



Brussel, 11 juni 2024
(OR. en)

10842/24

TRANS 290
FIN 526
MI 587
IND 304

NOTA

van:	het secretariaat-generaal van de Raad
aan:	Raad
nr. vorig doc.:	10442/24 + COR 1
Betreft:	Conclusies van de Raad over Speciaal verslag 04/2024 van de Europese Rekenkamer betreffende de inspanningen van de EU om haar doelstellingen op het vlak van verkeersveiligheid te verwezenlijken – Goedkeuring

1. De Europese Rekenkamer heeft op 12 maart 2024 Speciaal verslag 04/2024 gepubliceerd met als titel “Verwezenlijking van de EU-doelstellingen voor verkeersveiligheid – Tijd voor een hogere versnelling”¹.
2. Overeenkomstig de conclusies van de Raad over de procedure voor de behandeling van speciale verslagen van de Rekenkamer² heeft het Comité van permanente vertegenwoordigers op 27 maart 2024 de Groep landtransport opgedragen het verslag te bestuderen³.
3. Na de presentatie van het speciaal verslag en een eerste bespreking door de delegaties op 25 april 2024, heeft de Groep landtransport de door het voorzitterschap in zijn vergaderingen van 8, 17, 24 en 28 mei 2024 opgestelde ontwerpconclusies van de Raad besproken. De delegaties hebben tevens schriftelijk opmerkingen ingediend.

¹ Doc. 7853/24. Het speciaal verslag staat op de website van de Europese Rekenkamer: <http://eca.europa.eu>.

² Doc. 7515/00 + COR 1.

³ Doc. 7855/24.

4. Na de vergadering van de groep van 28 mei 2024 zijn de ontwerpconclusies verder gewijzigd⁴ naar aanleiding van latere opmerkingen van twee delegaties. Deze wijzigingen hadden betrekking op de punten 12, 16 en 18 tot en met 22 in de bijlage bij deze nota na henummering van de punten.
 5. Het Comité van permanente vertegenwoordigers heeft de ontwerpconclusies van de Raad op 5 juni 2024 goedgekeurd.
 6. De Raad wordt derhalve verzocht bijgaande conclusies goed te keuren.
-

⁴ Doc. 9513/5/24 REV 5.

**Conclusies van de Raad over Speciaal verslag 04/2024 van de Europese Rekenkamer getiteld
“Verwezenlijking van de EU-doelstellingen voor verkeersveiligheid – Tijd voor een hogere
versnelling”**

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE:

1. IS INGENOMEN MET het op 14 maart 2024 gepubliceerde Speciaal verslag 04/2024 van de Europese Rekenkamer getiteld “Verwezenlijking van de EU-doelstellingen voor verkeersveiligheid – Tijd voor een hogere versnelling”, waarin een grondige analyse wordt gemaakt van de huidige stand van zaken en trends op het gebied van verkeersveiligheid in de EU, in het bijzonder omdat we ons momenteel halverwege de beleidsperiode 2021-2030 bevinden.
2. IS HET EENS MET de Rekenkamer dat de tijd rijp is voor een analyse om een gestage verbetering van de verkeersveiligheid mogelijk te maken, hetgeen maatregelen op meerdere fronten vereist volgens een risicogebaseerde of geïntegreerde aanpak (zoals de “Safe System”-benadering), waarbij overheidsinstanties op alle niveaus, alle weggebruikers, het bedrijfsleven en het maatschappelijk middenveld worden betrokken teneinde de ambitieuze doelstellingen te halen om het aantal verkeersdoden en zwaargewonden tegen 2030 te halveren (ten opzichte van 2019) en zo dicht mogelijk bij nul verkeersslachtoffers te komen tegen 2050 via “Vision Zero” of soortgelijke efficiënte strategieën.
3. IS INGENOMEN MET de vooruitgang die in sommige lidstaten is geboekt bij de verwezenlijking van hun doelstellingen om het aantal verkeersdoden en zwaargewonden tegen 2030 te halveren, maar ERKENT dat de huidige algemene vooruitgang ontoereikend is om die doelstelling te halen.
4. HERINNERT AAN de analyse en toezeggingen in de conclusies van de Raad over verkeersveiligheid van 8 juni 2017, waarin de verklaring van Valletta⁵ wordt onderschreven, die de onaanvaardbare menselijke en maatschappelijke tol van verkeersdoden en ernstige ongevallen benadrukt.

⁵ Zie doc. 9994/17.

5. ERKENT de verschillende uitgangspunten van de lidstaten, maar WIJST EROP dat verschillen in methoden, praktijken en nationale kenmerken tussen de lidstaten, in de context van verkeersveiligheid, een beleidsdomein met gedeelde bevoegdheden, een waardevolle bron vormen voor wederzijds leren en de uitwisseling van beste praktijken waaraan de lidstaten deelnemen.
6. TOONT ZICH ERNSTIG BEZORGD OVER het grote aantal actieve en kwetsbare weggebruikers (zoals voetgangers, fietsers, gebruikers van gemotoriseerde tweewielers en e-scooters) bij de verkeersdoden in de EU, zowel in stedelijke als plattelandsgebieden, die ook steeds vaker met grotere en zwaardere voertuigen worden geconfronteerd, en over het grote risico dat jonge en oudere weggebruikers lopen om in het verkeer om het leven te komen of ernstig gewond te raken, wat aantoont dat meer inzicht in de blootstellingsgegevens nodig is en dat passende maatregelen geboden zijn.
7. VERWIJST NAAR de toezeggingen om het veilig naast elkaar bestaan van verschillende vervoermiddelen te waarborgen, zoals uiteengezet in de onlangs ondertekende interinstitutionele Europese verklaring over fietsen⁶, en VERWIJST NAAR de lopende herziening van de rijbewijsrichtlijn⁷, waarin EU-brede regelgevingskaders voor beginnende bestuurders en begeleid rijden worden besproken, alsook kwesties in verband met rijgeschiktheid.
8. NEEMT NOTA VAN het op politiek niveau bereikte akkoord over de herziening van het Europese regelgevingskader ter facilitering van de grensoverschrijdende handhaving van verkeersovertredingen⁸, en van het feit dat de meeste verkeersdoden in de EU het rechtstreekse gevolg zijn van verkeersovertredingen.
9. VINDT HET VERONTRUSTEND dat verkeersongevallen nog steeds in belangrijke mate veroorzaakt worden door risicogedrag, met name overdreven snelheid, rijden onder invloed van alcohol of drugs, afgeleid of vermoeid zijn tijdens het rijden, rijden zonder veiligheidsgordel, en het niet of niet correct gebruiken van kinderbeveiligingssystemen en beschermingsmiddelen.

⁶ 4 april 2024, doc. 6215/24.

⁷ Zie de algemene oriëntatie van de Raad over een voorstel voor een nieuwe rijbewijsrichtlijn, aangenomen op 4 december 2023 (doc. 16345/23).

⁸ Voorlopig politiek akkoord bereikt op 12 maart 2024 over het voorstel tot wijziging van Richtlijn (EU) 2015/413 ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen.

10. ERKENT dat actieve vervoerswijzen steeds belangrijker zijn voor de mobiliteit van morgen, rekening houdend met onder meer energiebesparing en de noodzaak om de klimaatverandering tegen te gaan, en dat het overheidsbeleid deze overgang, waarvan iedereen de vruchten kan plukken, moet aanmoedigen, met name wat betreft de verbetering van de verkeersveiligheid en de toegankelijkheid.
11. VERWIJST NAAR de Verklaring van Stockholm van 19-20 februari 2020⁹, en met name naar resolutie nr. 11, waarin overheidsinstanties worden aangemoedigd om een maximumsnelheid van 30 km/u op te leggen in zones die op een frequente en geplande manier door zowel actieve en kwetsbare weggebruikers als door voertuigen worden gebruikt, tenzij er sterke aanwijzingen zijn dat hogere snelheden veilig zijn. GEEFT AAN dat de openbare ruimte per definitie beperkt is en dat de snelheden daarom waar nodig moeten worden aangepast om een veilig gebruik van de gedeelde ruimte te waarborgen. IS INGENOMEN MET de maatregelen die in dit verband in de hele EU zijn genomen.
12. BEDANKT de Commissie voor de ondersteuning van de projecten Baseline en Trendline, die bijdragen tot de opvolging van de vorderingen in de richting van nul doden en zwaarwonden in heel Europa en tot het meten van de doeltreffendheid van investeringen in verkeersveiligheid. STELT MET TEVREDENHEID VAST dat alle lidstaten betrokken zijn bij de opvolging van het Trendline-project.
13. ERKENT de voordelen van vergelijkbare verkeersveiligheidsgegevens in de lidstaten, met inbegrip van gegevens over verkeersongevallen. ACHT HET MOGELIJK gerichte acties op EU-niveau uit te voeren, ook al zijn de methodologieën van de lidstaten niet volledig geharmoniseerd, aangezien het vereisen van volledige harmonisatie ertoe kan leiden dat minder lidstaten bereid zijn deel te nemen aan EU-projecten, dat vergelijken met het verleden moeilijker wordt en dat er onevenredige administratieve lasten ontstaan.
14. HECHT GROOT BELANG AAN onafhankelijk onderzoek naar de oorzaken van verkeersongevallen die leiden tot ernstige verwondingen en doden, teneinde deze in de toekomst te voorkomen.

⁹ Zie de Verklaring van Stockholm, ondertekend tijdens de derde mondiale ministeriële conferentie over verkeersveiligheid van 19-20 februari 2020, met als onderwerp “Verwezenlijken van de mondiale doelstellingen tegen 2030”.

15. BENADRUKT de lopende werkzaamheden in de CARE-deskundigengroep om gegevens over ernstige verkeersletsels te verzamelen en te rapporteren, waarbij het gebruik van gemeenschappelijke definities op basis van de MAIS3+-letselschaal wordt bevorderd en de beschikbare kennis en goede praktijken zoveel mogelijk worden gedeeld. ERKENT de administratieve werklast en WIJST OP het belang van gegevensbescherming, maar BENADRUKT in dit verband dat het belangrijk is de onderrapportage van verkeersslachtoffers, met inbegrip van kwetsbare weggebruikers, aan te pakken en te kunnen beschikken over vergelijkbare gegevens over ernstige letsels in de EU.
16. LEGT DE NADRUUK OP door de Commissie ondersteunde en door het Europees Parlement aangemoedigde initiatieven op het gebied van verkeersveiligheidsbeheer, zoals het monitoringinstrument voor verkeersveiligheid van het Europees Observatorium voor de Verkeersveiligheid (ERSO) en het EU-uitwisselingsproject voor verkeersveiligheid (EURSE), dat door middel van studiebezoeken en nationale workshops concrete uitwisseling mogelijk maakt van kennis en beste praktijken tussen autoriteiten in de EU-lidstaten en belanghebbenden over verschillende verkeersveiligheidsthema's. ERKENT het belang van financiële steun in dit verband, zonder hierbij vooruit te lopen op de financieringsregelingen die voor het volgende meerjarig financieel kader moeten worden overeengekomen. WIJST OP de groep op hoog niveau inzake verkeersveiligheid, waar de lidstaten doorlopend leren van elkaars veiligheidsmaatregelen, wetgeving en goede praktijken.
17. IS INGENOMEN MET de vooruitgang die wordt geboekt bij de toepassing van minimumnormen voor de veiligheid van nieuwe voertuigen in het kader van de verordening algemene veiligheid¹⁰ en met de inspanningen van de lidstaten om ervoor te zorgen dat het verouderende wagenpark aan de technische voorschriften voldoet, zowel door middel van periodieke technische controles als controles langs de weg. VERWIJST in dit verband NAAR het komende voorstel voor de herziening van het pakket inzake technische controles. Naarmate het wagenpark geleidelijk wordt verjongd en er steeds meer voertuigen op de EU-wegen zijn uitgerust met geavanceerde rijhulpsystemen (Advanced Driver Assistance Systems, ADAS), kunnen we een positief effect verwachten op het terugdringen van het aantal doden en zwaargewonden.
18. HOUDT ER REKENING MEE dat de veiligheid van voertuigen ook verband houdt met hun fundamentele technische kenmerken en het gedrag van de bestuurder, en dat actieve en passieve veiligheidssystemen slechts tegenmaatregelen zijn om de daaraan verbonden risico's te beperken.

¹⁰ Verordening (EU) 2019/2144, PB L 325 van 16.12.2019, blz. 1.

19. ERKENT de investeringen in hoogwaardige, veerkrachtige en duurzame wegeninfrastructuur.
20. BENADRUKT het belang van de interconnectiviteit en interoperabiliteit van gegevens met betrekking tot verkeer, vervoer en voertuigen voor de verbetering van het beheer van het verkeer en de verkeersveiligheid, met dien verstande dat de regels inzake gegevensbescherming in acht moeten worden genomen.
21. ERKENT het potentieel van innovatieve technologieën die de verkeersveiligheid verbeteren. WIJST EROP dat deze technologieën, om dit potentieel optimaal te benutten, gebruiksvriendelijk en inherent veilig moeten zijn en dat bestuurders moeten weten hoe zij deze technologieën correct en veilig kunnen gebruiken. ERKENT echter ook het daaraan verbonden risico van afleiding tijdens het rijden, waarbij oplettendheid bij bestuurders door middel van opleiding, campagnes en handhaving, alsook door verbeterde technologie, van essentieel belang is.
22. VERWIJST NAAR de recente verordeningen die gevolgen hebben voor geautomatiseerde voertuigen¹¹ en VERZOEKT de Commissie de werkzaamheden voort te zetten en ook technische voorschriften op te nemen betreffende volledig geautomatiseerde voertuigen die in onbeperkte series worden geproduceerd, waarbij aandacht wordt besteed aan het veilig en geïntegreerd op de EU-wegen brengen van deze voertuigen. VERZOEKT de Commissie tevens nauw samen te werken met de lidstaten en relevante belanghebbenden om van geautomatiseerde mobiliteit een veilige realiteit te maken binnen het hele vervoerssysteem, en om de daarmee samenhangende uitdagingen op het gebied van artificiële intelligentie aan te pakken, met bijzondere aandacht voor het naast elkaar bestaan van geautomatiseerde voertuigen en kwetsbare weggebruikers, gemotoriseerde tweewielers en andere door de mens bestuurde voertuigen.
23. OMARMT een “modal shift”, waarbij weggebruikers ervan worden overtuigd meer gebruik te maken van actieve en collectieve vervoerswijzen, om zo de levenskwaliteit, de gezondheid, het klimaat, de inclusiviteit en bovenal de verkeersveiligheid te verbeteren, met dien verstande dat voor deze vervoerswijzen een krachtig veiligheidsbeleid nodig is.

¹¹ Uitvoeringsverordening (EU) 2022/1426 tot vaststelling van uitvoeringsbepalingen voor Verordening (EU) 2019/2144 van het Europees Parlement en de Raad wat betreft uniforme procedures en technische specificaties voor de typegoedkeuring van het systeem voor geautomatiseerd rijden van volledig geautomatiseerde voertuigen en Gedelegeerde Verordening (EU) 2022/2236 wat betreft de technische voorschriften voor in onbeperkte series geproduceerde voertuigen, in kleine series geproduceerde voertuigen, in kleine series geproduceerde volledig geautomatiseerde voertuigen en voertuigen voor speciale doeleinden, en wat betreft software-updates.

24. WAARDEERT de inspanningen van de Commissie om te zorgen voor technische voorschriften voor elektrisch aangedreven middelen voor persoonlijke mobiliteit (vervoersmiddelen voor micromobiliteit), die door steeds meer weggebruikers worden gebruikt, wat leidt tot bijkomende doden en gewonden. ERKENT dat er grote verschillen bestaan tussen de lidstaten op het vlak van de aanpak en regelgeving met betrekking tot dergelijke vervoersmiddelen, gericht op een betere bescherming van actieve en kwetsbare weggebruikers. VERWIJST in dat verband NAAR de themagids van de Commissie¹², waarin beste praktijken en belangrijke aanbevelingen over de integratie van micromobiliteit in de stedelijke mobiliteitsplanning zijn opgenomen, en STEUNT de Commissie bij de voortzetting van haar werkzaamheden om richtsnoeren te verstrekken voor het veilige gebruik van persoonlijke mobiliteitsmiddelen, zonder afbreuk te doen aan de bevoegdheden van de lidstaten.
25. NEEMT NOTA VAN de aanzienlijke vooruitgang die is geboekt op het gebied van de veiligheidsprocedures voor het ontwerp van belangrijke wegeninfrastructuur na de herziening van de richtlijn betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur in 2019, en WIJST EROP dat sommige lidstaten deze veiligheidsprocedures nog ruimer toepassen dan het toepassingsgebied van deze richtlijn vereist, met name ook buiten de hoofdwegen en ongeacht of de infrastructuur gefinancierd is met Europese middelen. BENADRUKT dat de vaststelling van plannen voor duurzame stedelijke mobiliteit (Sustainable Urban Mobility Plans, SUMP) verplicht zal worden voor elk stedelijk knooppunt in het kader van de herziene TEN-T-verordening¹³, rekening houdend met de verkeersveiligheidsoverwegingen die zijn vastgelegd in de richtsnoeren van de Unie, en BENADRUKT dat verkeersveiligheid een thematische randvoorwaarde is voor het in kaart brengen van projecten in het kader van het Europees Fonds voor regionale ontwikkeling, het Europees Sociaal Fonds Plus en het Cohesiefonds¹⁴.
26. WAARDEERT het dat de Commissie de aanbevelingen van de Europese Rekenkamer geheel of gedeeltelijk aanvaardt en VERZOEKT de lidstaten hun inspanningen en samenwerking met de Commissie voort te zetten om de voor die aanbevelingen relevante maatregelen te nemen. HECHT GROOT BELANG AAN een voortdurende en sterke samenwerking tussen de lidstaten onderling en tussen de lidstaten en de Commissie, zowel afzonderlijk als in het kader van breed opgezette projecten, met inbegrip van de uitwisseling van beste praktijken.

¹² “SUMP Topic Guide on Safe Use of Micromobility Devices in Urban Areas”, gepubliceerd in december 2021 als onderdeel van een compendium van EU-richtsnoeren.

¹³ PE-CONS 56/24 + ADD 1 tot en met 29.

¹⁴ Bijlage IV, punt 3, van Verordening (EU) 2021/1060, PB L 231 van 30.6.2021, blz. 159.