



**Brussel, 8 juni 2017  
(OR. en)**

**9994/17**

**TRANS 252**

## **RESULTAAT BESPREKINGEN**

---

van: het secretariaat-generaal van de Raad

aan: de delegaties

---

nr. vorig doc.: 8666/1/17 REV 1 TRANS 158

---

Betreft: Conclusies van de Raad over verkeersveiligheid ter bekrachtiging van de  
verklaring van Valletta van maart 2017

– Conclusies van de Raad (8 juni 2017)

---

Voor de delegaties gaan in de bijlage de conclusies van de Raad over "verkeersveiligheid ter bekrachtiging van de verklaring van Valletta (Valletta, 28-29 maart 2017)", die de Raad in zijn 3545e zitting op 8 juni heeft aangenomen.

**CONCLUSIES VAN DE RAAD**

**over verkeersveiligheid**

**- ter bekrachtiging van de verklaring van Valletta van maart 2017 -**

**DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,**

1. GELET OP de voortdurende inspanningen door middel van diverse beleidsmaatregelen met het oog op een steeds betere verkeersveiligheid;
2. GELET OP de publicatie door de Commissie van statistieken over de verkeersdoden in de Unie voor het jaar 2016;<sup>1</sup>
3. INGENOMEN MET de door het Maltese voorzitterschap georganiseerde ministeriële conferentie inzake verkeersveiligheid in Valletta op 29 maart 2017;
4. BEKRACHTIGT de inhoud van de verklaring van Valletta over verkeersveiligheid, die in de bijlage bij deze conclusies is opgenomen;
5. VERZOEKT de lidstaten hun inspanningen en samenwerking met betrekking tot de uitvoering van de in de verklaring gemaakte afspraken voort te zetten;
6. VERZOEKT de Commissie zich bij deze inspanningen aan te sluiten en rekening te houden met de verklaring bij de opstelling van de volgende Uniestrategie inzake verkeersveiligheid.

---

<sup>1</sup> Persbericht IP/17/674 van de Europese Commissie van 28 maart 2017.

1. De ministers van Vervoer van de lidstaten van de Europese Unie, op 29 maart 2017 in Valletta bijeen in het kader van het Maltese voorzitterschap van de Raad van de Europese Unie, bevestigen hun vastbeslotenheid de verkeersveiligheid te verbeteren. Het aanhoudend hoge aantal verkeersdoden (26 100 verkeersdoden in de EU in 2015) en ernstige verkeersletsels is een belangrijk maatschappelijk probleem dat de oorzaak vormt van menselijk leed en onaanvaardbare economische kosten, die worden geraamd op 50 miljard EUR per jaar voor verkeersdoden alleen<sup>2</sup>, en op meer dan 100 miljard EUR wanneer ernstige verkeersletsels worden meegerekend.<sup>3</sup>
2. Er was een gestage en bemoedigende tendens in de richting van de door de Raad van de Europese Unie bekrachtigde gemeenschappelijke doelstelling van halvering van het aantal verkeersdoden tussen 2010 en 2020,<sup>4</sup> maar de voorbije jaren zijn de percentages waarmee het aantal doden werd teruggedrongen, gestabiliseerd. Vooral het aantal verkeersdoden en ernstige verkeersletsels bij voetgangers en fietsers baart zorgen. De doelstelling is bijgevolg uiterst moeilijk geworden, en zal, tenzij er meer inspanningen worden gedaan, mogelijk niet worden gehaald.
3. De inspanningen ter verbetering van de verkeersveiligheid mogen niet louter aan het aantal verkeersdoden worden afgemeten; het aantal ernstige verkeersletsels, dat vijf keer hoger ligt dan het aantal verkeersdoden<sup>2</sup>, is minstens even zorgwekkend. Als motor voor passende reductiemaatregelen moet een ambitieus algemeen streefcijfer worden beoogd, in de geest van de resolutie van de Algemene Vergadering van de VN over de verbetering van de mondiale verkeersveiligheid<sup>5</sup>. Een dergelijk streefcijfer moet kunnen worden gemonitord aan de hand van vergelijkbare en betrouwbare gegevens, die op basis van een gemeenschappelijke definitie worden gemeld. Deze gegevens moeten het voorwerp vormen van grondige analyses die gezamenlijk door de lidstaten en de Europese Commissie worden verricht, zodat er op basis van de deugdelijkheid van die gegevens passende extra maatregelen kunnen worden getroffen om het aantal dergelijke letsels in het volgende decennium te verminderen.

---

<sup>2</sup> Europese Commissie, Road safety study for the interim evaluation of Policy Orientations on Road Safety 2011-2020 (studie over de verkeersveiligheid met het oog op de tussentijdse evaluatie van de strategische beleidsoriëntaties inzake de verkeersveiligheid voor de periode 2011-2020), 2015, blz. 19.

<sup>3</sup> Persbericht IP/16/863 van de Europese Commissie van 31 maart 2016.

<sup>4</sup> Conclusies van de Raad over verkeersveiligheid, 2 december 2010, punt 21, doc. 16951/10.

<sup>5</sup> Resolutie A/70/260 van april 2016.

4. Er zijn tussen de lidstaten grote verschillen wat betreft de verkeersveiligheidssituatie. In de landen waar de verkeersveiligheid onder het gemiddelde niveau van de Europese Unie ligt, moet mede op basis van nauwe samenwerking en uitwisseling van kennis tussen de lidstaten een bijzondere inspanning worden geleverd.
5. Overdreven snelheid, rijden onder de invloed van alcohol of drugs, en afgeleid zijn of vermoeidheid tijdens het rijden blijven tot de voornaamste oorzaken van botsingen in het verkeer behoren. Het niet gebruiken van beschermingsmiddelen leidt tot ernstigere letsels. Er moet dus bijzondere aandacht worden besteed aan het verbeteren van het gedrag van de weggebruikers.
6. Er bestaat reeds een breed scala van instrumenten voor met name betere handhaving van de verkeersregels in de lidstaten en over de grenzen heen, en betere scholing en bewustmaking van weggebruikers, alsook verbetering van de weginfrastructuur en de veiligheid van voertuigen, rekening houdend met de leeftijd en geschiktheid voor het verkeer. Deze instrumenten moeten zonder meer worden toegepast.
7. Op basis van het subsidiariteitsbeginsel is verkeersveiligheid een gedeelde verantwoordelijkheid, hetgeen betekent dat de instellingen van de Europese Unie, de lidstaten, de regionale en lokale autoriteiten, de sector en het maatschappelijk middenveld concreet en gezamenlijk actie moeten ondernemen.
8. De lidstaten beloven:
  - a) de maatregelen die nodig zijn voor halvering van het aantal verkeersdoden in de EU in 2020, in vergelijking met het referentieaantal van 2010, voort te zetten en te versterken;
  - b) de samenwerking tussen de lidstaten, onder meer tussen de bevoegde autoriteiten, en met het maatschappelijk middenveld, onderzoeksinstellingen en de particuliere sector te versterken, met name wat betreft verkeersveiligheidsplannen en -strategieën volgens een op risico gebaseerde of een geïntegreerde benadering (zoals de "Safe System"-benadering);
  - c) bij de opstelling van mobiliteitsplannen, veiligheidsbeleid en -maatregelen rekening te houden met fietsers<sup>6</sup> en voetgangers en waar mogelijk na te denken over het inbouwen van speciale infrastructuur;

---

<sup>6</sup> Het fietsbeleid komt specifiek ter sprake in de verklaring van Luxemburg van oktober 2015, over de fiets als klimaatvriendelijk vervoermiddel.

- d) de veiligheid van de weggebruikers te verbeteren door het ontwikkelen van veiligere weginfrastructuur, rekening houdend met de mogelijkheid dat de toepassing van de beginselen inzake het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur wordt uitgebreid tot wegen buiten het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-V);
- e) in het kader van stedelijke mobiliteitsplanning in dialoog te treden met relevante stakeholders over de mogelijkheid om lagere snelheidslimieten, zoals 30 km/h, uit te breiden tot en te integreren in risicozones, in het bijzonder gebieden waar mensen werken, fietsen en spelen;
- f) te zorgen voor de daadwerkelijke implementatie van het eCall-systeem, en de voor het reageren op noodoproepen benodigde tijden te verkorten;
- g) te bevorderen dat er diepgaande onderzoeken worden uitgevoerd waarvoor gebruik wordt gemaakt van toepasselijke voorbeelden van ernstige botsingen/ongevallen in het verkeer, en er analyses van de gegevens worden verricht om prioriteitsgebieden voor actie vast te stellen;
- h) parallel met hun inspanningen met betrekking tot het streefcijfer voor het verminderen van het aantal verkeersdoden in 2020 door te gaan met de inspanningen gericht op:
  - i) het verminderen van het aantal ernstige letsels in botsingen in het verkeer, en ii) het melden van betrouwbare en vergelijkbare gegevens met gebruikmaking van een gemeenschappelijke definitie op basis van de MAIS<sup>7</sup>-3+-letselschaal uiterlijk in 2018;
- i) op basis van deze gemeenschappelijke definitie en in het kader van een algemene verkeersveiligheidsstrategie voor deze periode een doelstelling vast te leggen om het aantal ernstige verkeersletsels in de EU uiterlijk in 2030 te hebben gehalveerd in vergelijking met het referentieaantal van 2020;
- j) door te gaan met het ontwikkelen van maatregelen met het oog op zorg na botsingen, snelle revalidatie en sociale herintegratie van slachtoffers van verkeersongevallen, zulks in samenwerking met de relevante maatschappelijke stakeholders, met name die welke verkeersslachtoffers vertegenwoordigen;

---

<sup>7</sup> De *Maximum Abbreviated Injury Scale*, een index die van 1 tot 6 gaat.

- k) de verkeersveiligheidsregels doeltreffend te handhaven en steun te bieden aan verkeershandhavingsinstanties, onder meer door samenwerking en uitwisseling van beste praktijken, met name in verband met te snel rijden, rijden onder de invloed van alcohol of drugs, niet naleven van de regels over verkeerslichten en verkeersborden, afgeleid zijn tijdens het rijden, bijvoorbeeld door gebruik van mobiele apparaten, en niet gebruiken van beschermingsmiddelen. Er moet bijzondere aandacht uitgaan naar preventie-instrumenten, zoals alcoholsloten, en andere technische ondersteunings-systemen;
- l) de werkzaamheden in internationale verkeersveiligheidsorganen<sup>8</sup> voort te zetten om te helpen sneller te komen tot verbeteringen van de verkeersveiligheid door technische en niet-technische middelen in Europa en daarbuiten;
- m) te zorgen voor passende financiering voor toekomstige beleidsmaatregelen, programma's en onderzoeken inzake verkeersveiligheid in overeenstemming met i) de in nationale strategieën opgenomen doelstellingen en ii) de beschikbare financiële middelen van de lidstaten;
- n) samen met de Europese Commissie een Europese, op gedeelde waarden gebaseerde verkeersveiligheidscultuur te bevorderen en het gedrag van weggebruikers te verbeteren door voortdurende en doeltreffende scholing en opleiding voor verschillende groepen, rekening houdend met de specifieke behoeften van kwetsbare verkeersdeelnemers<sup>9</sup> en beroepschauffeurs;
- o) steun te bieden voor het inzetten van compatibele en interoperabele communicerende en geautomatiseerde voertuigen met bewezen veiligheidsbaten, zoals vermeld in de verklaring van Amsterdam<sup>10</sup> en de strategie van de Commissie inzake coöperatieve intelligente vervoerssystemen.<sup>11</sup>

---

<sup>8</sup> Zoals de werkgroepen van de Economische Commissie van de VN voor Europa (de werkgroep verkeersveiligheid (WP.1), het Wereldforum voor de harmonisatie van reglementen voor voertuigen (WP.29), de werkgroep inzake het vervoer van gevaarlijke goederen (WP.15)).

<sup>9</sup> "Kwetsbare verkeersdeelnemers" omvat niet-gemotoriseerde weggebruikers, zoals voetgangers en fietsers, alsmede motorrijders en personen met een beperking of met beperkte mobiliteit of oriëntatie.

<sup>10</sup> Verklaring van Amsterdam over samenwerking op het gebied van communicerend en geautomatiseerd rijden, april 2016.

<sup>11</sup> Document ST 15203/16 (COM (2016) 766 final van november 2016).

9. De lidstaten vragen de Commissie:

- a) de bescherming van weggebruikers, en vooral kwetsbare verkeersdeelnemers, te versterken door te zorgen voor de invoering van nieuwe veiligheidsvoorzieningen, bijvoorbeeld door het versnellen van de evaluatie van de typegoedkeuringsvoorschriften in de verordening algemene veiligheid, zoals beschreven in het verslag van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad getiteld: "Mensenlevens redden: Verbeteren van de veiligheid van voertuigen in de EU";<sup>12</sup>
- b) voor het decennium na 2020 een nieuw beleidskader inzake verkeersveiligheid op te stellen, met een beoordeling van de verkeersveiligheidsprestaties, waarbij rekening wordt gehouden met de streefcijfers en doelstellingen in deze verklaring;
- c) onderzoek te doen naar het versterken van het EU-rechtskader inzake verkeersveiligheid, met bijzondere aandacht voor de samenwerking tussen de lidstaten in verband met de wederzijdse erkenning van beslissingen tot rijverbod ten aanzien van buitenlandse bestuurders, zonder vooruit te lopen op de passende rechtsgrond(en) voor dergelijke voorstellen;
- d) met alle stakeholders samen te werken met het oog op het opzetten van projecten en initiatieven ter bescherming van kwetsbare verkeersdeelnemers, en de voorwaarden te scheppen voor de uitwisseling van kennis en beste praktijken tussen lidstaten over onderzoek naar verkeersongevallen, alsook over verkeersveiligheidsstrategieën en -campagnes;
- e) na te gaan welk potentieel communicerende en geautomatiseerde rijtechnologieën en het gebruik van de reeds in voertuigen en infrastructuur voorhanden gegevens hebben voor de verbetering van de verkeersveiligheid, met inachtneming van de gegevensbeveiliging;
- f) ervoor te zorgen dat er voldoende middelen worden toegewezen aan onderzoek, programma's en projecten ter bevordering van de verkeersveiligheid in Europa;
- g) met de lidstaten en andere belangrijke stakeholders samen te werken met het oog op de ontwikkeling van een Europawijde verkeersveiligheidscultuur.

---

<sup>12</sup> Document ST 15705/16 (COM (2016) 787 final van december 2016).

10. De lidstaten verzoeken de sector, in samenwerking met het maatschappelijk middenveld in de sector:
- a) coöperatieve intelligente vervoerssystemen te ontwikkelen en er daarbij voor te zorgen dat nieuwe diensten en systemen compatibel, veilig en interoperabel op Europees niveau zijn;
  - b) nieuwe technologieën te ontwikkelen en te bevorderen, in het bijzonder de geautomatiseerde rijfuncties en rijhulpsystemen die de gevolgen van menselijke fouten en afgeleid zijn verminderen, zoals geavanceerde intelligente snelheidsaanpassing of autonome noodremsystemen, met het oog op met name het beschermen van kwetsbare verkeersdeelnemers;
  - c) het verkeersveiligheidspotentieel van coöperatieve, communicerende en geautomatiseerde voertuigen te bevorderen.
11. De ministers van Vervoer leggen de nadruk op het belang van voortdurende inspanningen en samenwerking inzake verkeersveiligheid en nemen nota van de bijdragen en toezeggingen die de stakeholders vóór en tijdens de conferentie van Valletta hebben gedaan.
-