat automatisering, connectiviteit en nieuwe ontwerpnormen voor wegen en voertuigen het aantal ongevallen kunnen doen dalen en hun gevolgen voor bestuurders, passagiers en kwetsbare weggebruikers (bv. fietsers) kunnen beperken.

3.2. Concreet heeft de Commissie „**Vision Zero**” als doelstelling vastgesteld. Dit plan bestaat erin het aantal verkeersongevallen met doden en zwaargewonden tegen 2050 tot nul terug te brengen. Het voorstel omvat ook de tussentijdse doelstelling om tegen 2030 het aantal verkeersdoden en zwaargewonden te halveren.

3.3. Om die doelstellingen te bereiken, is de EU voornemens nieuwe technologische en regelgevingsinstrumenten in te voeren en zich daarbij op de „**Safe System**”⁽⁴⁾-benadering van de Wereldgezondheidsorganisatie te baseren. Die benadering gaat uit van het beginsel dat hoewel verkeersongevallen niet volledig kunnen worden vermeden, er toch maatregelen kunnen worden genomen om het aantal doden en zwaargewonden te doen dalen.

3.4. De huidige richtlijn betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur is in 2008 vastgesteld om ervoor te zorgen dat in alle fasen van de planning, het ontwerp en het gebruik van weginfrastructuur prioriteit wordt gegeven aan verkeersveiligheid. De mate waarin de regels van deze richtlijn op nationaal niveau worden toegepast, loopt echter ver uiteen. In de landen waarin ze in mindere mate worden toegepast, zijn er doorgaans meer verkeersongevallen met doden en zwaargewonden⁽⁵⁾. Daarom is het van essentieel belang dat de regelgeving inzake verkeersveiligheid wordt geharmoniseerd en dat de weginfrastructuur veiliger wordt gemaakt. De lidstaten moeten gedurende de periode 2018-2020 hiervoor specifieke financiële steun krijgen vanuit de Connecting Europe Facility (200 miljoen EUR).

3.5. Om voornoemde doelstellingen te bereiken, worden de volgende wijzigingen aangebracht in de herziene richtlijn:

- de verplichting tot transparantie en follow-up van de procedures voor het beheer van de veiligheid van infrastructuur;
- de invoering van een wegennetbeoordeling en een systematische en proactieve procedure om risico's in kaart te brengen, zodat de „ingebouwde” of inherente veiligheid van wegen in de hele EU kan worden beoordeeld;
- de uitbreiding van het toepassingsgebied van de richtlijn, zodat ze, naast het trans-Europees vervoersnet (TEN-T), ook betrekking heeft op autosnelwegen en hoofdwegen buiten het netwerk en op alle wegen buiten stedelijke gebieden die geheel of gedeeltelijk met EU-middelen worden gebouwd (hoewel het TEN-T-netwerk wordt gekenmerkt door een hoge verkeersintensiteit, is het aantal dodelijke verkeersongevallen er dankzij de strenge veiligheidsnormen niet bijzonder hoog (8 %)). 39 % van alle dodelijke verkeersongevallen in de EU vindt plaats op het hoofdwegennet van de EU-lidstaten. Gecoördineerd optreden van de EU op het hoofdwegennet (met inbegrip van de wegen die geen deel uitmaken van het TEN-T) zou moeten helpen om de „Vision Zero”-doelstelling te halen;

⁽¹⁾ Europese gegevensbank voor verkeersongevallen, 2016.

⁽²⁾ COM(2018) 293, bijlage 1.

⁽³⁾ COM(2018) 293 final.

⁽⁴⁾ World Health Organization „Save LIVES — A road safety technical package”, 2017.

⁽⁵⁾ Care — Europese gegevensbank voor verkeersongevallen.

- de vaststelling van algemene prestatie-eisen voor wegmarkeringen en verkeersborden, zodat coöperatieve, geconnecteerde en automatische mobiliteitssystemen gemakkelijker kunnen worden uitgerold;
- de verplichting om in alle procedures voor het beheer van de veiligheid van wegen systematisch rekening te houden met kwetsbare weggebruikers.

4. Algemene opmerkingen

4.1. Het EESC is verheugd over het voorstel van de Commissie om Richtlijn 2008/96/EG betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur te wijzigen. Het EESC onderschrijft met name de verklaring van Valletta en is van mening dat een versterkte Europese benadering nodig is om qua verkeersveiligheid betere scores te kunnen voorleggen.

4.2. Het derde mobiliteitspakket bestaat uit een reeks onderling gerelateerde wetgevingsinitiatieven. Het EESC heeft beslist om over elk wetgevingsinitiatief een apart advies uit te brengen. Bijgevolg moet dit advies worden gelezen en begrepen in samenhang met eerdere adviezen van het EESC, maar ook met die adviezen die in lijn ermee zijn opgesteld en die specifieke aspecten van het derde mobiliteitspakket onder de loep nemen ⁽⁶⁾.

4.3. Het EESC staat achter de „Vision Zero”-doelstelling en de verwezenlijking ervan via de „Safe System”-benadering. Alle sectoren en alle weggebruikers zullen hun steentje moeten bijdragen om tot een beter bestuur te komen. Het is belangrijk dat de indicatoren om deze doelstellingen te halen, duidelijk zijn en kunnen worden gemonitord. Maatschappelijke organisaties moeten actief worden betrokken bij alle fasen van het ontwerp, de uitvoering, bewaking en evaluatie van de strategie.

4.4. Het EESC is opgetogen over de beslissing om 200 miljoen EUR uit te trekken voor verkeersveiligheid (periode 2018-2020). Volgens het EESC moet in het volgende meerjarig financieel kader (MFK) 2021-2027 echter meer geld beschikbaar worden gesteld om de continuïteit op lange termijn te waarborgen, zodat de ambitieuze doelstellingen van de EU kunnen worden bereikt ⁽⁷⁾. (Volgens ramingen van de Commissie vergt de afwerking van het TEN-T-kernnetwerk in de periode 2021-2030 investeringen ter hoogte van ongeveer 500 miljard EUR, en ongeveer 1 500 miljard EUR voor de voltooiing van het uitgebreide netwerk.)

4.5. Het EESC is van mening dat meer financiële middelen voor vervoer bijkomende positieve effecten zullen hebben op de groei en de werkgelegenheid in Europa. De geïnvesteerde middelen zullen een hefboomeffect hebben, aangezien zij tot 2030 13 miljoen nieuwe banen per jaar en tot 4 500 miljard EUR extra inkomsten zullen opleveren (1,8 % van het bbp van de EU). Dit betekent dat er voor elk miljard euro dat in het TEN-T-netwerk wordt geïnvesteerd, er normaal tot 20 000 extra banen zullen bijkomen ⁽⁸⁾.

4.6. Het EESC is van oordeel dat het initiatief voor een systematische en proactieve procedure om risico's in het hele Europese TEN-T-netwerk en op alle autosnelwegen (buiten het TEN-T-netwerk) alsook op alle hoofdwegen in kaart te brengen, een cruciale stap is in het plannen van de omvang en het soort infrastructuurmaatregelen die op het Europese wegennet moeten worden genomen. Gezien de verschillen in tenuitvoerlegging van de huidige richtlijn betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur is het echter belangrijk dat er voor alle lidstaten realistische doelen en termijnen worden vastgesteld en dat passende maatregelen worden genomen om de meest achtergebleven gebieden en landen hierbij financieel te steunen ⁽⁹⁾.

4.7. Het EESC wijst erop dat financiering van de aanleg van nieuwe infrastructuur centraal staat in de EU-strategie. Er moeten echter ook voldoende middelen worden uitgetrokken om het bestaande wegennet te onderhouden en te verbeteren, aangezien dit evenzeer van cruciaal belang is om de verkeersveiligheid op een hoog peil te houden.

⁽⁶⁾ TEN/666, Duurzame mobiliteit in Europa, Barbucci, 2018 (zie blz. 254 van dit Publicatieblad); TEN/668, Europees maritiem éénloketsysteem + elektronische informatie over het vrachtvervoer, Back, 2018 (zie blz. 265 van dit Publicatieblad); TEN/669, Tenuitvoerlegging van de TEN-T-projecten, Dumitru Fornea, 2018 (zie blz. 269 van dit Publicatieblad); TEN/675, Gewichten en afmetingen van wegvoertuigen, Back, 2018 (zie blz. 286 van dit Publicatieblad); TEN/672, Connecting Europe Facility (CEF), Plosceanu en Watson, 2018 (PB C 440 van 6.12.2018, blz. 191); TEN/673, Communicerende en geautomatiseerde mobiliteit, Samm, 2018 (zie blz. 274 van dit Publicatieblad); TEN/674, Etikettering van banden, 2018; TEN/667 (zie blz. 261 van dit Publicatieblad); INT/863, Veiligheid voertuigen/bescherming kwetsbare weggebruikers, Hencks, 2018 (PB C 440 van 6.12.2018, blz. 90).

⁽⁷⁾ COM(2018) 277.

⁽⁸⁾ TEN/672, Connecting Europe-faciliteit (CEF), Plosceanu en Watson, 2018.

⁽⁹⁾ TEN/669, Tenuitvoerlegging van de TEN-T-projecten, Dumitru Fornea, 2018.

4.8. Nieuwe prestatie-eisen voor wegmarkeringen en verkeersborden zijn onontbeerlijk voor de ontwikkeling van coöperatieve, geconnecteerde en automatische mobiliteitssystemen (C-ITS). Volgens het EESC is het van essentieel belang dat voertuigen en weginfrastructuur constant informatie kunnen uitwisselen om zich in het „gemengd verkeer” te kunnen bewegen, waarin voertuigen met verschillende technologieën rondrijden: puur menselijk, geassisteerd en automatisch rijden⁽¹⁰⁾. Om de strategie van veilige mobiliteit volledig te kunnen verwezenlijken, is het belangrijk die benadering uit te breiden tot alle beschikbare vervoerswijzen (intermodaliteit), met een directe daling van de verkeersvolumes en toename van hun veiligheid tot gevolg⁽¹¹⁾.

4.9. Het EESC is ervan overtuigd dat nieuwe technologieën een zinvolle bijdrage zullen kunnen leveren aan de verbetering van de verkeersveiligheidsnormen; wel moet rekening worden gehouden met de beperkingen van die technologieën en moet er omzichtig mee worden omgesprongen. Daarnaast moet elke verkeersveiligheidsstrategie beginnen met een adequate opleiding van privébestuurders en beroepschauffeurs, aangezien veel ongevallen nog steeds te wijten zijn aan menselijke fouten.

4.10. Het EESC steunt het voorstel om in alle procedures voor het beheer van de veiligheid van wegen systematisch rekening te houden met kwetsbare weggebruikers. Deze benadering is in overeenstemming met nieuwe tendensen en gewoonten van de EU-burgers (bv. meer fietsers). Het EESC beveelt aan dat parallel hieraan andere specifieke veiligheidssystemen voor voertuigen worden ontwikkeld om de cirkel rond te maken (bv. geavanceerde noodremsystemen, waarschuwingssystemen voor het onbedoeld verlaten van de rijstrook, anders ontworpen cabines van zware bedrijfsvoertuigen om fietsers en voetgangers beter te kunnen zien, en sensoren om fietsers en voetgangers te detecteren)⁽¹²⁾.

5. Specifieke opmerkingen

5.1. Het EESC acht het belangrijk dat er tegelijk fysieke en digitale infrastructuur wordt ontwikkeld. Het is ook belangrijk zo snel mogelijk te zorgen voor 5G-dekking op alle Europese autosnelwegen en hoofdwegen zodat effectieve connectiviteit tussen wegen en voertuigen en tussen voertuigen onderling mogelijk wordt⁽¹³⁾. Ook hiervoor beveelt het EESC aan dat er in het volgende MFK 2021-2027 toereikende en langdurige financiële steun wordt voorzien.

5.2. In overeenstemming met de aanbeveling van de Europese Raad voor de verkeersveiligheid⁽¹⁴⁾ stelt het EESC dat het toepassingsgebied van Richtlijn 2008/96/EG moet worden uitgebreid tot alle hoofdwegen op het platteland en in de stad. Deze ruimere benadering is nodig om het aantal verkeersongevallen met doden en zwaargewonden tegen 2030 drastisch te doen dalen. Dit voorstel is gebaseerd op het feit dat het voorstel van de Commissie een impact heeft op de helft van de verkeersongevallen op de Europese wegen en dat de meeste zwaargewonden in het stadsverkeer vallen.

5.3. In 2015 is de EU gestart met de uitbreiding van de TEN-T-strategie tot de Westelijke Balkan⁽¹⁵⁾. Dit initiatief, dat wordt ondersteund via het investeringskader voor de Westelijke Balkan (WBIF) en de Connecting Europe Facility (CEF), moet een cruciale impact hebben op het uitbreidingsproces van de EU. Het EESC beveelt aan om de uitvoering van het Strategisch actieplan inzake verkeersveiligheid in het kader van dit ambitieuze infrastructuurproject te integreren. Deze maatregel sluit aan bij het voorstel van de Commissie om het toepassingsgebied van Richtlijn 2008/96/EG uit te breiden tot de weginfrastructuur buiten stedelijke gebieden die met EU-middelen wordt aangelegd. Op die manier zouden de zes landen van de Westelijke Balkan tot de EU kunnen toetreden zonder grote achterstand op het gebied van veiligheid en infrastructuur.

Brussel, 17 oktober 2018.

De voorzitter
van het Europees Economisch en Sociaal Comité
Luca JAHIER

⁽¹⁰⁾ TEN/673, Communicerende en geautomatiseerde mobiliteit, Samm, 2018.

⁽¹¹⁾ TEN/666, Duurzame mobiliteit in Europa, Barbucci, 2018.

⁽¹²⁾ INT/863, Veiligheid voertuigen/bescherming kwetsbare weggebruikers, Hencks, 2018.

⁽¹³⁾ TEN/673, Communicerende en geautomatiseerde mobiliteit, Samm, 2018.

⁽¹⁴⁾ COM(2018) 274, blz. 7.

⁽¹⁵⁾ http://europa.eu/rapid/press-release_STATEMENT-15-4826_en.htm