

Brussel, 19 februari 2026
(OR. en)

6516/26

TRANS 86

BEGELEIDENDE NOTA

van: de secretaris-generaal van de Europese Commissie, ondertekend door mevrouw Martine DEPREZ, directeur

ingekomen: 13 februari 2026

aan: mevrouw Thérèse BLANCHET, secretaris-generaal van de Raad van de Europese Unie

Betreft: MEDEDELING VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT, DE RAAD, HET EUROPEES ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ EN HET COMITÉ VAN DE REGIO'S
Verslag over de toepassing halverwege van het EU-beleidskader voor verkeersveiligheid

De delegaties vinden hierbij document COM(2026) 77 final.

Bijlage: COM(2026) 77 final

Brussel, 13.2.2026
COM(2026) 77 final

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

Verslag over de toepassing halverwege van het EU-beleidskader voor verkeersveiligheid

{SWD(2026) 33 final} - {SWD(2026) 34 final} - {SWD(2026) 35 final} -
{SWD(2026) 36 final} - {SWD(2026) 37 final} - {SWD(2026) 38 final} -
{SWD(2026) 39 final} - {SWD(2026) 40 final} - {SWD(2026) 41 final} -
{SWD(2026) 42 final} - {SWD(2026) 43 final} - {SWD(2026) 44 final} -
{SWD(2026) 45 final} - {SWD(2026) 46 final} - {SWD(2026) 47 final} -
{SWD(2026) 48 final} - {SWD(2026) 49 final} - {SWD(2026) 50 final} -
{SWD(2026) 51 final} - {SWD(2026) 52 final} - {SWD(2026) 53 final} -
{SWD(2026) 54 final} - {SWD(2026) 55 final} - {SWD(2026) 56 final} -
{SWD(2026) 57 final} - {SWD(2026) 58 final} - {SWD(2026) 59 final}

1. INLEIDING

Elk jaar weer komen er op de wegen in de EU bijna 20 000 personen om het leven — een verwoestende tol die niet louter statistisch is, maar een realiteit die gezinnen opbreekt, gemeenschappen in rouw achterlaat en onmetelijk menselijk potentieel voor altijd verspilt. Tot wel vijf keer zoveel mensen, 100 000 personen, raken gewond op de weg, waardoor het verloop van hun leven fundamenteel verandert. Dit levensveranderende letsel leidt vaak tot blijvende invaliditeit, chronische pijn en verlies van bestaansmiddelen. Daarnaast heeft dit letsel verstrekende gevolgen voor de levenskwaliteit, die veel verder reiken dan de onmiddellijke slachtoffers en ook gezinnen, verzorgers en bredere sociale netwerken treffen.

De menselijke kosten van verkeersongevallen is de meest zichtbare en tragische dimensie. Verkeersongevallen vormen echter ook een economische belasting; in geld uitgedrukt, worden de kosten van verkeersongevallen in de EU geraamd op 2 % van het bbp per jaar¹. Deze middelen zouden anders innovatie, onderwijs, gezondheidszorg en andere cruciale overheidsinvesteringen kunnen aanwakkeren. Verkeersveiligheid moet een pijler zijn van het economische concurrentievermogen van de EU, aangezien deze rechtstreeks van invloed is op het efficiënte verkeer van goederen en arbeid en de operationele kosten van bedrijven in alle sectoren.

Een transitie naar veiligere en duurzamere mobiliteit is ook van essentieel belang voor het behoud van het industriële leiderschap en het concurrentievermogen van de EU op de wereldmarkten². Europese autofabrikanten en hun toeleveringsnetwerken lopen voorop bij de ontwikkeling van geavanceerde veiligheidstechnologieën, van autonome noodremsystemen tot connectiviteit van voertuigen, waardoor de EU wereldleider is in innovatie op het gebied van de veiligheid van auto's. Verbindenissen op het gebied van verkeersveiligheid redden niet alleen levens, maar stimuleren ook de technologische vooruitgang, scheppen hooggekwalificeerde banen en behouden het concurrentievoordeel van de EU op de snel evoluerende mondiale automobiemarkt. Investerings in de verkeersveiligheid dragen ook bij tot de paraatheid en veerkracht van de EU door de continuïteit en betrouwbaarheid van kritieke weginfrastructuur en aanverwante diensten te waarborgen, met name wanneer wegcorridors en -knooppunten zowel civiele als defensiebehoeften ondersteunen.

De EU en haar lidstaten zetten zich resoluut in voor verkeersveiligheid. Op EU-niveau kwam dit meest recentelijk nog tot uiting in het EU-beleidskader voor verkeersveiligheid 2021-2030³, waarin de gemeenschappelijke doelstellingen werden herhaald om het aantal

¹ Handboek van de Europese Commissie over de externe kosten van vervoer uit 2019 (nieuwe versie verschijnt binnenkort).

² Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's — Industrieel actieplan voor de Europese autosector (COM(2025) 95 final van 5 maart 2025), <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=celex:52025DC0095>.

³ COM (2018) 293: 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 I (COM(2018) 293 van 17 mei 2018), <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=celex:52018DC0293>.

verkeersdoden en ernstig gewonden tegen 2030 te halveren⁴ en tegen 2050 “Vision Zero” te bereiken, namelijk het aantal verkeersdoden tot bijna nul terug te dringen. Met het oog op deze doelstellingen hebben de lidstaten nationale strategieën, actieplannen en andere verbintenissen, zoals interministeriële overeenkomsten en federale samenwerkingsstructuren, vastgesteld en uitgevoerd.

Het EU-beleidskader voor verkeersveiligheid 2021-2030 volgde de belangrijkste prioritaire gebieden van de “Safe System”-benadering, waaronder veiligere wegen en wegkanten, veiligere voertuigen, veiliger weggebruik, een betere respons na ongevallen en een betere verzameling en analyse van gegevens. In het kader werd benadrukt dat het van cruciaal belang is de belangrijkste risicofactoren (te snel rijden, rijden onder invloed, afleiding en het niet gebruiken van beschermingsmiddelen) aan te pakken en daarbij bijzondere aandacht te besteden aan kwetsbare weggebruikers zoals voetgangers, fietsers en motorrijders.

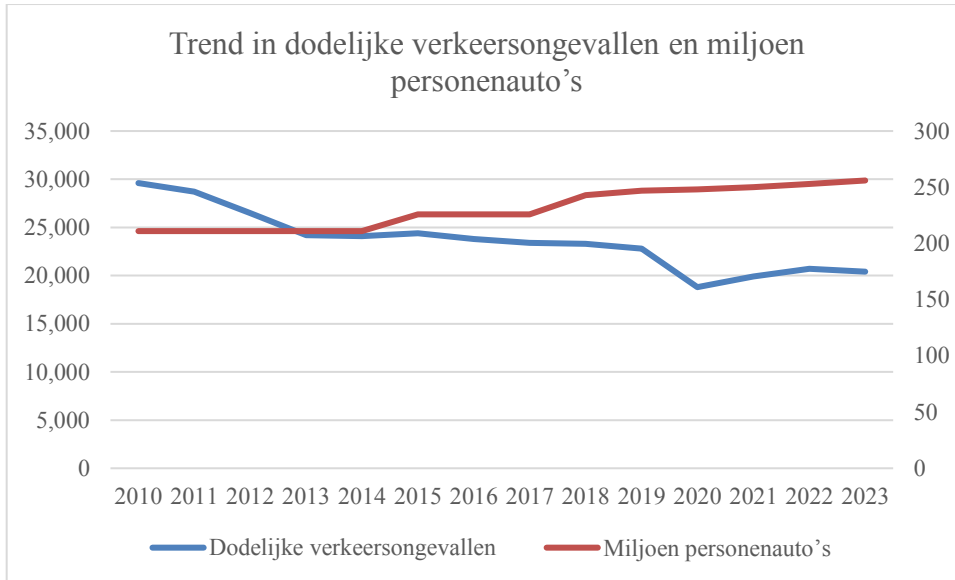
Deze mededeling is een tussentijds verslag over de vooruitgang bij de verwezenlijking van de verkeersveiligheidsdoelstellingen van de EU, waarin de balans wordt opgemaakt van de ontwikkelingen sinds 2019, nieuwe uitdagingen in kaart worden gebracht die niet volledig waren voorzien in het oorspronkelijke kader en aanpassingen worden voorgesteld om ervoor te zorgen dat de EU op schema blijft om haar doelstellingen voor 2030 te halen. Uit de analyse blijkt dat er op sommige gebieden bemoedigende vooruitgang is geboekt, maar dat er ook enkele aanzienlijke lacunes zijn die onmiddellijke aandacht en versterkte maatregelen vereisen om levens te redden, de economische lasten te verminderen en het concurrentievermogen van de EU te versterken.

1.1. VOORTGANG BIJ DE VERWEZENLIJING VAN DE VERKEERSVEILIGHEIDSDOELSTELLINGEN

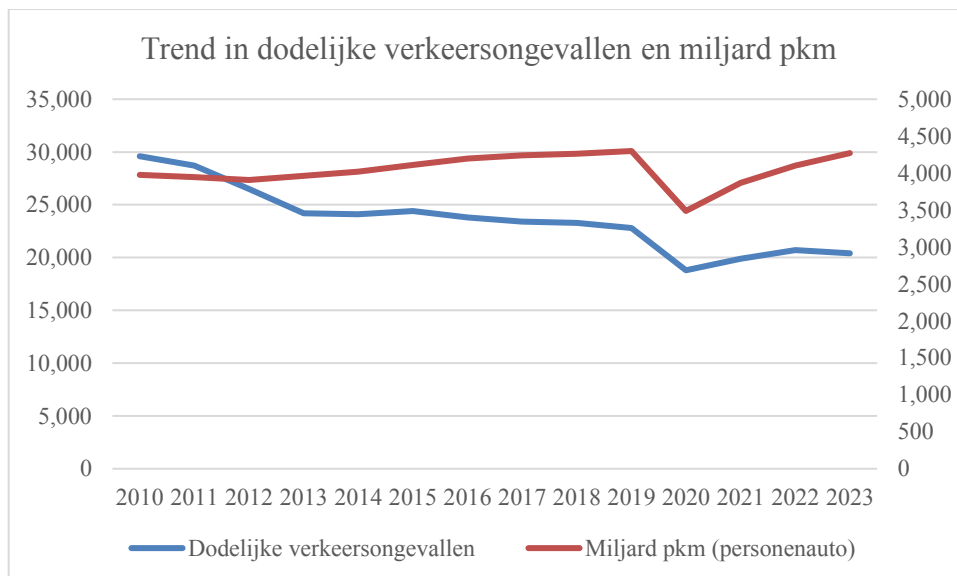
Uit de meest recente gegevens blijkt dat in 2024 in de EU 19 900 mensen om het leven kwamen bij verkeersongevallen. Dit zijn 440 minder dodelijke slachtoffers dan in 2023, een daling van 2 %⁵. Gezien de toename van het aantal voertuigen per persoon en van het aantal gereden kilometers is dit een belangrijke prestatie, maar het wijst ook op de noodzaak van aanhoudende inspanningen op alle niveaus.

⁴ Sindsdien is besloten dat het referentiejaar, op basis waarvan de vooruitgang wordt gemeten, 2019 zal zijn.

⁵ Hoewel dit een vooruitgang is, blijft het totale traject aanzienlijk achter bij de jaarlijkse vermindering met 4,6 % die nodig is om de doelstelling van halvering van het aantal verkeersdoden tegen 2030 te halen.



Figuur 1 Trends in het aantal dodelijke slachtoffers en miljoenen personenauto's in de EU, 2010-2023. Bronnen: CARE-databank over verkeersongevallen; voor gegevens over personenauto's, Eurostat (online gegevenscode [road_eqs_carage](#)).



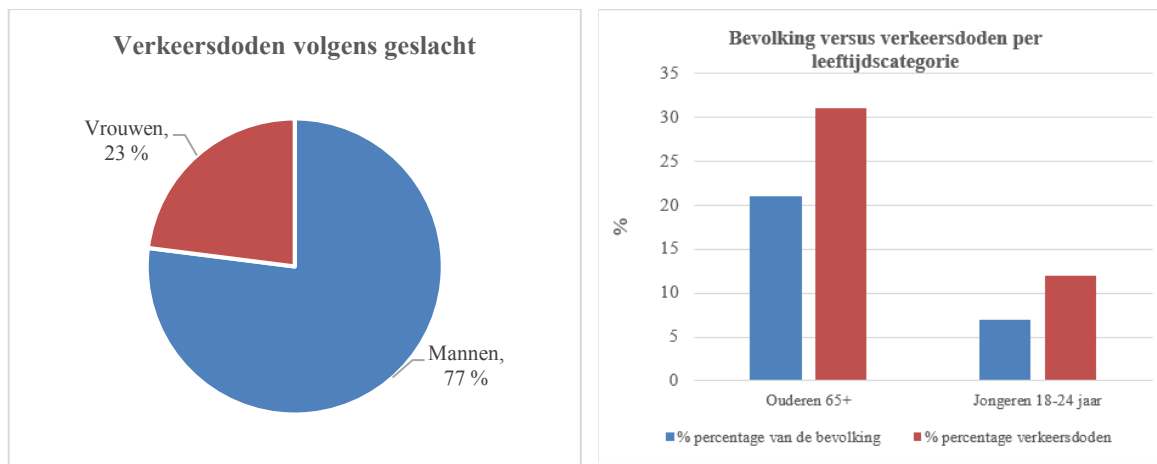
Figuur 2 Trends in het aantal dodelijke slachtoffers en miljarden gereden kilometers in personenauto's in de EU, 2010-2023. Bronnen: CARE-databank over verkeersongevallen; voor gegevens over in personenauto's gereden kilometers, Eurostat (online gegevenscode [road_eqs_carage](#)).

Sinds het referentiejaar 2019 is het aantal verkeersdoden in de hele EU met 12 % gedaald, maar deze verbetering verhult aanzienlijke verschillen tussen de lidstaten. Slechts een handvol lidstaten (België, Bulgarije, Denemarken, Litouwen, Malta, Polen en Slovenië) ligt momenteel op schema om de reductiedoelstelling van 50 % voor 2030 te halen. In sommige lidstaten, waaronder Ierland en Estland, is het aantal verkeersdoden gestegen, terwijl in andere, zoals Frankrijk, Italië en Nederland, slechts marginale verbeteringen zijn opgetreden. In 2024 varieerde het sterftecijfer van 20 sterfgevallen per miljoen inwoners in Zweden tot 78 per miljoen in Roemenië.

Om deze trends beter te begrijpen, heeft de Commissie met de lidstaten samengewerkt om hun prestaties op het gebied van kernprestatie-indicatoren met betrekking tot verkeersveiligheid te volgen. Deze projecten (Baseline⁶ en Trendline⁷) leverden informatie op over de factoren die verband houden met botsings- en letselisico's en brachten aanzienlijke verschillen tussen landen aan het licht. Zie punt 2.

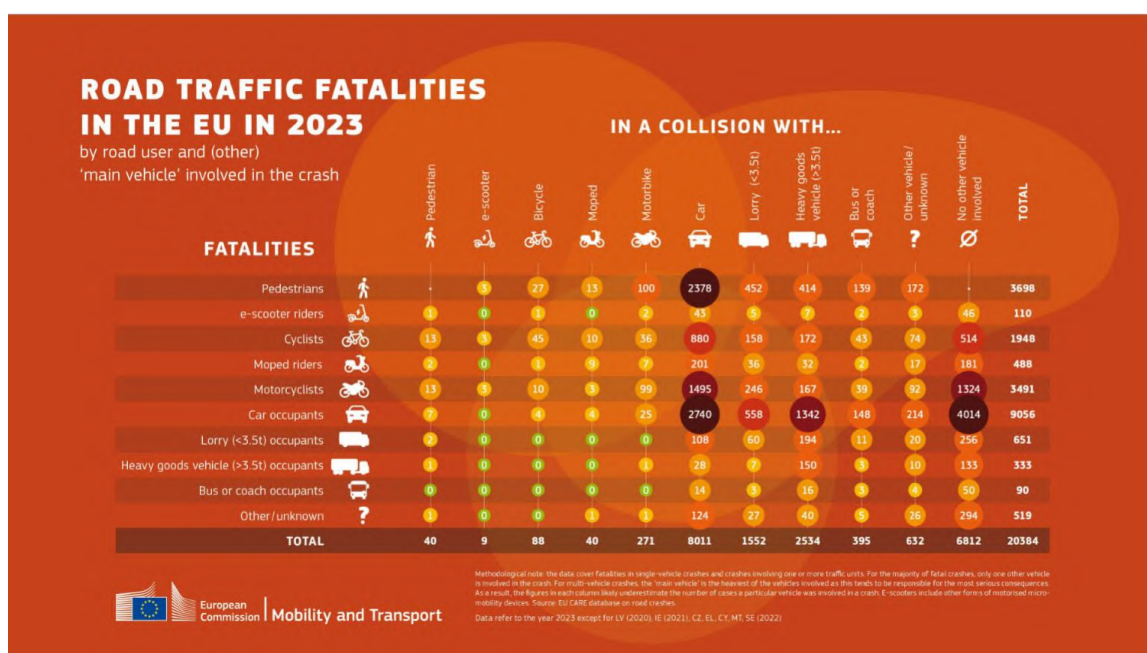
⁶ <https://baseline.vias.be/en/about-the-project>.

⁷ <https://trendlineproject.eu/>.



Figuur 3 Verdeling van het aantal verkeersdoden in de EU naar geslacht en leeftijdsgroep, 2023. Bronnen: CARE-databank over verkeersongevallen; voor bevolkingsgegevens, Eurostat (online gegevenscode [demo_pjan](#)).

Wat de geografische en demografische uitsplitsing van verkeersslachtoffers betreft, tekent zich een aantal duidelijke trends af. Plattelandswegen zijn nog steeds de gevaarlijkste soort weg. Veel meer mannen dan vrouwen komen om het leven in het verkeer. Ook het onevenredig hoge aandeel van jongeren en ouderen in het aantal verkeersdoden, met name onder voetgangers en fietsers, is een groeiend punt van zorg.



Figuur 4 Botsingsmatrix van verkeersdoden in de EU door weggebruikers en andere belangrijke voertuigen die bij de botsing betrokken waren, 2023. Bron: CARE-databank over verkeersongevallen van de EU.

In absolute cijfers komen inzittenden van auto's het vaakst om het leven bij verkeersongevallen. Zij maken ongeveer 44 % van alle dodelijke slachtoffers uit, gevolgd door voetgangers, motorrijders en fietsers. In verhouding tot het aantal voertuigen op de weg lopen motorrijders echter een veel groter risico om bij een verkeersongeval om het leven te komen. Wegwerkers en onderhoudspersoneel vormen een specifieke risicogroep. Een nadere analyse van deze geografische en demografische uitsplitsingen van dodelijke

verkeersongevallen is te vinden in verslagen van het Europees Observatorium voor de Verkeersveiligheid⁸.

Uit de verslagen blijkt dat een groot aantal doden onder inzittenden van auto's en motorrijders het gevolg is van ongevallen met één voertuig, terwijl voetgangers en fietsers bijzonder kwetsbaar zijn wanneer zij betrokken zijn bij een botsing met een auto.

De voortgang die is geboekt bij de bescherming van kwetsbare weggebruikers zoals voetgangers, fietsers en gebruikers van lichte elektrische vervoersmiddelen is wisselend. Tussen 2019 en 2023 kwamen ongeveer 900 minder voetgangers om het leven. De daling van het aantal dodelijke slachtoffers onder fietsers en motorrijders was echter veel kleiner, met een daling van ongeveer 100 in elke categorie in de hele EU. In steden was bijna 70 % van de mensen die bij verkeersongevallen om het leven kwamen, een kwetsbare weggebruiker. Dit percentage blijft hardnekkig hoog, wat erop wijst dat er dringend actie moet worden ondernomen om de verkeersveiligheid in de steden te verbeteren.

Tegelijkertijd is het aantal andere persoonlijke mobiliteitsmiddelen, zoals elektrische scooters, op de wegen in de EU sterk toegenomen en is het aantal gewonden en doden in deze categorie evenredig gestegen. In 2023 is begonnen met de verzameling van gegevens in de CARE-databank⁹ voor deze specifieke weggebruikerscategorie. Er wordt nu nagedacht over manieren waarop de veiligheidsuitdagingen in deze categorie kunnen worden aangepakt. In een studie van de Commissie¹⁰ uit 2024 werden de uitdagingen en kansen in verband met de regulering van persoonlijke mobiliteitsmiddelen onderzocht en werden geharmoniseerde regels aanbevolen om de huidige versnippering in de EU aan te pakken.

De deskundigengroep inzake stedelijke mobiliteit¹¹ heeft een reeks aanbevelingen¹² gedaan die gericht zijn op de bescherming van kwetsbare weggebruikers. Hierin wordt de voorkeur uitgesproken voor de invoering van een snelheidslimiet van 30 km/u in stedelijke gebieden als maatregel met het grootste effect, gevolgd door de ontwikkeling van kwaliteitseisen voor weginfrastructuur speciaal voor deze groepen, zoals veilige voetgangersoversteekplaatsen en gescheiden wandel- en fietspaden.

⁸ https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/data-and-analysis/thematic-reports_en.

⁹ EU-databank met uitgesplitste gegevens over verkeersongevallen met doden of gewonden tot gevolg: https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/methodology-and-research/care-database_en.

¹⁰ Studie over de noodzaak van geharmoniseerde regels om de opkomst van micromobiliteit te ondersteunen en de verkeersveiligheid voor persoonlijke mobiliteitsmiddelen te verbeteren — Eindverslag (1.0), Bureau voor publicaties van de Europese Unie, 2024, <https://data.europa.eu/doi/10.2873/8572224>.

¹¹ Deskundigengroep inzake stedelijke mobiliteit (E03863), opgericht bij Besluit C(2022) 5320 final van de Commissie.

¹² https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility_en.

2. BELANGRIJKSTE GEDRAGSGERELATEERDE RISICOFACTOREN

Ondanks tientallen jaren aan investeringen in verkeersveiligheid, bewustmakingscampagnes en wetgevingsmaatregelen blijven gedragsgerelateerde risicofactoren levens eisen. De belangrijkste zijn te hoge of ongepaste snelheid, rijden onder invloed van alcohol en/of drugs, afleiding en het niet dragen van een veiligheidsgordel. Meer informatie over elk van deze risicofactoren is te vinden in de analyse die is gepubliceerd door het Europees Observatorium voor de Verkeersveiligheid¹³. Hieronder volgen enkele voorbeelden:

Rijden onder invloed van drank: bij ongeveer 25 % van alle verkeersdoden in de EU is er alcohol in het spel. Uit aselecte ademtests langs de weg blijkt dat de alcoholimieten in het algemeen goed worden nageleefd, namelijk ongeveer 98 %. Maar zelfs dit schijnbaar kleine niet-nalevingspercentage van 2 % vertaalt zich in ongeveer vijf miljoen bestuurders onder invloed op de wegen in de EU.

Snelheid in het verkeer: naar schatting is ongeveer 30 % van alle dodelijke verkeersongevallen in de EU rechtstreeks te wijten aan een te hoge of ongepaste snelheid. In veel landen daalt de naleving van snelheidsbeperkingen tot minder dan 50 % op stadswegen.

Afleiding: uit diepgaande analyse van ongevallen in de EU blijkt dat afleiding van de bestuurder een factor is die bijdraagt aan 10 % tot 30 % van de dodelijke ongevallen, afhankelijk van het land en de gegevensbron.

Niet dragen van een veiligheidsgordel: meer dan een kwart van de inzittenden van auto's die bij een ongeval om het leven kwamen, droeg toen geen veiligheidsgordel. Uit waarnemingsonderzoeken blijkt dat sommige landen nalevingspercentages voor stoelen achterin van minder dan 50 % melden, wat neerkomt op een aanzienlijke lacune op het gebied van de veiligheid.

Bij maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid moet de "Safe System"-benadering worden toegepast om deze gedragsproblemen aan te pakken, naast andere maatregelen ter verbetering van de weginfrastructuur en de veiligheid van voertuigen, en om doeltreffende zorg na ongevallen te bieden.

3. BELANGRIJKSTE SYSTEMISCHE UITDAGINGEN

Uit gegevens over de uitvoering van EU- en nationale strategieën, actieplannen en andere strategische documenten, en uit feedback van vertegenwoordigers van de lidstaten, blijkt dat een aantal systemische uitdagingen de vooruitgang in de richting van de doelstellingen voor 2030 blijven belemmeren.

- De **handhaving** van de verkeersregels blijft een uitdaging, met structurele tekorten aan functionarissen van de verkeerspolitie en een tekort aan geautomatiseerde camera-systemen.
- De **beperkte maatschappelijke aanvaarding**, met name van handhavingsmaatregelen. Het verzet van het publiek tegen geautomatiseerde

¹³ Zie https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/data-and-analysis/thematic-reports_en voor gedetailleerde verslagen over rijden onder invloed van alcohol en drugs, beschermingsmiddelen zoals veiligheidsgordels, afleiding en snelheid. Zie ook https://road-safety.transport.ec.europa.eu/eu-road-safety-policy/priorities/safe-road-use/alcohol_en voor een studie uit 2022 over de [preventie van rijden onder invloed van alcohol en drugs](#).

handhaving, lagere snelheidslimieten en strengere sancties weerspiegelt een bredere culturele onverschilligheid over de noodzaak om prioriteit te geven aan veiligheid boven mobiliteitsgemak. Voorbeelden hiervan zijn het in brand steken van snelheidscamera's en het verwijderen van verkeersremmende maatregelen door demonstranten.

- Een **gebrek aan capaciteit**: de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor de infrastructuur voor verkeersveiligheid, verkeersaanpassingen en handhaving, met name op gemeentelijk niveau, beschikken vaak niet over gekwalificeerd personeel. In veel EU-lidstaten zijn er hardnekkige tekorten aan rijinstructeurs en examinatoren en aan personen die verantwoordelijk zijn voor de technische keuring van voertuigen.
- **Onvoldoende financiering**: veel lidstaten beschikken niet over specifieke begrotingen voor verkeersveiligheid op nationaal en lokaal niveau en kunnen dus geen gekwalificeerd personeel in dienst nemen om projecten voor de veiligheid van weginfrastructuur te ontwerpen en uit te voeren of om voldoende handhavingpersoneel in dienst te nemen.
- De **politieke wil** op alle niveaus blijft inconsistent, waarbij verkeersveiligheid vaak eerder als een technische dan als een politieke kwestie wordt behandeld. Een gebrek aan inzicht in de economische, sociale en milieueffecten van trauma's op de weg kan ten grondslag liggen aan de aarzeling om op te treden.
- Er blijven **uitdagingen op het gebied van governance** bestaan, aangezien de verantwoordelijkheden versnipperd zijn over verschillende administratieve niveaus en sectoren.
 - Op **EU-niveau** heeft het versterkte mandaat dat aan de groep op hoog niveau inzake verkeersveiligheid¹⁴ is verleend, waardoor deze strategisch advies en frequentere feedback kan geven, mogelijk niet altijd geleid tot een adequate opvolging van de kwesties die aan de orde zijn gesteld door vertegenwoordigers van de EU-lidstaten op alle beleidsterreinen die verband houden met verkeersveiligheid.
 - Het EU-governancekader voor verkeersveiligheid is niet voldoende gestructureerd om de bredere uitrol van geautomatiseerde voertuigen in het wegverkeer mogelijk te maken, noch om big data te gebruiken voor verkeersveiligheidsmaatregelen. Er zijn uitvoerende agentschappen met veiligheidsmandaten opgericht voor andere vervoerswijzen, maar er is geen gemeenschappelijk kader ter ondersteuning van de monitoring, coördinatie en technische werkzaamheden die nodig zijn voor de veilige uitrol van geautomatiseerde voertuigen op de wegen in de EU. Dit kan een gemiste kans betekenen voor zowel de verkeersveiligheid als de economie van de EU.
 - Ondertussen belemmert een gebrek aan coördinatie tussen de autoriteiten op het gebied van vervoer, economie, gezondheid, justitie en onderwijs op **nationaal niveau**, ondanks vele positieve voorbeelden, vaak de noodzakelijke holistische benadering van verkeersveiligheid¹⁵.

¹⁴ https://road-safety.transport.ec.europa.eu/what-we-do/high-level-group-road-safety_en.

¹⁵ De WHO beveelt aan een "leidende instantie" aan te wijzen, nationale strategieën op te stellen en nationale gekwantificeerde doelstellingen vast te stellen. Zie Belin, M-Å., Khayesi, M., Tran, N., "Road safety is no accident": building efficient road safety lead agencies, strategies and targets in the world, 2009–2023", *Injury Prevention*, 15 juli 2025, <http://doi:10.1136/ip-2024-045601>.

4. WAT IS ER AL GEDAAN?

Het EU-beleidskader voor verkeersveiligheid 2021-2030¹⁶ is het strategische beleidsdocument voor het huidige decennium. In het kader werden vier belangrijke actiegebieden (“interventiegebieden”) vastgesteld die overeenkomen met de vier pijlers van de “Safe System”-benadering: veilige wegen en wegkanten; veilige voertuigen; veilig weggebruik, en snelle en doeltreffende rampenbestrijding. De Commissie heeft op elk van deze gebieden actie ondernomen in de vorm van wetgeving, financiering, voorlichting en capaciteitsopbouw.

4.1. VEILIGHEID VAN DE INFRASTRUCTUUR

De aanleg van goede wegen en wegkanten is van cruciaal belang om de veiligheid van weggebruikers te vergroten. In oktober 2019 heeft de EU een herziene richtlijn betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur¹⁷ vastgesteld om zowel het aantal als de ernst van ongevallen te verminderen. De herziene regels breidden het toepassingsgebied van de richtlijn uit tot andere wegen dan het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T), namelijk tot autosnelwegen en hoofdwegen en tot alle wegen buiten stedelijke gebieden die met EU-middelen worden aangelegd. Dit betekent dat plattelandswegen, waar meer dan de helft van alle verkeersdoden valt, nu onder het toepassingsgebied van de richtlijn vallen, zodat veiligheid in alle fasen van de planning, het ontwerp en de exploitatie van wegen wordt geïntegreerd.

Als onderdeel van deze grote exercitie moeten de lidstaten regelmatig wegennetbeoordelingen voor het hele netwerk uitvoeren, op basis van een risicoschaalmethode die helpt om de risico's op ongevallen op specifieke weggedeelten beter in kaart te brengen. Dit zal ertoe leiden dat de verkeersveiligheidsinspecties worden gericht op de gevaarlijkste weggedeelten en er dus toe bijdragen dat investeringen worden gericht op de plaatsen waar zij het hardst nodig zijn. De Commissie heeft richtsnoeren¹⁸ ter beschikking gesteld om de nationale autoriteiten te helpen hun taak uit te voeren, alsook een kaart van Europa¹⁹ waarop het volledige wegennet te zien is dat onder de richtlijn valt.

De Commissie werkt momenteel aan richtsnoeren voor het ontwerp van veilige wegen en voor kwetsbare weggebruikers geschikte infrastructuur, als follow-up van de Europese fietsverklaring²⁰ en de eis in de richtlijn betreffende het beheer van de verkeersveiligheid dat kwetsbare gebruikers systematisch in aanmerking worden genomen in alle procedures voor het beheer van de verkeersveiligheid.

¹⁶ COM(2018) 293, bijlage 1.

¹⁷ Richtlijn (EU) 2019/1936 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2019 tot wijziging van Richtlijn 2008/96/EG betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur (PB L 305 van 26.11.2019, blz. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/1936/oj>).

¹⁸ “Network Wide Road Safety Assessment — Methodology and Implementation Handbook” (handboek voor de methode voor en de uitvoering van de verkeersveiligheidsbeoordeling van het wegennet), 93e39cd2-9e71-4ee0-8a8e-4de4fddaf068_nl.

¹⁹ [TENtec Map Viewers - Explore the TEN-T Network | European Transport Infrastructure](#)

²⁰ [Europese verklaring over fietsen](#) (PB C, 2024/2377, 3.4.2024).

De richtlijn intelligente vervoerssystemen²¹ voorziet in statische en dynamische verkeersregels, zoals snelheidsbeperkingen op het uitgebreide TEN-T-netwerk, snelwegen, hoofdwegen en stedelijke knooppunten. Dit zal de naleving door bestuurders verbeteren en leiden tot veiliger en slimmer verkeer, door steun te verlenen voor intelligente snelheidsondersteuning en coöperatieve, geconnecteerde en geautomatiseerde mobiliteit.

4.2. VEILIGHEID VAN VOERTUIGEN

Veilige voertuigen vormen de tweede pijler van de “Safe System”-benadering. Voertuigen hebben een aanzienlijke impact op de verkeersveiligheid en snelle technologische veranderingen vereisen voortdurende aandacht van de regelgever.

De verordening betreffende de algemene veiligheid van motorvoertuigen²², waarin minimumveiligheidsnormen zijn vastgesteld voor alle nieuwe voertuigen die op de EU-markt worden verkocht, is in juli 2024 volledig in werking getreden. Bij deze verordening zijn eisen ingevoerd met een aanzienlijk potentieel om de veiligheid te verbeteren, zoals intelligente snelheidsondersteuning, rijstrookassistentie, dodehoekinformatie en achteruitrijdetectiesystemen, en grotere botsbeschermingszones voor het hoofd die letsel bij botsingen met kwetsbare weggebruikers, zoals voetgangers en fietsers, kunnen beperken. De Commissie werkt voortdurend samen met de lidstaten en belanghebbenden aan de uitvoering van de verordening en het regelgevingskader voor geautomatiseerde voertuigen.

In april 2025 heeft de Commissie voorgesteld de EU-regels inzake de technische controle van voertuigen²³ te herzien. Het doel is voertuigen gedurende hun hele levensduur veilig te houden en de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen en geluidshinder te verminderen, met name in het licht van de technologische ontwikkelingen en het ouder wordende wagenpark in de EU. De voorgestelde nieuwe regels hebben tot doel de periodieke technische controles van elektrische voertuigen en geavanceerde rijkhulpsystemen aan te passen, verplichte periodieke technische controles voor motorfietsen en jaarlijkse controles voor oudere auto's en bestelwagens in te voeren, geavanceerde emissietestmethoden in te voeren om voertuigen met een hoge uitstoot op te sporen en controles van de wijze waarop lading is vastgezet verplicht te stellen tijdens controles langs de weg. Als dit alles wordt uitgevoerd, zouden tussen 2026 en 2050 naar schatting ongeveer 7 000 levens worden gered en ongeveer 65 000 ernstige verwondingen worden voorkomen.

²¹ Richtlijn (EU) 2023/2661 van het Europees Parlement en de Raad van 22 november 2023 tot wijziging van Richtlijn 2010/40/EU betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen (PB L, 2023/2661, 30.11.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2023/2661/oj>).

²² [Verordening \(EU\) 2019/2144 van het Europees Parlement en de Raad van 27 november 2019](#) betreffende de voorschriften voor de typegoedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd wat de algemene veiligheid ervan en de bescherming van de inzittenden van voertuigen en kwetsbare weggebruikers betreft.

²³ Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 2014/45/EU betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens en Richtlijn 2014/47/EU betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in de Unie aan het verkeer deelnemen (COM(2025) 180) en voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende de kentekenbewijzen van voertuigen en voertuigregistratiegegevens die zijn opgenomen in nationale voertuigregisters en tot intrekking van Richtlijn 1999/37/EG van de Raad (COM(2025) 179).

4.3. VEILIG WEGGEBRUIK

Veilig weggebruik, bestaande uit onder meer passende snelheidsniveaus, niet rijden onder invloed van alcohol of drugs, niet-afgeleid rijden en het gebruik van veiligheidsuitrusting, is het derde actiegebied in het huidige EU-beleidskader voor verkeersveiligheid 2021-2030 en de derde pijler van de “Safe System”-benadering. Rijbewijzen, gerichte voorlichting en bewustmaking en strenge handhavingsregelingen zijn belangrijke onderdelen van een stimulerende structuur die het veilige gebruik van wegen en voertuigen aanmoedigt.

In oktober 2025 heeft de EU een herziening van de **rijbewijsrichtlijn**²⁴ vastgesteld. Naast de invoering van mobiele rijbewijzen voorzien de nieuwe regels in begeleid rijden voor leerling-bestuurders, strengere regels en/of sancties voor beginnende bestuurders die onder invloed van alcohol of drugs rijden, meer risicobewustzijn, een betere bescherming van kwetsbare weggebruikers en een nieuw kader dat de lidstaten in staat stelt de geestelijke en lichamelijke geschiktheid van een bestuurder om een voertuig te besturen gedurende diens hele leven te controleren.

Hoewel eerdere EU-regels de naleving van de verkeersveiligheidsregels door niet-ingezeten bestuurders verbeterden, bleef er een aanzienlijke maas in de wetgeving: ongeveer 40 % van de grensoverschrijdende overtredingen is onbestraft gebleven als gevolg van problemen bij het identificeren van overtreeders en het afdwingen van boetes en de handhaving van rijontzeggingen. Deze tekortkomingen zijn aangepakt in de nieuwe rijbewijsrichtlijn. Voor ernstige overtredingen, zoals rijden onder invloed van alcohol of drugs, het overschrijden van de maximumsnelheid met een snelheid van meer dan 50 km of het overtreden van de verkeersregels en het veroorzaken van de dood of ernstig letsel aan anderen, zal de lidstaat die een rijbewijs afgeeft, verplicht zijn een **rijontzegging** op te leggen die vergelijkbaar is met de sanctie die is opgelegd door de lidstaat waar de overtreding heeft plaatsgevonden. Hierdoor zal de sanctie in de hele EU effect sorteren. Daarnaast versterkt de onlangs vastgestelde **richtlijn inzake grensoverschrijdende handhaving**²⁵ de samenwerking tussen de lidstaten door wederzijdse bijstand tot stand te brengen om financiële sancties doeltreffend te handhaven voor een breder scala aan verkeersveiligheidsgerelateerde overtredingen.

Snelheid blijft de belangrijkste factor bij verkeersongevallen. Bij 10 % tot 15 % van alle ongevallen en ongeveer 30 % van alle dodelijke ongevallen is sprake van een te hoge of on gepaste snelheid, wat de gevolgen van alle ongevallen verergert. Als een voetganger bij een snelheid van 30 km/u door een auto wordt geraakt, heeft deze een overlevingskans van 90 %; bij 50 km/u daalt die kans tot 20 %²⁶. Hoewel snelheid een politiek en cultureel gevoelige kwestie blijft, leveren initiatieven om de snelheid te

²⁴ [Richtlijn \(EU\) 2025/2205 van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2025 betreffende het rijbewijs](#), tot wijziging van Verordening (EU) 2018/1724 van het Europees Parlement en de Raad en Richtlijn (EU) 2022/2561 van het Europees Parlement en de Raad, en tot intrekking van Richtlijn 2006/126/EG van het Europees Parlement en de Raad en Verordening (EU) nr. 383/2012 van de Commissie.

²⁵ Richtlijn (EU) 2024/3237 van het Europees Parlement en de Raad van 19 december 2024 tot wijziging van Richtlijn (EU) 2015/413 ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen.

²⁶ <https://www.who.int/publications/m/item/speed-management--a-road-safety-manual-for-decision-makers-and-practitioners.-2nd-edition>.

verlagen niet alleen aanzienlijke voordelen op in die zin dat er minder verkeersongevallen plaatsvinden en minder doden en gewonden vallen, maar leiden ze ook tot milieuvoordelen, waarbij emissies, geluidsniveaus en brandstofverbruik allemaal afnemen.

Veel initiatieven die op EU-niveau worden gepromoot, zijn al inherent gericht op snelheid. Het gaat onder meer om de al eerder genoemde verordening betreffende de algemene veiligheid van motorvoertuigen en de richtlijn inzake grensoverschrijdende handhaving. Veel nationale, regionale en lokale autoriteiten hebben al nieuwe initiatieven voor snelheidsbeheer ingevoerd of zijn van plan dit te doen, zoals zones van 30 km/u in steden, met name in gebieden waar actieve en kwetsbare weggebruikers en voertuigen zich vaak volgens planning vermengen²⁷.

Andere autoriteiten hebben gekozen voor andere maatregelen: zij hebben zich bijvoorbeeld gericht op het verbeteren van het ontwerp van de infrastructuur om kwetsbare weggebruikers te beschermen, betere risico-identificatie en -beheer of scheiding van verkeersstromen, op het handhaven van snelheidslimieten en op betere voorlichting en communicatie.

4.4. DOELTREFFENDE RAMPENBESTRIJDING

Een snelle respons in noodsituaties is van cruciaal belang om levens te redden en de ernst van verwondingen te verminderen. Het optreden van de EU op het gebied van zorg na ongevallen, de vierde pijler van de “Safe System”-benadering, heeft tot doel de tijd tussen het ongeval en de aankomst van medische teams op de plaats waar een ongeval heeft plaatsgevonden, te verkorten. Een snellere respons van hulpdiensten verbetert de overlevingskansen aanzienlijk: uit een studie uit Spanje²⁸ bleek dat een vermindering van de medische respons met tien minuten gepaard gaat met een daling van de kans op overlijden met een derde.

Uit de resultaten van de Trendline-studie blijkt dat de responstijd in noodsituaties in de meeste Europese landen bij de helft van de incidenten tien minuten of minder bedraagt. In 95 % van de gevallen duurt de noodrespons ongeveer 25 minuten of minder. In plattelandsgebieden duurt de respons gemiddeld tien minuten langer dan in stedelijke gebieden.

Op grond van de EU-wetgeving inzake eCall zijn automatische, op 112 gebaseerde noodoproepsystemen vanaf 1 april 2018 verplicht in alle nieuwe auto's die in de EU worden verkocht. Uit analyse in Finland²⁹ blijkt dat het gebruik van eCall de tijd tussen de eerste oproep aan de hulpdiensten en de aankomst van medische teams op de locatie

²⁷ Zie Yannis, G. en Michelaraki, E., “Effectiveness of 30 km/h speed limit — A literature review” in *Journal of Safety Research* 92 (2025) blz. 490, waarin onder meer staat dat uit actuele wetenschappelijke gegevens blijkt dat de invoering van snelheidslimieten van 30 km/u in steden meer dan 40 % van de levens kan redden, naast aanzienlijke positieve effecten op het milieu, het energieverbruik en de volksgezondheid, waaronder een lager brandstofverbruik en meer wandelen en fietsen.

²⁸ Sánchez-Mangas, R., García-Ferrrer, A., De Juan, A., Martín Arroyo, A., “The probability of death in road traffic accidents. How important is a quick medical response?” in *Accident Analysis & Prevention* 2010, volume 42, uitgave 4, juli 2010, blz. 1048, <https://doi.org/10.1016/j.aap.2009.12.012>.

²⁹ <https://trendlineproject.eu/media/pages/trendline-results/c0a640421f-1764252485/kpi-post-crash-care-report.pdf>.

van het ongeval verkort van 25 tot 22 minuten. Het verkort de responstijd op autosnelwegen zelfs nog meer: van 20 naar 14 minuten.

In 2024 heeft de Commissie de eCall-wetgeving bijgewerkt om het gebruik van eCall met de meest recente communicatietechnologieën³⁰ mogelijk te maken vanaf 1 januari 2026 voor nieuwe voertuigtypen en vanaf 1 januari 2027 voor alle nieuwe voertuigen. De uitfasering van mobiele 2G- en 3G-communicatienetwerken in de EU in de komende jaren zal daarentegen het risico met zich meebrengen dat bestaande voertuigen die met 2G/3G-eCall-apparatuur zijn uitgerust, niet langer gebruik zullen kunnen maken van de eCall-dienst.

4.5. COÖRDINATIE EN VOORLICHTING OP EU-NIVEAU

De EU en haar lidstaten zijn gezamenlijk verantwoordelijk voor en delen de bevoegdheden op het gebied van verkeersveiligheidsbeleid. De verbetering van de veiligheid vereist een gecoördineerd optreden van alle partijen en op alle bestuursniveaus: overheden, de automobielsector, gebruikersverenigingen, ngo's, scholen en onderzoekers.

Op EU-niveau is de **groep op hoog niveau inzake verkeersveiligheid**, die bestaat uit hooggeplaatste nationale vertegenwoordigers, een forum voor uitwisseling en overleg met de lidstaten. De leden van de groep op hoog niveau bespreken de vooruitgang op nationaal niveau en stellen vaak kwesties van gemeenschappelijk belang aan de orde waarvoor zij graag maatregelen op EU-niveau zouden zien, zoals de regulering van persoonlijke mobiliteitsmiddelen of de toepassing van verkeersregels op geautomatiseerde voertuigen.

De Commissie houdt tweejaarlijkse **conferenties over de resultaten op het gebied van verkeersveiligheid** om de vooruitgang te bespreken, beste praktijken uit te wisselen en belanghebbenden te betrekken. Een **Europese coördinator voor verkeersveiligheid** coördineert de inspanningen met de lidstaten.

De Commissie moedigt vrijwillige verbintenissen aan in het kader van het **Europees Handvest voor de verkeersveiligheid**³¹, 's werelds grootste platform van het maatschappelijk middenveld voor verkeersveiligheid met meer dan 4 300 leden. Met jaarlijkse prijzen worden innovatieve initiatieven erkend, waaronder de erkenning van veilige Europese steden.

Met behulp van EU-financiering biedt de **EU-uitwisseling voor verkeersveiligheid**³² activiteiten op het gebied van capaciteitsopbouw en stedenbanden voor de lidstaten met het grootste potentieel om hun prestaties te verbeteren. Ambtenaren bouwen partnerschappen op met collega's in andere landen door beste praktijken uit te wisselen en succesvolle initiatieven onder de aandacht te brengen. Verschillende gezamenlijke uitwisselingen hebben geleid tot tastbare vooruitgang in de nationale verkeersveiligheidsstrategieën en -planning. Na dergelijke contacten met Zweden is Litouwen begonnen met de werkzaamheden om de toepassing van de 2+1-

³⁰ IMS-pakketgeschakelde netwerken zoals 4G en 5G.

³¹ <https://road-safety-charter.ec.europa.eu/>.

³² <https://etsc.eu/projects/eu-road-safety-exchange/>.

weginfrastructuur uit te breiden³³. Roemenië is begonnen met de voorbereidingen voor de invoering van een nationaal permanent netwerk van snelheidscamera's, geïnspireerd op het Spaanse systeem, waarvan de uitrol momenteel gepland is voor 2026. Letland is begonnen met het onderzoeken van de mogelijkheden voor diepgaand onderzoek na ongevallen, op basis van de methode van Finland. Ondertussen heeft Griekenland in het kader van zijn nieuwe verkeerswet de snelheidslimiet in stedelijke gebieden verlaagd tot 30 km/u en zal het aanvullende maatregelen nemen om de veiligheid van motorfietsen te verbeteren, na kennisdeling met Spanje en Denemarken.

Dankzij deze pleitbezorgingsinspanningen zijn geïnteresseerde belanghebbenden in de verkeersveiligheidsgemeenschap samengebracht en is een bepaald niveau van wederzijdse beoordeling en wederzijds leren tussen de lidstaten bevordert. De politieke prioritering van verkeersveiligheid en de mainstreaming van verkeersveiligheidskwesaties in andere sectoren, zoals economisch beleid, gezondheid en veiligheid op het werk, blijven echter voornamelijk een nationale verantwoordelijkheid.

4.6. FINANCIERING VAN VERKEERSVEILIGHEID

Financiering is van cruciaal belang voor de uitvoering van verkeersveiligheidsoplossingen en het versnellen van de voortgang op het gebied van verkeersveiligheid in heel Europa, met name in landen die achterlopen in de verkeersveiligheidsprestaties.

De EU heeft drie belangrijke instrumenten gebruikt om nationale en regionale vervoersinfrastructuurprojecten te financieren die bijdragen tot de verkeersveiligheid: het Europees Fonds voor regionale ontwikkeling (EFRO) en het Cohesiefonds, waarvan het beheer wordt gedeeld tussen de Commissie en de lidstaten, en de Connecting Europe Facility (CEF), die rechtstreeks door de Commissie wordt beheerd. Daarnaast heeft de herstel- en veerkrachtfaciliteit projecten ondersteund die bijdragen tot de verkeersveiligheid.

In het kader van de CEF heeft de EU ook grensoverschrijdende projecten voor capaciteitsopbouw gefinancierd, zoals netwerkbrede beoordelingen van de weginfrastructuur, de kernprestatie-indicatoren, handhavingscampagnes en de invoering van ITS-diensten over de grenzen heen.

In een recent verslag van de Europese Rekenkamer³⁴ werd geschat dat de afgelopen tien jaar 6 663 miljoen EUR³⁵ aan EFRO-, Cohesiefonds- en CEF-financiering — wat neerkomt op iets meer dan 2 % van de waarde van deze fondsen — was vastgelegd voor projecten op het gebied van verkeersveiligheid. Deze schattingen hebben echter ook betrekking op infrastructuur- en andere projecten waarbij verkeersveiligheid slechts een bijkomstige doelstelling is en niet het hoofddoel van de actie. De Rekenkamer beval aan

³³ Een “2+1-weg” is een wegtype met twee rijstroken in één richting en één rijstrook in de tegenovergestelde richting, gescheiden door een mediaan of een barrière, waarbij de extra rijstrook om de paar kilometer afwisselend wordt gebruikt. Het ontwerp maakt veilig inhalen mogelijk, terwijl de bouwkosten lager blijven dan bij de aanleg van een volledige vierbaansweg.

³⁴ Europese Rekenkamer, Speciaal verslag nr. 2024/04, “Verwezenlijking van de EU-doelstellingen voor verkeersveiligheid — Tijd voor een hogere versnelling”, https://www.eca.europa.eu/ECAPublications/SR-2024-04/SR-2024-04_NL.pdf.

³⁵ CEF: 1 477 miljoen EUR; EFRO en Cohesiefonds: 5 186 miljoen EUR.

prioriteit te geven aan medefinanciering door de EU voor initiatieven die het grootste effect op de verkeersveiligheid zouden hebben.

Er is ook financiering beschikbaar gesteld voor verder onderzoek in het kader van het Horizon Europa-programma, onder meer voor veilige infrastructuur, veilige voertuigen, veilig weggebruik en zorg na ongevallen. Voor de periode 2021-2027 is ongeveer 123 miljoen EUR toegewezen aan onderzoeksprojecten op het gebied van verkeersveiligheid, wat neerkomt op ongeveer 0,13 % van de totale waarde van het huidige Horizon Europa-programma.

Wat de financiering betreft, heeft de Europese Investeringsbank (EIB) van het integreren van veiligheid in alle investeringen in het wegvervoer een prioriteit gemaakt in haar leningbeleid voor de vervoersector uit 2022, waarvoor in 2026 een tussentijdse evaluatie is gepland. Verkeersveiligheidswaarborgen zijn bovendien verankerd in de milieu- en sociale normen die van toepassing zijn op alle EIB-verrichtingen. Via het platform voor veiliger vervoer ondersteunde de EIB gerichte investeringen in verkeersveiligheid, adviesondersteuning en technische bijstand, waarbij projecten in verschillende EU-lidstaten werden gegeneerd. Binnen de EU stelt de EIB de naleving van de richtlijn betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur en de richtlijn betreffende de veiligheid in tunnels³⁶ verplicht, met inbegrip van verkeersveiligheidseffectbeoordelingen en verkeersveiligheidsaudits.

4.6.1. MOMENTOPNAME VAN DOOR DE EU GEFINANCIERD ONDERZOEK NAAR VERKEERSVEILIGHEID

Tussen 2021 en 2025 heeft Horizon Europa meer dan twintig onderzoeks- en innovatieprojecten ondersteund die gericht waren op verkeersveiligheid.

De door de EU gefinancierde onderzoeksactiviteiten op het gebied van verkeersveiligheid hadden betrekking op vier belangrijke gebieden, die overeenkomen met de vier pijlers van de “Safe System”-benadering: veilige infrastructuur, veilige voertuigen, veilig weggebruik en snelle en doeltreffende zorg na ongevallen.

De infrastructuurgerelateerde projecten, die lopen tot 2026 of 2027, hebben tot doel een kader te creëren voor datagestuurde veiligheidsbeoordeling (Evoroads³⁷), een infrastructuur te ontwikkelen voor optimale verkeersveiligheidsmonitoring (iDriving³⁸) en verkeersveiligheidsoplossingen te ontwikkelen voor kwetsbare weggebruikers in stedelijke contexten (Soteria³⁹).

Wat de veiligheid van voertuigen betreft, hebben de huidige projecten betrekking op onderwerpen als de ontwikkeling van actieve en passieve veiligheidssystemen voor

³⁶ Richtlijn 2004/54/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet.

³⁷ <https://evoroads-project.eu/>.

³⁸ <https://idiving-project.eu/>.

³⁹ <https://soteriaproject.eu/>.

toekomstige autonome voertuigen (SAFE-UP⁴⁰) en de schakeling tussen menselijk rijden en geautomatiseerd rijden (Mediator⁴¹).

Recente projecten op het gebied van veilig weggebruik variëren van veiligheidsbeoordelingen voor weggebruikers in stedelijke gebieden (PHOEBE⁴²) tot stedelijk ruimtebeheer voor actieve mobiliteitspatronen (REALLOCATE⁴³) en manieren om alcohol, drugs en vermoeidheid bij commerciële bestuurders op te sporen (PANACEA⁴⁴).

Wat snelle en doeltreffende zorg na ongevallen betreft, ligt de nadruk op de ontwikkeling van efficiënte tegenmaatregelen en maatregelen na een ongeval voor alle wegvervoersmethoden, waarbij medische en technische instrumenten (ProtAct_Us⁴⁵) aan elkaar worden gekoppeld en de langetermijneffecten van verkeersongevallen worden beoordeeld (IMPROVA⁴⁶).

4.7. NATIONALE UITVOERING VAN VERKEERSVEILIGHEIDSACTIES

Hoewel er op EU-niveau belangrijke initiatieven worden ontplooid op het gebied van wetgeving, financiering, onderzoek en voorlichting, ligt de primaire verantwoordelijkheid voor verkeersveiligheid bij de nationale, regionale en gemeentelijke autoriteiten.

In de landverslagen die samen met dit verslag worden gepubliceerd, worden de vele maatregelen beschreven die op nationaal niveau worden genomen. In de meeste gevallen zijn deze maatregelen opgenomen in meerjarige strategieën, actieplannen of actieprogramma's op regeeringsniveau waarin eigen nationale prioriteiten worden vastgesteld, financiering wordt toegewezen en specifieke doelstellingen worden vastgesteld.

Uit deze landverslagen blijkt duidelijk dat langdurige maatregelen, investeringen en prioritering op het gebied van verkeersveiligheid in veel gevallen vruchten hebben afgeworpen. Zo hebben Polen, Litouwen en Slovenië, hoewel zij nog steeds met uitdagingen worden geconfronteerd, in 2024 elk een daling van 33 % tot 35 % van het aantal verkeersdoden ten opzichte van 2019 bereikt, waardoor zij goed op schema liggen om de doelstelling van een vermindering van 50 % tegen 2030 te halen. In sommige landen, waaronder Bulgarije, Roemenië en Griekenland, is het aantal verkeersdoden nog steeds aanzienlijk hoger dan het EU-gemiddelde, wat erop wijst dat er in deze lidstaten meer actie moet worden ondernomen. In sommige landen zijn in 2025 nieuwe verkeersveiligheidsmaatregelen ingevoerd, maar de gevolgen daarvan komen nog niet tot uiting in de verkeersveiligheidsgegevens.

⁴⁰ <https://www.safe-up.eu/>.

⁴¹ <https://mediatorproject.eu/>.

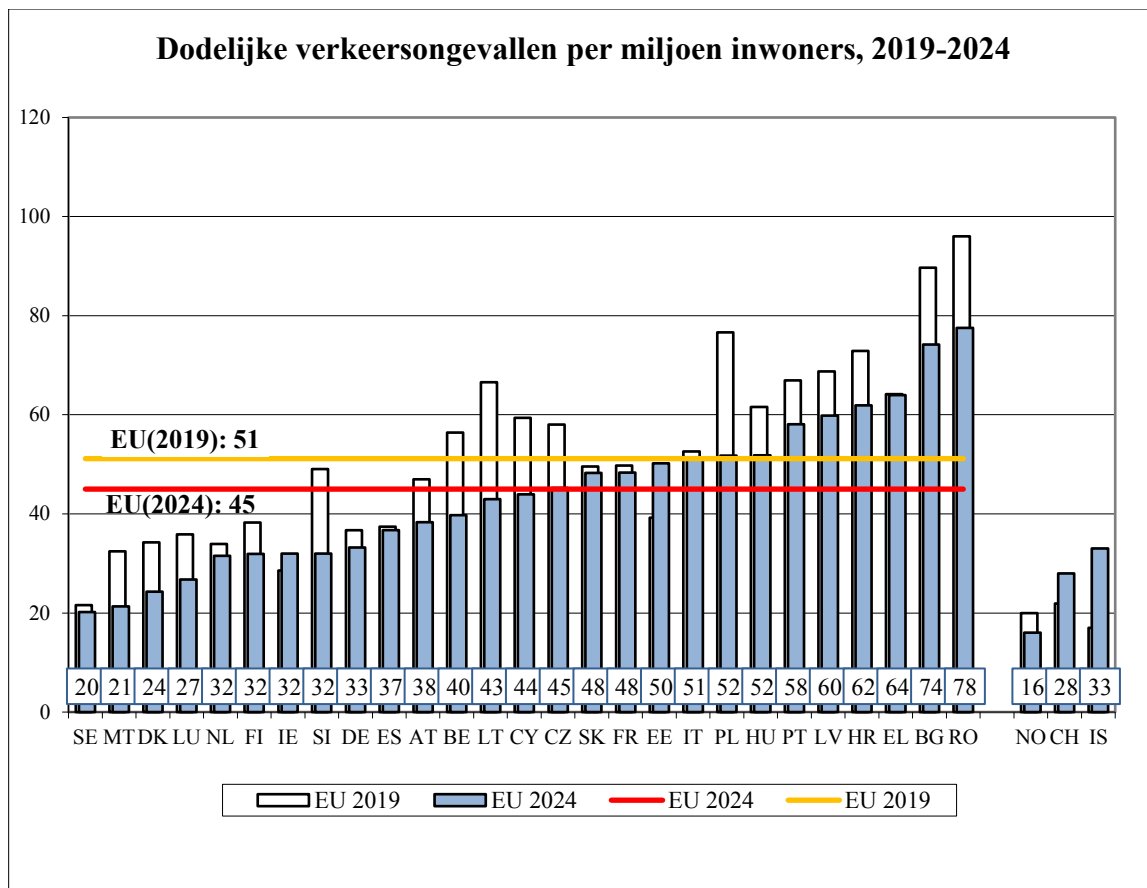
⁴² <https://phoebe-project.eu/>.

⁴³ <https://reallocatemobility.eu/>.

⁴⁴ <https://panacea-project.eu/>.

⁴⁵ <https://protact-us.eu/>.

⁴⁶ <https://improva-roadsafety.eu/>.



Figuur 5 Dodelijke verkeersongevallen in de EU per miljoen inwoners, 2019-2024. Bronnen: CARE-databank over verkeersongevallen; voor bevolkingsgegevens, Eurostat (online gegevenscode [demo_pjan](#)).

Welke maatregelen succesvol zijn, kan afhangen van de nationale context. Opmerkelijke successen zijn onder meer investeringen op maat in weginfrastructuur en stedelijke verkeersveiligheid in Polen; de invoering van een maximumsnelheid van 30 km/u in stedelijke centra in heel Spanje; de uitrol van een uitgebreid netwerk van automatische verkeerscamera's in Frankrijk; een nieuw nationaal politiek verkeersveiligheidsplatform voor alle niveaus van de federale en gewestelijke overheid in België; en goed onderzochte en uitgevoerde bewustmakingscampagnes over verkeersveiligheid in Denemarken.

Nadere gegevens over de verkeersveiligheidsprofielen van elke lidstaat zijn te vinden in de landverslagen die samen met deze mededeling worden gepubliceerd⁴⁷.

⁴⁷ https://road-safety.transport.ec.europa.eu/index_en; <https://eur-lex.europa.eu/homepage.html>

5. MAATSCHAPPELIJKE EN TECHNOLOGISCHE TRENDS DIE VAN INVLOED ZIJN OP DE VERKEERSVEILIGHEID

Vershillende kwesties die bij de vaststelling van het EU-beleidskader voor verkeersveiligheid 2021-2030 niet veel aandacht hebben gekregen, zijn sindsdien naar voren gekomen als gebieden waarop gerichte actie nodig is om het effect ervan op de verkeersveiligheid te verminderen.

5.1. DEMOGRAFISCHE VERANDERINGEN

De demografische structuur van de EU ondergaat ingrijpende veranderingen met rechtstreekse gevolgen voor de verkeersveiligheid. De bevolking vergrijsst, en het percentage burgers van 65 jaar en ouder zal naar verwachting toenemen van 22 % in 2024 tot 30 % in 2050⁴⁸. Deze demografische verschuiving brengt unieke uitdagingen met zich mee, aangezien oudere weggebruikers kwetsbaarder worden als gevolg van fysieke broosheid, tragere reactietijden en een ernstigere mate van letsel⁴⁹.

De trend naar meer verstedelijking zet zich voort: meer dan 75 % van de EU-bevolking woont nu in stedelijke gebieden⁵⁰. Deze concentratie van mensen in bebouwde omgevingen leidt tot een nieuwe mobiliteitsdynamiek, waaronder een grotere verscheidenheid aan mobiliteitswijzen, een groter aantal voetgangers en fietsers en een hogere verkeersdichtheid.

5.2. TECHNOLOGISCHE ONTWIKKELINGEN

De automobielsector ondergaat een ongekende technologische transformatie, die aanzienlijke gevolgen heeft voor de veiligheid. Geavanceerde rijhulpsystemen (ADAS) worden standaardfuncties, waarbij technologieën zoals automatische noodremsystemen, rijstrookassistentie en intelligente snelheidsondersteuning meetbare veiligheidsvoordelen opleveren. Ervoor zorgen dat bestuurders deze functies aanvaarden, is essentieel voor het succes ervan.

Technologieën voor verbonden voertuigen maken realtime waarschuwingen voor gevaar en optimalisering van het verkeersbeheer mogelijk. Communicatie tussen voertuigen (V2V) en tussen voertuigen en infrastructuur kunnen bestuurders waarschuwen voor gevaarlijke omstandigheden, ongevallenlocaties en optimale routes. De uitrol ervan in de lidstaten heeft zijn meerwaarde aangetoond. Het is bewezen dat hulpdiensten hun bestemming sneller en veiliger bereiken en wegbeheerders beschikken over nauwkeurige realtime-informatie over gemiddelde snelheden en verkeersdichtheid. Met de toevoeging

⁴⁸ Bron: Eurostat (online gegevenscodes [proj_23np](#) en [demo_pjanbroad](#)), bijbehorend artikel op de website “Statistics Explained”: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Population_structure_and_ageing#Past_and_future_population_ageing_trends_in_the_EU.

⁴⁹ Zie het thematisch verslag over ouderen op https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/data-and-analysis/thematic-reports_en en <https://etsc.eu/reducing-older-peoples-deaths-on-european-roads-pin-flash-45/>.

⁵⁰ Bron: Eurostat (online gegevenscode [cens_21urb01](#)), zie ook: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/degree-of-urbanisation/publications>.

van elk nieuw voertuig wordt het systeem steeds doeltreffender, maar er is nog steeds geen alomvattende EU-brede dekking bereikt, met name voor V2V-diensten.

De geleidelijke invoering van geautomatiseerde voertuigen brengt zowel kansen als uitdagingen met zich mee. Hoewel is gebleken dat een hoger niveau van automatisering de impact van menselijke fouten vermindert, zal de overgangperiode nieuwe uitdagingen met zich meebrengen, zoals het beheer van veilige interactie tussen autonome en door de mens bestuurde voertuigen in gemengd verkeer, het waarborgen van de veiligheid van niet-gemotoriseerde weggebruikers en het vaststellen van aansprakelijkheid voor botsingen waarbij geautomatiseerde voertuigen betrokken zijn.

5.3. ONTWIKKELENDE MOBILITEITSPATRONEN

De vervoers- en mobiliteitssector verandert door nieuwe diensten en veranderingen in het gedrag van weggebruikers. De toename van micromobiliteitsoplossingen zoals elektrische scooters, elektrische fietsen en andere middelen voor persoonlijke mobiliteit heeft geleid tot nieuwe categorieën kwetsbare weggebruikers; deze gebruikers moeten vaak de schaarse ruimte op straat in de stad delen met voetgangers en fietsers.

Diensten op het gebied van huurauto's met chauffeur (ride-hailing) en autodelen hebben de reispatronen veranderd, waardoor het aantal voertuigkilometers in de stad mogelijk is toegenomen en de activiteit in piekperioden wordt geconcentreerd.

De zogenoemde "gig economy" heeft geleid tot een uitbreiding van bezorgdiensten met motorfietsen en fietsen die worden geëxploiteerd door werknemers die te maken hebben met tijdsdruk en economische beperkingen die vaak aanzetten tot risicogedrag⁵¹, terwijl de soorten voertuigen die door bezorgers worden gebruikt, waaronder illegaal ingevoerde elektrische scooters of niet-goedgekeurde bromfietsen die de toepasselijke snelheidsbeperkingen overschrijden, de risico's voor de verkeersveiligheid hebben vergroot.

5.4. GEVOLGEN VAN KLIMAATVERANDERING

Klimaatverandering is uitgegroeid tot een belangrijke, maar onderschatte factor die van invloed is op de verkeersveiligheid. Extreme weersomstandigheden komen steeds vaker voor en worden steeds ernstiger, waardoor gevaarlijke rijomstandigheden ontstaan. Hittegolven kunnen leiden tot een verslechtering van het wegdek en de prestaties van bestuurders beïnvloeden, terwijl de toegenomen frequentie van stormen, overstromingen en vorstperioden gevaarlijke omstandigheden creëert die adaptieve infrastructuur en noodresponscapaciteit vereisen.

Stijgende temperaturen zijn ook van invloed op de prestaties van voertuigen, met name die van elektrische voertuigen, en kunnen het risico op defecten van banden vergroten. Het stedelijk warmte-eilandeffect verergert deze bedreigingen in steden, waar de oppervlaktetemperaturen aanzienlijk hoger kunnen zijn dan de omgevingstemperatuur.

⁵¹ Zie: "The human cost of fast deliveries: A systematic literature review of occupational risks and safety outcomes in last-mile delivery workers", beschikbaar op <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2214140525001537>.

5.5. CYBERBEVEILIGING EN GEGEVENSGBRUIK

De toenemende connectiviteit tussen voertuigen heeft geleid tot nieuwe kwetsbaarheden die nauwelijks werden onderkend toen het EU-beleidskader voor verkeersveiligheid 2021-2030 voor het eerst werd ontwikkeld. Cyberdreigingen voor verbonden en geautomatiseerde voertuigen kunnen mogelijk ongelukken veroorzaken, veiligheidssystemen uitschakelen en de privacy in gevaar brengen; deze risico's zullen ook worden aangepakt in de verordening cyberweerbaarheid⁵².

Het verzamelen van gegevens is de afgelopen vijf jaar veel frequenter geworden, maar het potentieel van big data is nog niet omgezet in bruikbare inzichten op het gebied van verkeersveiligheid. Het komt zelden voor dat boordgegevens die in het bezit zijn van voertuigfabrikanten, gegevens over schadeclaims van verzekeraars en incidentgegevens in de zorg die in het bezit zijn van ziekenhuizen en ambulancediensten, worden gedeeld met het oog op de verkeersveiligheid. Zo zijn gegevens van elektronische gegevensrecorders van voertuigen alleen toegankelijk voor specifieke onderzoeksdoeleinden, zoals onderzoek naar gebeurtenissen in de seconden voorafgaand aan een specifieke botsing, maar worden zij niet in uitgesplitste vorm beschikbaar gesteld om de beleidsvorming te helpen onderbouwen.

6. ECONOMISCHE GEVOLGEN VAN HET NIET AANPAKKEN VAN DE VERKEERSVEILIGHEID

Verkeersongevallen vormen een enorme sociale, economische en gezondheidsbelasting voor de economie van de EU. De externe sociaal-economische kosten van dodelijk, ernstig en licht letsel worden geraamd op ongeveer 2 % van het bbp van de EU-landen⁵³. Deze kosten zijn aanhoudend hoog gebleven, ondanks de vooruitgang die is geboekt bij het verminderen van de frequentie en ernst van botsingen. Een halvering van het aantal verkeersdoden tegen 2030 (ten opzichte van 2019) zou ongeveer 11 000 verkeersdoden voorkomen en bijdragen tot een vermindering van de ongeveer 100 000 ernstig gewonden op onze wegen per jaar.

Kosten voor gezondheidszorg en revalidatie zijn de meest directe en zichtbare economische gevolgen. De kosten van medische nooddiensten, ziekenhuisopnamen, revalidatie en langdurige zorg voor slachtoffers van ongevallen drukken op de begrotingen voor gezondheidszorg in de lidstaten⁵⁴. Bovendien daalt het aantal ernstig gewonden langzamer dan het aantal dodelijke slachtoffers. De kosten om om te gaan met de gevolgen voor de **geestelijke gezondheid** van overlevenden van een ongeval, gezinnen en getuigen vormen een extra economische last⁵⁵.

⁵² [Verordening - 2024/2847 - NL - EUR-Lex](#).

⁵³ Handboek van de Europese Commissie over de externe kosten van vervoer uit 2019 (nieuwe versie verschijnt binnenkort).

⁵⁴ Zie: Studie ter ondersteuning van de halfzijdse beoordeling van het EU-beleidskader voor verkeersveiligheid 2021-2030 <https://data.europa.eu/doi/10.2832/2974277>; <https://op.europa.eu/nl/>

⁵⁵ Zo heeft het door Horizon Europa gefinancierde IMPROVA-project een systemische evaluatie uitgevoerd van meer dan 1 400 studies naar de psychologische effecten van verkeersongevallen en een reeks langetermijngevolgen vastgesteld, waaronder stressgerelateerde stoornissen (zoals posttraumatische stressstoornissen en aanpassingsstoornissen), angststoornissen en fobieën, affectieve stemmingsstoornissen (zoals depressie) en andere functionele stoornissen.

Het **verlies aan productiviteit en economische output** vormt een tweede belangrijke component van de gevolgen van ongevallen. Elke verkeersdode staat gelijk aan tientallen verloren levensjaren, zowel thuis als op het werk, terwijl ernstig letsel vaak leidt tot blijvende of verminderde arbeidsgeschiktheid. De productiviteitsverliezen zijn het gevolg van kortere werktijden en vervangingskosten van menselijk kapitaal, maar ook van het feit dat de getroffen personen niet in staat zijn onbetaald werk te verrichten, zoals huishoudelijke taken of vrijwilligerswerk.

De **kosten voor infrastructuur en noodhulp** omvatten de inzet van hulpdiensten, verkeersbeheer tijdens het opruimen van incidenten, schade aan eigendommen en reparatie of vervanging van voertuigen. Deze directe kosten nemen toe naarmate voertuigen en weginfrastructuur technologisch geavanceerder worden en dus duurder om te repareren of te vervangen.

Administratieve kosten vloeien voort uit de kosten van het inzetten van politie, brandweer en andere (niet-medische) hulpdiensten op de plaats van het ongeval. Er zijn ook verdere kosten in verband met de rechtsbedeling, zoals gerechtskosten, de kosten van de vervolging van daders en de kosten van rechtszaken en verzekeringen.

Naast de directe kosten hebben verkeersongevallen ook aanzienlijke indirecte economische gevolgen. Voorbeelden hiervan zijn de verloren tijd en het toegenomen brandstofverbruik als gevolg van **verkeersopstoppingen** door ongevallen.

7. INVESTERINGSBEHOEFTE

Om de potentiële economische voordelen van het voorkomen van verkeersongevallen te benutten, moeten aanzienlijke, maar kosteneffectieve investeringen worden gedaan. Gecoördineerde financiering op alle overheidsniveaus is nodig om de infrastructuur te verbeteren, de handhaving te verbeteren, technologieën voor voertuigveiligheid te ontwikkelen en voorlichtingsprogramma's op te zetten.

Uit onderzoek blijkt echter dat het economische rendement van deze investeringen aanzienlijk hoger is dan de kosten, waardoor de verbetering van de verkeersveiligheid een van de meest kosteneffectieve beleidsmaatregelen is⁵⁶. De economische argumenten voor versnelde maatregelen op het gebied van verkeersveiligheid zijn overtuigend, waarbij de kosten van niets doen veel hoger zijn dan de investeringen die nodig zijn om doeltreffend op te treden.

In haar speciaal verslag uit 2024 merkte de Europese Rekenkamer op dat verkeersveiligheid vaak geen belangrijk selectiecriteria was voor infrastructuurprojecten die door de EU worden medegefinancierd; bij de selectiecriteria werd vaak voorbijgegaan aan weggedeelten met een hoog aantal ongevallen. De Rekenkamer beval een duidelijkere prioritering aan, zodat toekomstige financieringsinspanningen gericht zijn op de maatregelen die het meest waarschijnlijk zullen leiden tot een vermindering van het aantal doden en ernstig gewonden.

⁵⁶ In een recente Nederlandse studie (<https://swov.nl/nl/publicatie/verkeersveiligheidseffecten-van-2e-tranchemaatregelen>) werd de verhouding tussen de kosten en baten van nationale investeringen in weginfrastructuur geraamd op 1:7 tot 1:2,5. In een ouder verslag van de Conference of European Directors of Roads werden de kosten-batenverhoudingen voor een reeks verkeersveiligheidsmaatregelen samengevat: https://www.cedr.eu/download/Publications/2008/e_Road_Safety_Investments_Report.pdf.

Er moet niet alleen worden geïnvesteerd in nieuwe en aangepaste weginfrastructuur, maar er moeten ook middelen worden uitgetrokken voor het onderhoud van die weginfrastructuur. Niet alleen zijn er meer nieuwe voertuigen op de wegen van de EU — sinds 2019 zijn er bijna 5 miljoen personenauto's en meer dan 270 000 vrachtwagens bijgekomen⁵⁷ — maar de gevolgen van de klimaatverandering blijken ook uit de toegenomen frequentie en intensiteit van branden, stormen en overstromingen, die allemaal gevolgen hebben voor de integriteit en veiligheid van wegen. Een andere overweging is de toenemende noodzaak om de vereisten op het gebied van militaire mobiliteit en tweërlei gebruik in de hele EU te vergemakkelijken, waardoor bepaalde delen van de weginfrastructuur (waaronder wegen, bruggen en tunnels) moeten worden gemoderniseerd om de structurele robuustheid en operationele veerkracht te waarborgen. Dergelijke moderniseringën moeten zo worden ontworpen dat wordt voorkomen dat er nieuwe knelpunten ontstaan en dat de functionaliteit in stand wordt gehouden onder toegenomen belastingen en stressomstandigheden (bv. toegenomen verkeersstromen van zware voertuigen, incidentgerelateerde herrotering).

De risicofactoren en uitdagingen voor het wegverkeer benadrukken ook de blijvende noodzaak om te investeren in detectie- en handhavingscapaciteiten voor snelheidsovertredingen, rijden onder invloed van alcohol of drugs, afleiding, het negeren van rode lichten en het niet dragen van een veiligheidsgordel. Deze investeringen moeten ervoor zorgen dat de politiediensten over voldoende middelen beschikken om controles langs de weg uit te voeren en te beheren, en moeten geautomatiseerde, op camera's gebaseerde detectie- en handhavingssystemen ondersteunen.

De handhaving moet gepaard gaan met de financiering van doeltreffende bewustmakings- en voorlichtingscampagnes over verkeersveiligheid. Dergelijke campagnes moeten worden afgestemd op verschillende doelgroepen (kinderen, jongeren, lerende en beginnende bestuurders, meer ervaren bestuurders en andere weggebruikers zoals mensen die fietsen en persoonlijke mobiliteitsmiddelen gebruiken) en op verschillende risicogroepen zoals jonge mannen, ouderen en motorrijders. Zij kunnen het best op nationaal of regionaal niveau worden uitgevoerd, maar de autoriteiten van de lidstaten hebben de EU verzocht de voorbereiding en uitvoering van dergelijke campagnes⁵⁸ te ondersteunen en de uitwisseling van beste praktijken te vergemakkelijken⁵⁹.

8. VOLGENDE STAPPEN

Uit dit tussentijdse verslag blijkt dat er behoefte is aan versnelde en gerichte actie op meerdere fronten. De Commissie heeft een reeks prioriteiten vastgesteld voor alle relevante bestuursniveaus (EU en nationaal), waarbij bestaande of nieuwe acties worden uitgevoerd die onmiddellijke aandacht, aanhoudende inzet en specifieke financiering van alle belanghebbenden vereisen.

⁵⁷ <https://www.acea.auto/publication/report-vehicles-on-european-roads-2025/>.

⁵⁸ Zo heeft de EU via Erasmus+ het programma “Knights for Road Safety” medegefinancierd, dat voorziet in verkeersveiligheidseducatie voor schoolkinderen.

⁵⁹ Voorlichtingscampagnes over verkeersveiligheid worden vaak gepresenteerd tijdens de jaarlijkse EU-prijzen voor uitmuntendheid op het gebied van verkeersveiligheid.

8.1. SNELLERE VERBETERING VAN DE VEILIGHEID VAN DE INFRASTRUCTUUR EN INVOERING VAN INTELLIGENTE VERVOERSSYSTEMEN

De aanhoudende uitdaging om het aantal doden en ernstig gewonden in het verkeer terug te dringen, vereist dat prioriteit wordt gegeven aan investeringen in de modernisering van de weginfrastructuur.

De Commissie werkt momenteel aan richtsnoeren voor de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor weginfrastructuur over het ontwerp van “vergevingsgezinde wegkanten”, “wegen die een duidelijk wegbeeld hebben en een aangepaste snelheid afdwingen” en kwaliteitseisen voor weginfrastructuur voor kwetsbare weggebruikers. Deze richtsnoeren zullen in 2026 worden gepubliceerd.

In 2024 is ook de TEN-T-verordening⁶⁰ geactualiseerd om er nieuwe veiligheidseisen voor het Europese netwerk in op te nemen. In plannen voor duurzame stedelijke mobiliteit (SUMP's) moeten nu ook verkeersveiligheidskwesties worden aangepakt en de lidstaten moeten voor elk stedelijk knooppunt gegevens over de veiligheid verzamelen. De infrastructuurplanning moet beantwoorden aan de operationele behoeften, met inbegrip van de veiligheid.

De Commissie verbindt zich ertoe om:

- de lidstaten te blijven ondersteunen bij de aanpak van kwesties die zijn vastgesteld in de landverslagen over verkeersveiligheid (die bij dit verslag zijn gevoegd), ook wanneer dergelijke steun door de lidstaten zou worden vastgesteld in hun nationale en regionale partnerschapsplannen voor investeringen en hervormingen voor de financieringsperiode 2028-2034;
- investeringen in weginfrastructuur in de EU afhankelijk te stellen van de opnemings van verkeersveiligheids-elementen in de weggedeelten met het grootste potentieel om de veiligheid te verbeteren⁶¹ en waar gerichte maatregelen de grootste verbetering kunnen opleveren⁶², ook voor kwetsbare weggebruikers;
- de lidstaten te ondersteunen bij de uitvoering, in hun investeringen in wegen, van de komende richtsnoeren uit 2026 inzake het ontwerp van vergevingsgezinde wegkanten, wegen die een duidelijk wegbeeld hebben en een aangepaste snelheid afdwingen en infrastructuur voor kwetsbare weggebruikers;
- de lidstaten te ondersteunen bij het opnemen van eisen inzake verkeersveiligheid, veerkracht en operabiliteit in wegenonderhouds- en moderniseringsprojecten die worden uitgevoerd om militaire mobiliteit of tweërlei gebruik te

⁶⁰ Verordening (EU) 2024/1679 van het Europees Parlement en de Raad van 13 juni 2024 betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk, tot wijziging van Verordening (EU) 2021/1153 en Verordening (EU) nr. 913/2010 en tot intrekking van Verordening (EU) nr. 1315/2013.

⁶¹ Op basis van de artikelen 5, 6 bis en 6 quinquies van de richtlijn betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur wordt een EU-kaart met risicoclassificatie opgesteld voor wegen die deel uitmaken van het TEN-T-wegennet, alle autosnelwegen, alle hoofdwegen die grote steden of regio's verbinden en alle door de EU gefinancierde interstedelijke wegen.

⁶² Er moet prioriteit worden gegeven aan de meest problematische weggedeelten die zijn vastgesteld in het [“Network Wide Road Safety Assessment — Methodology and Implementation Handbook”](#) (handboek voor de methode voor en de uitvoering van de verkeersveiligheidsbeoordeling van het wegennet) (Europese Commissie, 2023), of in overeenstemming met de nationale methoden die voldoen aan artikel 5 van Richtlijn 2008/96/EG (richtlijn betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur).

vergemakkelijken, met name projecten die knelpunten zoals bruggen en tunnels aanpakken, onder meer door middel van richtsnoeren voor het ontwerp; daartoe moeten de in Richtlijn 2008/96/EG vastgestelde verkeersveiligheidsprocedures worden overwogen voor de weggedeelten die buiten het toepassingsgebied van die richtlijn vallen, maar die relevant zijn voor militaire mobiliteit;

- de verstrekking te ondersteunen van een breder scala aan minimale universele verkeersveiligheidsinformatie die kosteloos is voor de gebruikers, mogelijk met inbegrip van informatie zoals “staart van de file” of “naderende noodvoertuigen” voor een groter geografisch netwerk; daartoe is een herziening van de huidige technische specificaties⁶³ gepland in het kader van de richtlijn betreffende intelligente vervoerssystemen⁶⁴ (ITS-richtlijn);
- de lidstaten verder te ondersteunen bij de uitrol van beter verkeersbeheer en slimme handhavingsoplossingen⁶⁵;
- na te gaan hoe de verdere invoering van coöperatieve intelligente vervoerssystemen (C-ITS) het best kan worden bevorderd, onder meer door middel van technische specificaties;
- richtsnoeren te verstrekken aan de lidstaten over de continuïteit van de eCall-dienst voor met eCall-apparatuur voor 2G/3G uitgeruste voertuigen, met inbegrip van mogelijke regelgevingsinstrumenten op nationaal niveau om tot 2030 ten minste één circuitgeschakeld netwerk in stand te houden.

8.2. VERSTERKING VAN HANDHAVING EN AFSCHRIKKING

De doeltreffendheid van verkeersveiligheidsmaatregelen hangt in belangrijke mate af van een consistente en zichtbare handhaving.

De Commissie zal:

- de lidstaten blijven ondersteunen bij de ontwikkeling van robuuste handhavingsstrategieën om de aanhoudende uitdagingen van te hoge snelheid, rijden onder invloed en afleiding aan te pakken door beste praktijken uit te wisselen via initiatieven en groepen zoals de groep op hoog niveau inzake verkeersveiligheid, het uitwisselingsprogramma voor verkeersveiligheid, het Europees Handvest voor de verkeersveiligheid en de CARE-deskundigengroep. Dit omvat het gebruik van geautomatiseerde handhavingstechnologieën en het verstrekken van empirisch onderbouwd onderzoek naar succesvolle benaderingen;

⁶³ Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 886/2013 van de Commissie van 15 mei 2013 tot aanvulling van Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad met betrekking tot de gegevens en procedures voor het aanbieden, waar mogelijk, van minimale universele verkeersveiligheidsinformatie die kosteloos is voor de gebruikers.

⁶⁴ [Richtlijn \(EU\) 2023/2661 van het Europees Parlement en de Raad van 22 november 2023 tot wijziging van Richtlijn 2010/40/EU betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen.](#)

⁶⁵ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility_en?prefLang=nl.

- doeltreffende samenwerking tussen instanties voor rijbewijzen en voertuigregistratie mogelijk blijven maken, onder meer door het gebruik van IT-instrumenten zoals MoveHub;
- de wederzijdse bijstand bij de handhaving van verkeersveiligheidsgerelateerde overtredingen doeltreffender maken door middel van beter gedefinieerde procedures en daartoe financiële steun te verlenen;
- richtsnoeren inzake snelheidsbeheer verstrekken aan de lidstaten.

8.3. BEVORDERING VAN TECHNOLOGIEËN VOOR VOERTUIGVEILIGHEID

Voortbouwend op decennia van regelgeving inzake voertuigveiligheid, meest recentelijk de verordening betreffende de algemene veiligheid van motorvoertuigen⁶⁶, zal de Commissie:

- zich inzetten om de uitrol van geavanceerde veiligheidssystemen te versnellen en de transitie naar verbonden en geautomatiseerde voertuigen te ondersteunen;
- in 2027 een evaluatie uitvoeren van de veiligheidsmaatregelen in de verordening betreffende de algemene veiligheid van motorvoertuigen.

Daarnaast faciliteert de Commissie de oprichting van grensoverschrijdende testomgevingen, waardoor autonome voertuigen op grote schaal vooraf kunnen worden ingezet voor zowel personen- als goederenvervoer in het kader van één grensoverschrijdende vergunningsregeling. Deze testomgevingen moeten helpen om autonome voertuigen klaar te maken voor de markt, het in de handel brengen ervan vereenvoudigen en helpen bij het in kaart brengen van kenmerken die mogelijk moeten worden verfijnd om veiligheidsredenen. Dit initiatief zal de lidstaten in staat stellen verbonden infrastructuur (met inbegrip van coöperatieve intelligente vervoerssystemen (C-ITS)) verder uit te rollen om sneller gegevens te delen tussen voertuigen en infrastructuur, waardoor de verkeersveiligheid verder wordt verbeterd.

8.4. NIEUWE VORMEN VAN MOBILITEIT

Voortbouwend op een studie⁶⁷ waarin de uitdagingen en kansen in verband met de regulering van persoonlijke mobiliteitsmiddelen worden onderzocht, verbindt de Commissie zich ertoe:

- conclusies te trekken over de mogelijke voordelen van de harmonisatie van de technische specificaties van persoonlijke mobiliteitsmiddelen⁶⁸;
- richtsnoeren op te stellen voor de lidstaten en regionale en lokale overheden over de kwesties waarmee rekening moet worden gehouden om de veiligheid van

⁶⁶ Verordening (EU) 2019/2144.

⁶⁷ Studie over de noodzaak van geharmoniseerde regels om de opkomst van micromobiliteit te ondersteunen en de verkeersveiligheid voor persoonlijke mobiliteitsmiddelen te verbeteren — Eindverslag (1.0), Bureau voor publicaties van de Europese Unie, 2024, <https://data.europa.eu/doi/10.2873/8572224>.

⁶⁸ Zoals gevraagd door de ministers van Vervoer tijdens de zitting van de Raad Vervoer, Telecommunicatie en Energie in december 2025.

bestuurders en andere weggebruikers tijdens het gebruik van persoonlijke mobiliteitsmiddelen te waarborgen; deze richtsnoeren zullen voortbouwen op de richtsnoeren in de SUMP-themagids over het veilige gebruik van middelen voor micromobiliteit uit 2021⁶⁹.

8.5. INITIATIEVEN OP HET GEBIED VAN ONDERZOEK EN INNOVATIE

In het huidige Horizon Europa-programma 2021-2027 zal prioriteit worden blijven gegeven aan onderzoek en innovatie op het gebied van verkeersveiligheid, met bijzondere aandacht voor het begrijpen en aanpakken van nieuwe uitdagingen. Prioritaire onderzoeksgebieden zijn onder meer verkeersveiligheid en veerkracht van wegen in plattlandsgebieden, de veiligheid van kwetsbare weggebruikers zoals voetgangers, fietsers en gebruikers van micromobiliteitsmiddelen, en het gebruik van artificiële intelligentie en big data om verkeersongevallen te voorspellen en te voorkomen.

De Commissie zal ook innovatie op het gebied van voertuigveiligheidstechnologieën ondersteunen, met inbegrip van de interfaces tussen mens en technologie in voertuigsystemen. Zij zal de samenwerking tussen autofabrikanten, technologiebedrijven en onderzoeksinstituten verder aanmoedigen via het partnerschap voor geconnecteerde, coöperatieve en geautomatiseerde mobiliteit (CCAM-partnerschap).

8.6. VOORLICHTING EN BEWUSTMAKING

De Commissie zal steun blijven verlenen aan de uitwisseling van beste praktijken op het gebied van voorlichting en bewustmaking over verkeersveiligheid, met name via het Europees Handvest voor de verkeersveiligheid⁷⁰, de EU-uitwisseling voor verkeersveiligheid en de tweejaarlijkse conferenties daarvan.

De Commissie zal kijken naar mogelijkheden om voorlichting en bewustmaking op het gebied van verkeersveiligheid op te nemen in andere financierings- en voorlichtingsinstrumenten van de EU, onder meer in Erasmus+ en wanneer de lidstaten dit hebben vastgesteld in hun nationale en regionale partnerschapsplannen voor de financieringsperiode 2028-2034, met name met betrekking tot mobiliteit in steden en op het platteland.

8.7. DE ROL VAN DE PARTICULIERE SECTOR EN WERKGEVERS BIJ VERKEERSVEILIGHEID

De Commissie zal werkgevers in zowel de particuliere als de publieke sector oproepen om een bedrijfsbeleid vast te stellen dat prioriteit geeft aan de veiligheid van bedrijfsactiviteiten. Deze zouden kunnen worden gebaseerd op de aanbevelingen van de academische deskundigengroep voor de 4e mondiale ministeriële conferentie over verkeersveiligheid⁷¹, die in april 2025 plaatsvond in het Marokkaanse Marrakesh.

⁶⁹ https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/sustainable-urban-mobility-plans/expert-corner-sump-reference-materials_en.

⁷⁰ <https://road-safety-charter.ec.europa.eu/>.

⁷¹ “Saving Lives Beyond 2025: Taking Further Steps: Recommendations of the Academic Expert Group for the 4th Global Ministerial Conference on Road Safety”, Zweedse vervoersautoriteit, 2025.

Deze aanbevelingen hebben onder meer betrekking op het waarborgen van verkeersveiligheidskenmerken in de regelgeving en praktijken op het gebied van veiligheid op het werk, waarbij overheidsinstanties en organisaties het voortouw nemen. Dit kan worden bereikt door een organisatie-overschrijdende veiligheidscultuur in te voeren en veiligheidsbeheersystemen zoals ISO 45001 of ISO 39001 toe te passen.

Maatschappelijke organisaties, waaronder belangengroepen op het gebied van verkeersveiligheid, slachtofferhulporganisaties en beroepsverenigingen, spelen een cruciale rol bij het vasthouden van het publieke bewustzijn, het ondersteunen van beleidsontwikkeling en het verlenen van diensten aan slachtoffers van ongevallen en hun families.

De Commissie zal blijven aandringen op een dergelijke betrokkenheid van de particuliere en de derde sector bij de verkeersveiligheid, onder meer door de tweejaarlijkse conferenties, het Europees Handvest voor de verkeersveiligheid en de jaarlijkse EUPrijzen voor uitmuntendheid op het gebied van verkeersveiligheid⁷².

8.8. MONITORING EN VERANTWOORDING

De Commissie zal mechanismen voor monitoring en verantwoording blijven aanbieden aan verkeersveiligheidsdeskundigen om vooruitgang te boeken in de richting van de doelstellingen voor 2030 en uiteindelijk “Vision Zero” te bereiken tegen 2050. Dit wordt bereikt door middel van:

- de CARE-databank en de deskundigengroep om gegevens over verkeersdoden en -gewonden te verzamelen met behulp van gestandaardiseerde rapportage-instrumenten, en door samen te werken met de lidstaten om de kwaliteit van de verzamelde gegevens over ernstig letsel te verbeteren en gegevens voor bepaalde voertuigtypen uit te splitsen;
- het Europees Observatorium voor de Verkeersveiligheid⁷³ en de publicatie van betrouwbare en vergelijkbare gegevens over verkeersongevallen en diepgaande analyses en informatie over trends, praktijken en beleid op het gebied van verkeersveiligheid in de EU.

8.9. GOVERNANCEKWESTIES AANPAKKEN

De voortdurende uitwisseling van beste praktijken tussen de lidstaten en de passende opvolging van kwesties die via de door de Commissie gefaciliteerde groep op hoog niveau inzake verkeersveiligheid aan de orde zijn gesteld, zullen naar verwachting tot verdere verbeteringen leiden.

Nieuwe uitdagingen kunnen worden aangepakt door middel van typegoedkeuring, nationale maatregelen of EU-wetgeving. De aanleg van betere infrastructuur is grotendeels afhankelijk van nationale financiering en verkeersveiligheid moet concurreren met andere nationale politieke prioriteiten. Voorlichting en handhaving blijven een nationale verantwoordelijkheid, en zijn afhankelijk van de toewijzing van middelen en de politieke wil. Nu het recente EU-wetgevingspakket inzake

⁷² <https://road-safety-charter.ec.europa.eu/content/excellence-road-safety-awards>.

⁷³ https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory_en.

verkeersveiligheid⁷⁴ in werking treedt en afhankelijk van het resultaat van de voorstellen inzake technische controles, zijn de verkeersveiligheidsmaatregelen die onder de bevoegdheid van de EU vallen, geactualiseerd. Over het geheel genomen zal de vooruitgang waarschijnlijk gestaag, maar stapsgewijs zijn en in hoge mate afhangen van de politieke wil.

Tegelijkertijd is het ecosysteem van belanghebbenden op het gebied van verkeersveiligheid in de EU niet opgezet om de potentieel aanzienlijke voordelen op het gebied van verkeersveiligheid te benutten die de vooruitgang op het gebied van voertuigautomatiseringstechnologieën belooft. Hoewel dit gebied in het actieplan voor de autosector⁷⁵ wordt aangemerkt als een cruciaal onderdeel van de toekomstige agenda voor het concurrentievermogen van de EU, moet het institutionele kader dat verder gaat dan de huidige proeven nog worden opgezet. Er is echter een aanzienlijk potentieel om dergelijke structuren grotendeels te financieren door middel van gebruiksheffingen.

Bij het nadenken over governancekwesties moet rekening worden gehouden met de behoeften van strategische grensoverschrijdende corridors en knooppunten, met inbegrip van die welke functies voor tweërlei gebruik dienen. Dit houdt onder meer in dat moet worden gezorgd voor samenhang tussen overwegingen op het gebied van verkeersveiligheid, de uitvoering van het TEN-T, cyberbeveiliging en veerkracht.

De Commissie verbindt zich ertoe om:

- capaciteitsopbouwprojecten en de uitwisseling van goede praktijken op het gebied van verkeersveiligheid tussen autoriteiten uit te breiden op alle bestuursniveaus;
- meer gestructureerde feedback te geven aan de lidstaten over gedeelde punten van zorg die zij in de groep op hoog niveau inzake verkeersveiligheid aan de orde hebben gesteld;
- na te denken over de noodzaak van wijzigingen in de governancestructuren van de EU met betrekking tot de veilige invoering van verbonden en geautomatiseerde voertuigen.

De Commissie roept de lidstaten op om:

- ervoor te zorgen dat zij beschikken over goed functionerende structuren en entiteiten voor governance en coördinatie op het gebied van verkeersveiligheid;
- voldoende middelen toe te wijzen aan veiligheidsprogramma's;

⁷⁴ Dit pakket bestaat uit drie richtlijnen: [Richtlijn \(EU\) 2025/2205 van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2025 betreffende het rijbewijs](#); [Richtlijn \(EU\) 2025/2206 van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2025 tot wijziging van Richtlijn \(EU\) 2025/2205 wat betreft bepaalde rijontzeggingen](#); [Richtlijn \(EU\) 2024/3237 van het Europees Parlement en de Raad van 19 december 2024 tot wijziging van Richtlijn \(EU\) 2015/413 ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen](#).

⁷⁵ Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's — Industrieel actieplan voor de Europese autosector (COM(2025) 95 final van 5 maart 2025), <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=celex:52025DC0095>.

- zich ertoe te verbinden de voortgang regelmatig te monitoren en daarover verslag uit te brengen.

De Commissie roept lokale en regionale overheden op om:

- alomvattende benaderingen van verkeersveiligheid vast te stellen die veiligheid integreren in landgebruik en vervoersplanning;
- strategieën voor snelheidsbeheer uit te voeren;
- te voorzien in adequate infrastructuur voor kwetsbare weggebruikers;
- capaciteit op het gebied van noodrespons te ontwikkelen.

9. CONCLUSIE

Uit deze evaluatie van de uitvoering van het EU-beleidskader voor verkeersveiligheid 2021-2030 komt een ontvullende realiteit naar voren: hoewel er vooruitgang is geboekt, is het tempo van de verbetering in veel lidstaten ontoereikend om de EU-doelstelling voor 2030 te halen. De evaluatie heeft echter ook een aantal positieve aspecten laten zien: in de evaluatie wordt een aantal doeltreffende maatregelen belicht die kunnen worden overgenomen of opgeschaald en er wordt verslag gedaan over de veelbelovende invoering van nieuwe technologieën en methoden die de verkeersveiligheid kunnen verbeteren. Bovendien vergen bepaalde acties en investeringen tijd om een effect te sorteren; zij komen dus niet onmiddellijk tot uiting in de verkeersveiligheidsgegevens. Het is belangrijk dat de Commissie en de lidstaten actie blijven ondernemen om zowel op korte als op lange termijn positieve effecten tot stand te brengen.

De in dit verslag samengevatte resultaten laten zien hoeveel er kan worden bereikt wanneer actoren op alle niveaus — van individuen tot bestuursstructuren op EU-niveau — bijdragen aan de “Safe System”-benadering, binnen hun bevoegdheidsgebieden. De vertraging in de richting van “Vision Zero” — tegen de achtergrond van toegenomen verkeersgroei en nieuwe maatschappelijke en technologische trends — doet echter de vraag rijzen of de huidige “toolbox” voor verkeersveiligheid geschikt is voor de toekomst.

Uit de analyse blijkt dat de uitdagingen op het gebied van verkeersveiligheid complexer worden, onder invloed van demografische veranderingen, technologische transformatie, klimaatverandering en veranderende mobiliteitspatronen die niet volledig waren voorzien toen het EU-beleidskader voor verkeersveiligheid 2021-2030 werd ontwikkeld.

Uit het verslag blijkt echter ook dat er aanzienlijke mogelijkheden zijn om vooruitgang te boeken. Technologische vooruitgang op het gebied van de veiligheid van voertuigen, een groeiend bewustzijn van de economische voordelen van investeringen in veiligheid en een toenemende politieke focus op duurzame mobiliteit creëren gunstige voorwaarden voor versnelde actie.

Het is van cruciaal belang deze kansen te benutten door middel van gecoördineerde, duurzame en naar behoren toegeruste inspanningen in de hele EU en binnen de lidstaten op alle overheidsniveaus en in de samenleving. Investeringen in de verkeersveiligheid leveren een aanzienlijk rendement op, niet alleen in de vorm van vermeden kosten, maar ook in de vorm van een betere levenskwaliteit en economische productiviteit. Het argument voor actie is zowel uit sociaal als uit economisch oogpunt overtuigend.

Het succes zal afhangen van een hernieuwd politiek engagement, toereikende financiering, meer samenwerking tussen belanghebbenden en de bereidheid om innovatieve benaderingen te hanteren voor hardnekkige uitdagingen. De Commissie staat klaar om de lidstaten en belanghebbenden bij deze cruciale inspanning te ondersteunen, rekening houdend met het feit dat de verwezenlijking van “Vision Zero” collectieve actie en gedeelde verantwoordelijkheid zal vereisen.

De levens die kunnen worden gered, het letsel dat kan worden voorkomen en de economische voordelen die kunnen worden behaald, rechtvaardigen de aanhoudende inspanningen die nodig zullen zijn om de verkeersveiligheidsdoelstellingen van de EU te verwezenlijken.

De Commissie roept de lidstaten en alle belanghebbenden op dringend de uitdaging aan te gaan om een toekomst te creëren waarin de EU zo dicht mogelijk bij nul verkeersdoden komt en mobiliteit duurzaam en veilig is. Zonder hernieuwde inzet, investeringen en actie in alle lidstaten en op EU-niveau zal dit streven om levens te redden op onze wegen slechts een ambitie blijven.