



Brussel, 17.5.2018
COM(2018) 293 final

ANNEX 1

BIJLAGE

bij de

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

**EUROPA IN BEWEGING
Duurzame mobiliteit voor Europa: veilig, geconnecteerd en schoon**

Bijlage 1: Strategisch actieplan inzake verkeersveiligheid

Deze bijlage bevat een beschrijving van de geplande specifieke acties in het kader van het huidige mandaat van de Commissie, d.w.z. tot het einde van het derde kwartaal 2019. **Deze acties moeten binnen een specifieke termijn worden uitgevoerd.** Deze bijlage loopt niet vooruit op maatregelen voor de volgende Commissie, maar bevat een indicatieve lijst van aanvullende geplande acties voor de periode na 2019, **zonder vermelding van een specifieke uitvoeringstermijn.**

1. Betere governance van de verkeersveiligheid

Om de stagnatie van de verkeersveiligheidscijfers in de EU te doorbreken en de langetermijndoelstelling van nul verkeersdoden in de EU tegen 2050 ("Vision Zero") te bereiken, is een nieuwe aanpak noodzakelijk. Het verkeersveiligheidskader van de EU voor 2021-2030, dat in detail moet worden opgesteld in 2019, is gebaseerd op de "**Safe System**"-benadering. Dit betekent dat duidelijke **doelstellingen** moeten worden vastgesteld en dat de vooruitgang moet worden gemonitord aan de hand van een reeks kernprestatie-indicatoren die rechtstreeks verband houden met het voorkomen van doden en zwaargewonden onder alle weggebruikers. Het vereist **gecoördineerd optreden van alle sectoren en voor alle weggebruikers** in het kader van een versterkte governancestructuur.

Belangrijkste maatregelen op het gebied van governance

De Commissie zal de beginselen van een beleidskader voor verkeersveiligheid in de EU voor de periode 2021-2030, die in de huidige mededeling zijn uiteengezet, verder uitwerken [Q2/2019]; zij zal onder meer:

- in nauwe samenwerking met de lidstaten een lijst opstellen van kernprestatie-indicatoren die moeten worden gekoppeld aan de beoogde resultaten;
- het mandaat van de groep op hoog niveau inzake verkeersveiligheid (samengesteld uit hooggeplaatste vertegenwoordigers van de nationale instanties) uitbreiden tot het verstrekken van strategisch advies en regelmatige feedback; en
- bekende personen de nieuwe rol van Europees ambassadeur voor de verkeersveiligheid laten vervullen, teneinde de inspanningen van de lidstaten op het gebied van de verkeersveiligheid te coördineren en goede praktijken uit te wisselen, zowel binnen de EU als internationaal.

Gedurende de volledige looptijd van het kader zal de Commissie (aangestuurd door een DG-overschrijdende coördinatiegroep) met de lidstaten en belanghebbenden samenwerken om de vooruitgang te monitoren en te versnellen, bijvoorbeeld door twee keer per jaar een conferentie over de resultaten te organiseren en door vrijwillige verbintenissen aan te moedigen, met name in de context van een versterkt Europees Handvest voor de verkeersveiligheid¹.

¹ Het Europees Handvest voor de verkeersveiligheid is een door de Europese Commissie opgericht platform van maatschappelijke organisaties voor verkeersveiligheid met meer dan 3 500 leden.

2. Meer financiële steun voor verkeersveiligheid

Een belangrijke hefboom waarover de EU beschikt om sneller resultaten te bereiken, is de ondersteuning van verkeersveiligheidsinitiatieven met diverse financieringsoplossingen. In het huidige financiële kader kunnen de regionale fondsen steun verlenen voor de modernisering van de infrastructuur. In het kader van de huidige oproep voor de Connecting Europe Facility is 200 miljoen euro beschikbaar voor verkeersveiligheid en digitalisering. Op langere termijn is het belangrijk te zorgen voor **stabiliteit en samenhang van de financieringsoplossingen** voor de modernisering van infrastructuur, andere verkeersveiligheidsmaatregelen en capaciteitsopbouw.

Kernacties voor ondersteuning en financiering

De Commissie zal:

- het gebruik aanmoedigen van financiële steun uit de Europese structuur- en investeringsfondsen voor de verbetering van de veiligheid van de wegeninfrastructuur, met name in lidstaten die relatief slecht presteren op het gebied van verkeersveiligheid, en het gebruik van de Connecting Europe Facility aanmoedigen;
- de financiële steun voor verkeersveiligheidsacties in het volgende meerjarig financieel kader stroomlijnen en versterken, rekening houdend met de complementariteit van de verschillende financieringsinstrumenten [Q2/2018];
- onderzoeken hoe voor stabiliteit kan worden gezorgd in de financiële steun voor verkeersveiligheidsacties in het volgende meerjarig financieel kader, zoals gezamenlijke grensoverschrijdende verkeerspolitieacties [Q3/2018]; en
- de mogelijkheden onderzoeken om capaciteitsopbouw op nationaal niveau te ondersteunen, bijvoorbeeld via "Safe System"-strategieën (zoals de meetmethode op basis van kernprestatie-indicatoren) [Q3/2019].

Bovendien zal de Commissie, in nauwe samenwerking met de Europese Investeringsbank, nagaan hoe overheidsdiensten gemakkelijker toegang kunnen krijgen tot passende financiële steun voor de aanschaf van veiliger wagenparken. Eén mogelijkheid is de oprichting van een faciliteit voor veiliger vervoer of een uitbreiding van de bestaande faciliteit voor schoner vervoer². De Commissie zal ook nagaan hoe het onderzoek en de innovatie die nodig zijn voor de ontwikkeling en tenuitvoerlegging van "Safe System"-strategieën kunnen worden gefinancierd.

3. Veilige wegen en wegkanten

In het kader van de "Safe System"-benadering van wegeaanleg worden de functie, het ontwerp, de inrichting en de snelheidsbeperkingen van wegen zodanig op elkaar afgestemd dat menselijke fouten geen doden en zwaargewonden tot gevolg hebben. De Commissie komt vandaag met een voorstel om de richtlijn betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van wegeninfrastructuur te herzien, teneinde te zorgen voor **meer transparantie, de risico's op het volledige wegennet in kaart te brengen** en het toepassingsgebied van de richtlijn uit te breiden tot **alle primaire wegen**, ook als deze geen deel uitmaken van de trans-Europese netwerken (TEN-T).

² <http://www.eib.org/projects/sectors/transport/cleaner-transport-facility>

Kernacties voor veilige wegen en wegkanten

De Commissie zal:

- voorbereidende werkzaamheden verrichten en een werkgroep oprichten die tot taak heeft een kader op te stellen voor wegenclassificatie waarbij de snelheidsbeperking beter wordt afgestemd op het ontwerp en de weginrichting, overeenkomstig de "Safe System"-benadering [Q3/2019]; en
- de uitwisseling van ervaringen met "Safe System"-methoden tussen gebruikers faciliteren (bv. in een forum van Europese verkeersveiligheidsauditors) [bij de vaststelling van de herziene richtlijn betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van wegeninfrastructuur].

Gedurende de volledige looptijd van het kader zal de Commissie nagaan of de EU nog aanvullende maatregelen kan nemen, zoals de vaststelling van specifieke veiligheidsdoelstellingen voor trans-Europese netwerken bij de volgende herziening van de TEN-T-richtsnoeren.

4. Veilige voertuigen

Door de opeenvolgende versies van de verordening betreffende de algemene veiligheid van motorvoertuigen en de verordening betreffende de bescherming van voetgangers is de EU erin geslaagd het aantal doden en zwaargewonden in het verkeer te doen afnemen. De Commissie stelt voor deze verordeningen te herzien om een aantal **belangrijke veiligheidsvoorzieningen**, zoals intelligente snelheidsaanpassing, autonome noodremsystemen (ook voor voetgangers en fietsers) of een beter direct zicht voor vrachtwagenbestuurders **verplicht** te stellen. Bij wijze van follow-up zal het belangrijk zijn prioriteiten vast te stellen voor de werkzaamheden in de EU en de Verenigde Naties met betrekking tot de opstelling van nieuwe veiligheidsregels voor voertuigen (bijvoorbeeld autonome noodremsystemen voor vrachtwagens, met voetgangers- en fietsersdetectie, en normen voor direct zicht). Ook **openbare aanbestedingen** bieden een interessante gelegenheid om die veiligheidstechnologieën sneller ingang te doen vinden.

Voorts stelt de Commissie voor de verordening inzake de etikettering van banden te herzien om de consumenten beter te informeren over de **veiligheidsprestaties van banden**.

Kernacties voor veilige voertuigen

De Commissie zal:

- nagaan of het haalbaar en kosteneffectief is om de bestaande vloot (met name bussen en vrachtwagens) uit te rusten met geavanceerde rijhulpsystemen [Q4/2018]; en
- de lidstaten aanmoedigen om nationale stimulansen te overwegen om beproefde technologieën sneller ingang te doen vinden (bv. openbare aanbestedingen, beleid inzake veilig reizen, belasting- en verzekeringsprikkels), zonder de concurrentie op de interne markt te verstoren [Q2/2018].

De Commissie zal streven naar vrijwillige verbintenissen, bijvoorbeeld van

- werkgevers/verenigingen van wegvervoerders (bv. door voertuigen met de recentste veiligheidsvoorzieningen te gebruiken vóór dit wettelijk verplicht is),
- openbare instanties (bv. door in overheidsopdrachten niet alleen de voorkeur te geven aan de schoonste, maar ook aan de veiligste auto's),
- fabrikanten (bv. door in alle prijssegmenten veiligheidsvoorzieningen aan te bieden die verder gaan dan de minimumvereisten),
- verzekeraars (bv. door de premiestructuur aan te passen ten gunste van veiligere voertuigen),
- de sector van huur- en deelauto's (bv. door veiligere auto's te promoten bij huren en leasen, door de auto's regelmatig te onderhouden), en
- rijsscholen (bv. door nieuwe en ervaren autobestuurders en motorrijders op te leiden in het gebruik van nieuwe veiligheidsvoorzieningen).

De Commissie evalueert de noodzaak van verdere actie, onder meer met betrekking tot de voorschriften voor banden, onder meer wat griptests van afgedankte banden betreft, en het wetgevingskader voor technische controle van voertuigen, met maatregelen om te voorkomen dat eigenaars/houders knoeien met hun voertuig, en om veiligheidsoverwegingen een prominenter plaats te geven in de EU-wetgeving inzake overheidsopdrachten.

5. Veilig weggebruik

Het **veiligheidsgedrag** van weggebruikers (snelheid, gebruik van beschermende uitrusting zoals veiligheidsgordels en helmen, rijden zonder alcohol en andere drugs, rijden, fietsen en lopen zonder afleiding) en de **handhaving** ervan zijn eveneens van cruciaal belang om ernstige ongevallen te voorkomen en de gevolgen van ongevallen te beperken. Het voorstel voor een herziening van de verordeningen inzake algemene veiligheid en voetgangersveiligheid bevat enkele kenmerken die de veiligheid sterk kunnen vergroten (intelligente snelheidsaanpassing, vermoeidheidswaarschuwing, gestandaardiseerde interfaces voor alcoholsloten).

Kernacties voor veilig weggebruik

De Commissie zal:

- beginnen met de beoordeling van opties om de effectiviteit van de richtlijn inzake grensoverschrijdende handhaving van de verkeersveiligheid te verbeteren, op basis van een evaluatie die in 2016 is uitgevoerd [Q4/2018];
- een studie opstarten naar de haalbaarheid van een wetgevingsinitiatief inzake de wederzijdse erkenning van rijverboden [Q1/2019];
- het reglement van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (UNECE) waarbij gordelverklikkers verplicht worden gesteld voor alle zitplaatsen, omzetten [Q4/2018];
- met de lidstaten samenwerken aan de vaststelling van de voorwaarden die noodzakelijk zijn voor de werking van uitschakelbare intelligente snelheidsaanpassing, met inbegrip van de beschikbaarheid van snelheidsbeperkingen in digitaal formaat, en nagaan of niet-uitschakelbare intelligente snelheidsaanpassing in de toekomst haalbaar is en aanvaard zal worden [Q3/2019]; en
- nagaan hoe de EU-aanbeveling inzake de toegestane alcoholconcentratie in het bloed kan worden versterkt, bv. door strengere beperkingen aan te bevelen voor beroepschauffeurs

en/of onervaren bestuurders en door richtsnoeren voor het gebruik van alcoholsloten op te stellen [Q3/2018].

De Commissie zal streven naar vrijwillige verbintenissen, bijvoorbeeld van

- werkgevers/verenigingen van wegvervoerders (bv. door betere opleiding en bewustmaking van beroepschauffeurs, die verder gaan dan de wettelijke eisen voor de opleiding van beroepschauffeurs),
- de onderwijssector (bv. door verkeersveiligheid op te nemen in het gewone curriculum) en gebruikersorganisaties (bv. door veilig gedrag promoten, rekening houdend met leeftijd en geslacht),
- overheidsinstanties (bv. door alcoholsloten verplicht te stellen in overheidsopdrachten),
- touringcarbedrijven (bv. door bewustmakingscampagnes rond veiligheidsgordels), en
- taxi- en deelautobedrijven (bv. door hun wagenpark uit te rusten met kinderzitjes).

In het kader van het toekomstige programma voor onderzoek en ontwikkeling zal de Commissie ook aanmoediging en steun geven voor de ontwikkeling van testmethoden en goedkopere instrumenten voor het opsporen van drugs, voor automatische beoordeling van de rijgeschiktheid en voor het voorkomen van onoplettendheid, met inbegrip van afleiding door in voertuigen geïntegreerde elektronische systemen. Zij zal beoordelen of individuele gordelverklippers verplicht moeten worden gesteld in touringcars en of samen met de sector een gedragscode moet worden opgesteld om te garanderen dat informatiesystemen en telefoons in auto's zodanig ontworpen zijn dat ze veilig kunnen worden gebruikt. De Commissie zal nagaan of er behoefte is aan verdere actie, bijvoorbeeld met betrekking tot de definitie en tenuitvoerlegging van het concept "veilige snelheid", fietshelmen en beschermende kleding voor motorrijders, en/of progressieve toegang tot het rijbewijs voor nieuwe bestuurders.

6. Snelle en doeltreffende rampenbestrijding

Doeltreffende zorg na ongevallen, met inbegrip van snelle overbrenging naar de correcte faciliteit door gekwalificeerd personeel, beperkt de gevolgen van verwondingen. In dit verband moeten de effecten van de uitrol van **eCall**, het geautomatiseerd noodoproepsysteem bij ongevallen, nauwlettend worden gemonitord.

Kernacties voor rampenbestrijding

De Commissie zal:

- beginnen met de beoordeling van de gevolgen van eCall en de eventuele uitbreiding ervan naar andere voertuigcategorieën (zware bedrijfsvoertuigen, bussen en touringcars, motorfietsen en landbouwtractoren) [Q3/2019], en
- de contacten tussen verkeersveiligheidsinstanties en de gezondheidssector faciliteren, teneinde de verdere praktische behoeften en behoeften op het gebied van onderzoek te beoordelen (bv. zorgen voor passend gekwalificeerd personeel en de juiste medische voorzieningen, al naargelang de aard van de verwondingen) [Q3/2018].

De Commissie zal streven naar vrijwillige verbintenissen, bijvoorbeeld van

- exploitanten van openbaar en commercieel vervoer (bv. door eerstehulpopleiding te geven aan bestuurders),

- fabrikanten (bv. door eCall te installeren in nieuwe auto's of bestaande modellen, of door het achteraf in te bouwen),
- verzekeraars (bv. door de verzekeringspremie voor auto's met eCall te verlagen).

7. Verkeersveiligheid toekomstbestendig maken

Op lange termijn is het potentieel van **connectiviteit en automatisering** voor de verkeersveiligheid zeer groot, maar de risico's ervan, bijvoorbeeld wat **cyberveiligheid** betreft of de werking van geautomatiseerde voertuigen in **gemengd verkeer**, moeten worden aangepakt. Daarom stelt de Commissie in het kader van het mobiliteitspakket een uitgebreide strategie inzake geconnecteerde en geautomatiseerde mobiliteit voor.

De **deeleconomie** (bv. programma's voor auto- en fietsdelen) en bepaalde **milieumaatregelen** kunnen wederzijdse voordelen opleveren als ze worden gecombineerd met verkeersveiligheidsmaatregelen (bv. een veiligere en attractievere omgeving voor voetgangers en fietsers), maar houden ook risico's in, zoals de toename van het aantal onbeschermden weggebruikers.

Bij elk toekomstig initiatief moet rekening worden gehouden met de specifieke behoeften van **kwetsbare weggebruikers** en verschillende **gebruikersgroepen** (leeftijd, geslacht, handicap). Het is mogelijk dat ook de maatregelen op het gebied van **veiligheid op het werk** moeten worden aangescherpt.

Kernacties met betrekking tot nieuwe uitdagingen

De Commissie zal:

- specificaties vaststellen voor coöperatieve intelligente vervoerssystemen (gedelegeerde handeling in het kader van de richtlijn inzake intelligente vervoerssystemen), met inbegrip van communicatie tussen voertuigen onderling en tussen voertuigen en infrastructuur³ [Q4/2018];
- nauw samenwerken met belanghebbenden om een proces op gang te brengen voor de ontwikkeling van een gedragscode voor de veilige overgang naar hogere automatiseringsniveaus, teneinde te garanderen dat in de eisen en procedures volledig rekening wordt gehouden met de verkeersveiligheid (gemengd verkeer, interactie met andere weggebruikers, platooning), dat de nationale verkeersregels onderling samenhangend zijn en dat ze niet in strijd zijn met de voertuigregels van de EU [Q3/2019]; en
- een wedstrijd of prijs voor veilige steden opzetten [Q3/2019].

De Commissie zal streven naar vrijwillige verbintenissen, bijvoorbeeld van

- vervoersondernemers, wagenparkbeheerders en expediteurs (bv. door een verkeersveiligheidsbeleid voor ondernemingen vast te stellen);
- beroepsverenigingen (bv. door richtsnoeren inzake verkeersveiligheid op te stellen voor het mkb, met name wat de veiligheid van bestelwagens in stedelijke gebieden betreft); en
- nationale autoriteiten (bv. door voorbeelden te volgen van goede praktijken om geknoei met voertuigen te bestrijden en hiertegen campagne te voeren).

³ Zie COM(2018) 283 - Mededeling: "Op weg naar geautomatiseerde mobiliteit: een EU-strategie voor de mobiliteit van de toekomst".

Gedurende de volledige looptijd van het kader zal de Commissie beoordelen of er behoefte is aan verdere actie van de EU, bijvoorbeeld om de harmonisering van in voertuigen geïnstalleerde mens/machine-interfaces te bevorderen, teneinde de interactie tussen bestuurders/gebruikers en voertuigen mogelijk te maken zonder de veiligheid in het gedrang te brengen, en om de toegang tot voertuiggegevens te verzekeren. De Commissie zal nagaan of de wetgeving inzake het rijbewijs, de technische controle, de opleiding van beroepschauffeurs en de rijtijden moet worden herzien om rekening te houden met ontwikkelingen op het gebied van coöperatieve, geconnecteerde en autonome mobiliteit. De Commissie zal voorts ook de verkeersveiligheidsaspecten van ruimtelijke ordening, veiligheid op de arbeidsplaats, rijgeschiktheid en nieuwe bedrijfsmodellen in het personenvervoer onderzoeken.

De Commissie geeft ook aanmoediging en steun voor onderzoek en innovatie in het kader van het volgende kaderprogramma, teneinde informatie te verzamelen waarop het verkeersveiligheidsbeleid kan worden gebaseerd, met inbegrip van nieuwe mobiliteitspatronen en maatschappelijke veranderingen, de interactie tussen mensen en technologie, mens-machine-interfaces en de veilige overgang naar automatisering, handhaving en beveiliging.

8. De rol van de EU in de wereld: verkeersveiligheid exporteren

Buiten EU ligt de focus van de Commissie, wat verkeersveiligheid betreft, op de onmiddellijke buurlanden, met name de landen van de **Westelijke Balkan** en de landen van het **Oostelijk Partnerschap**, die zich voorbereiden om in de loop van 2018 verkeersveiligheidsverklaringen te ondertekenen, en op Turkije.

Bovendien moet de rol van de EU op het gebied van de verkeersveiligheid in de Economische Commissie voor Europa van de **Verenigde Naties** worden beoordeeld.

Kernacties om de verkeersveiligheid buiten de EU te verbeteren

De Commissie zal:

- de samenwerking met de EU-buurlanden op het gebied van verkeersveiligheid verder ontwikkelen, met name met de Westelijke Balkan en het Oostelijk Partnerschap, op basis van verkeersveiligheidsverklaringen die in 2018 zullen worden vastgesteld, met name door goede praktijken uit te wisselen en capaciteit op te bouwen [Q3/2018].

De Commissie zal ook beoordelen hoe we de coördinatie van de verkeersregels (Verdagen van Genève en Wenen van de VN) kunnen versterken, ook op EU-niveau, zodat de verkeersregels op geharmoniseerde wijze kunnen worden aangepast aan coöperatieve, geconnecteerde en autonome mobiliteit. Ten slotte zal zij nagaan op welke wijze kan worden samengewerkt met internationale financieringsinitiatieven, zoals het Road Safety Trust Fund van de VN.