



Brussel, 19.6.2019  
SWD(2019) 283 final

**WERKDOCUMENT VAN DE DIENSTEN VAN DE COMMISSIE**

**EU-beleidskader voor verkeersveiligheid 2021-2030 -  
Volgende stappen op weg naar “Vision Zero”**

# Werkdocument van de diensten van de Commissie EU-beleidskader voor verkeersveiligheid 2021-2030 - Volgende stappen op weg naar “Vision Zero”

## 1. Inleiding

In het **pakket “Europa in beweging”** van mei 2018 heeft de Europese Commissie een nieuwe benadering van het verkeersveiligheidsbeleid in de EU voorgesteld, samen met een **strategisch actieplan** voor de middellange termijn<sup>2</sup>. Het doel van dit werkdocument van de diensten van de Commissie is te bepalen hoe het nieuwe beleid in acties moet worden omgezet.

Het aantal verkeerdoden op de weg blijft in de hele wereld toenemen. Volgens het “Global Status Report on Road Safety” van de Wereldgezondheidsorganisatie<sup>3</sup>, liep de wereldwijde dodentol in 2016 alleen al op tot 1,35 miljoen. Dit betekent dat meer mensen sterven als gevolg van verkeersletsels dan aan HIV/AIDS, tuberculose of diarree. Verkeersongevallen zijn nu wereldwijd **de eerste doodsoorzaak voor kinderen en jongeren** tussen 5 en 29.

In vergelijking met de rest van de wereld doet het Europa het relatief goed, dankzij de volgehouden inspanningen op EU-, lidstaat-, regionaal en lokaal niveau. Tussen 2001 en 2010 is het aantal verkeersdoden in de EU met 43 % gedaald, en tussen 2010 en 2018 nog eens met 21 %. Desondanks kwamen in 2018 **nog steeds 25 100 mensen om het leven op de EU-wegen**, en **raakten ongeveer 135 000 mensen zwaargewond**<sup>4</sup>. Dit is een onaanvaardbare en onnodig hoge menselijke en sociale prijs voor mobiliteit. In geld uitgedrukt, werd de jaarlijkse kostprijs van verkeersongevallen in de EU in een nieuwe studie geraamd op ongeveer 280 miljard euro, zowat 2 % van het BBP<sup>5</sup>.

Bovendien is de daling van het aantal verkeersdoden in de EU **de voorbije jaren gestagneerd**. Het is weinig waarschijnlijk dat de huidige middellangetermijndoelstelling van de EU, namelijk een halvering van het aantal verkeersdoden tussen 2010 en 2020<sup>6</sup>, zal worden gehaald. Wat het voorkomen van zwaargewonden betreft, werd zelfs nog minder vooruitgang geboekt<sup>7</sup>.

In bepaalde goed presterende landen is het aantal verkeersdoden de voorbije jaren zelfs opnieuw gestegen. Schommelingen zijn natuurlijk nooit uitgesloten, met name als de absolute cijfers en de omvang van de steekproef klein zijn, maar toch moeten deze gevallen verder worden geanalyseerd op nationaal en EU-niveau. Tegelijk moeten ook verschuivingen in de ongevalstypes en de betrokken gebruikersgroepen worden onderzocht, zodat tijdig doeltreffende beleidsmaatregelen kunnen worden genomen.

---

1 Europese Commissie (2018), Mededeling „Europa in beweging — Duurzame mobiliteit voor Europa: veilig, geconnecteerd en schoon”, COM(2018) 293 final.

2 Bijlage I bij de mededeling ([https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:0e8b694e-59b5-11e8-ab41-01aa75ed71a1.0021.02/DOC\\_2&format=PDF](https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:0e8b694e-59b5-11e8-ab41-01aa75ed71a1.0021.02/DOC_2&format=PDF))

3 Wereldgezondheidsorganisatie (2018), “Global Status Report on Road Safety”:  
[https://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2018/en/](https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2018/en/)

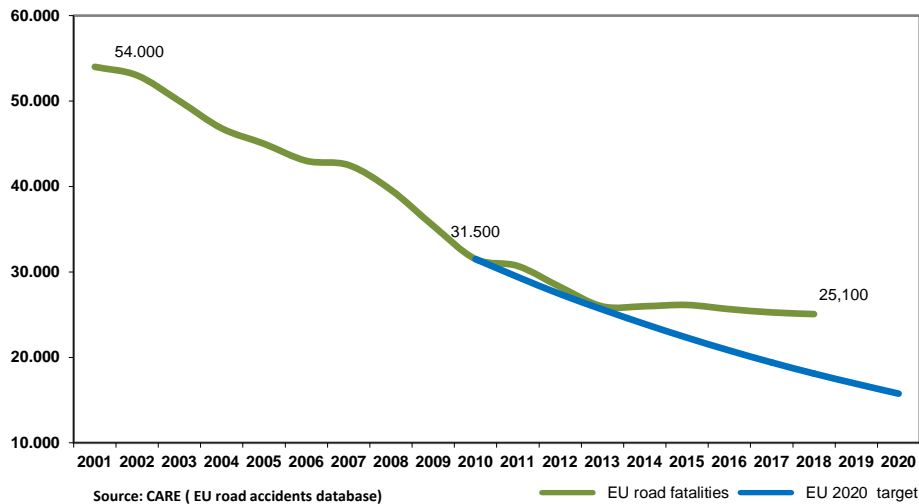
4 Europese Commissie (4 april 2019), voorlopige verkeersveiligheidsstatistieken voor 2018: [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-19-1951\\_en.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-19-1951_en.htm)

5 Europese Commissie (2019), handboek inzake de externe kosten van vervoer  
([https://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/studies/sustainable\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/studies/sustainable_en))

6 Europese Commissie (2010), Mededeling “Naar een Europese verkeersveiligheidsruimte - Strategische beleidsoriëntaties inzake de verkeersveiligheid voor de periode 2011-2020”, COM(2010) 389 def.

7 Het aantal verkeersdoden is tussen 2010 en 2017 gedaald met 20 %, maar het aantal zwaargewonden (gerapporteerd door de politie) slechts met 5%.

*Figuur 1: Evolutie van het aantal verkeersdoden in de EU en de streefcijfers in de periode 2001-2020*



De EU heeft nogmaals haar ambitieuze doelstelling op lange termijn bevestigd, namelijk nul verkeersdoden tegen 20508 (“Vision Zero”). Door de **verklaring van Valletta over verkeersveiligheid**<sup>9</sup> van maart 2017 te bekrachtigen in de conclusies van de Raad, hebben de ministers van vervoer van de EU voor het eerst ook een **streefcijfer voor de beperking van het aantal zwaargewonden** in de EU vastgesteld, namelijk een halvering tegen 2030 ten opzichte van het referentiejaar 2020.

Om deze doelstellingen te bereiken, is een **nieuwe aanpak** vastgesteld in de mededeling „Europa in beweging”.

Ten eerste moet het draagvlak voor het streven naar „Vision Zero” worden versterkt, zowel bij beleidsmakers als in de samenleving in het algemeen. Verkeersongevallen zijn „stille moordenaars”: ze blijven vaak vrijwel onopgemerkt in de publieke ruimte, hoewel ze samen elke week evenveel mensen doden - ongeveer 500 - als er in een jumbojet passen, en dat in Europa alleen. We aanvaarden geen doden in de lucht en we mogen ze ook niet langer aanvaarden op de weg. Alle besluitvorming over verkeersveiligheid moet als uitgangspunt hebben dat verlies van mensenlevens onaanvaardbaar is.

Ten tweede moeten we het „**Safe System**” toepassen op EU-niveau. Dit wordt nader toegelicht in hoofdstuk 3. De kern hiervan wordt gevormd door veilige voertuigen, veilige infrastructuur, veilig weggebruik (veilige snelheid, niet rijden onder invloed, gebruik van veiligheidsgordels en helmen) en betere zorg na ongevallen, stuk voor stuk gevestigde en belangrijke factoren in het kader van de „Safe System”-benadering.

Ten derde moeten we klaar zijn om het hoofd te bieden aan **nieuwe tendensen**, zoals het toenemende verschijnsel van afleiding door mobiele apparaten. In de toekomst zullen bepaalde technologische doorbraken, vooral op het gebied van **connectiviteit en**

8 Europese Commissie (2011), Witboek “Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem”, COM(2011) 144 definitief.

9 Raad van de Europese Unie (2017), Conclusies van de Raad over verkeersveiligheid ter bekrachtiging van de verklaring van Valletta (Valletta, 28 – 29 maart 2017), 9994/17, <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9994-2017-INIT/nl/pdf>

**automatisering**, nieuwe mogelijkheden bieden op het gebied van verkeersveiligheid, omdat ze de kans op menselijke fouten doen afnemen. Zelfs de beste machines zijn echter nog lang niet zo goed als hun menselijke tegenhangers, en zeker in de overgangsfase zullen nieuwe risico's opduiken, bijvoorbeeld omdat het verkeer zal bestaan uit een mix van voertuigen met sterk uiteenlopende capaciteiten op het gebied van automatisering/connectiviteit, "traditionele" voertuigen, en kwetsbare weggebruikers zoals motorrijders, fietsers en voetgangers.

Automatisering en de **deeleconomie** (bijvoorbeeld deelauto's en -fietsen) en de constante evolutie van nieuwe vormen van persoonlijke mobiliteit (zoals - althans in 2019 - elektrische steps) bieden ook nieuwe kansen om de congestie aan te pakken, vooral in stedelijke gebieden. Hoe opwindend en milieuvriendelijk deze vervoersopties ook mogen zijn, we moeten er ook voor zorgen dat ze veilig zijn. Met name kleine en grote en steden zijn goed geplaatst om de **synergieën tussen veiligheids- en duurzaamheidsmaatregelen** te ontwikkelen: minder autogebruik in steden, in combinatie met een veiliger omgeving voor voetgangers en fietsers, zal de CO<sub>2</sub>-emissies doen dalen, de luchtkwaliteit verbeteren, de congestie beperken, en bijdragen tot een actievere en gezondere bevolking. Soortgelijke synergieën kunnen worden gecreëerd door **iedereen in de samenleving**, met name gehandicapten en het groeiende aantal ouderen, veilige en betaalbare toegang tot mobiliteit te bieden. Ten slotte, maar daarom niet minder belangrijk, wordt nu ook meer aandacht besteed aan het **genderaspect** van verkeersveiligheid (vanaf 2022 zal een nieuwe crashtest, die vooral aandacht besteedt aan beveiligingssystemen, ook gebruik maken van vrouwelijke testpoppen).

De Commissie zal, zoals voorheen, wetgeving blijven opstellen als dat nodig is. Wij zullen deze inspanningen aanvullen met intensieve en **coöperatieve inspanningen** om, samen met alle belanghebbenden, sterke Europese beleidsmaatregelen inzake verkeersveiligheid te ontwikkelen, en middels onderzoeks- en innovatiesteun nieuwe beleidsoplossingen voorbereiden en testen.

Ten slotte zijn deze reflecties op EU-niveau ook bedoeld als bijdrage aan het **wereldwijde debat over verkeersveiligheid**, op een keerpunt in de "Decade of Action on Road Safety 2011-20" van de VN, nu de voorbereidingen voor de derde mondiale ministeriele conferentie over verkeersveiligheid in Stockholm (19-20 februari 2020) volop bezig zijn. Het gaat niet alleen over de vaststelling van een nieuw kader en nieuwe streefcijfers voor verkeersdoden en ongevallenpreventie op de weg in het komende decennium, maar ook over de verdere integratie van verkeersveiligheid in de doelstellingen voor duurzame ontwikkeling.

## 2. Beoordeling van de EU-beleidsoriëntaties inzake verkeersveiligheid 2011-2020

De "beleidsoriëntaties inzake de verkeersveiligheid voor de periode 2011-2020"<sup>10</sup> vormden het voorbije decennium het **kader voor maatregelen op EU-niveau** op het gebied van verkeersveiligheid. Daarbij dient voor ogen te worden gehouden dat **het verkeersveiligheidsbeleid een gedeelde bevoegdheid is** van de EU en de lidstaten. In de beleidsoriëntaties is de strategische doelstelling vastgesteld om het aantal verkeersdoden tussen 2010 en 2020 met 50 % te doen dalen en zijn **zeven kerndoelstellingen** opgenomen

---

<sup>10</sup> Europese Commissie (2010), Mededeling "Naar een Europese verkeersveiligheidsruimte - Strategische beleidsoriëntaties inzake de verkeersveiligheid voor de periode 2011-2020", COM(2010) 389 def.

(verbetering van de scholing en opleiding van de weggebruikers, handhaving van de verkeersregels, veiliger wegeninfrastructuur, veiliger voertuigen, bevordering van het gebruik van moderne technologieën, verbetering van noodinterventie- en revalidatiediensten, bescherming van kwetsbare weggebruikers).

Een **tussentijdse evaluatie**<sup>11</sup> uit 2015 kwam tot de conclusie dat het in het algemeen de goede richting uitging met de werkzaamheden met betrekking tot de verkeersveiligheid in de EU. De maatregelen op het niveau van de EU hadden een toegevoegde waarde en droegen waarschijnlijk bij tot snellere veranderingen, met name in de lidstaten met een relatief laag verkeersveiligheidsniveau. Er waren volgehouden inspanningen nodig om de strategische doelstelling te bereiken; verscheidene maatregelen moesten worden voltooid en opgevolgd. Maatregelen op het niveau van de lidstaten hadden echter het grootste potentieel om snelle verbeteringen teweeg te brengen, zoals betere handhaving van de verkeersregels, met name snelheidsovertredingen. Naar aanleiding van de vaststelling dat het aantal zwaargewonden niet zo snel afnam als het aantal verkeersdoden (mede omdat een gedeelte van de verkeersdoden werd voorkomen door veiliger voertuigen en betere zorg na ongevallen en derhalve in de statistieken van de zwaargewonden terechtkwam), werd in de evaluatie voorgesteld om naast het streefcijfer voor verkeersdoden ook een streefcijfer voor zwaargewonden in te voeren. In de evaluatie werd ook aanbevolen om specifieke aandacht te besteden aan maatregelen voor kwetsbare weggebruikers en te zorgen voor samenhang met andere beleidsdoelstellingen, met name op het gebied van milieu, economie, gezondheid en sociale kwesties.

Deze tussentijdse evaluatie werd begin 2018 aangevuld met een **technische studie**<sup>12</sup>, waarin de activiteiten die tijdens de duur van de strategie werden uitgevoerd, werden geanalyseerd. Deze technische studie ging met name in op de verwachte gevolgen van EU-initiatieven op het gebied van geavanceerde antiblokkeerremsystemen voor motorfietsen, op de grensoverschrijdende handhaving van verkeersovertredingen en op het noodoproepsysteem eCall. De studie benadrukte echter ook dat veel maatregelen nog lopende waren en waarschijnlijk geen grote resultaten zouden opleveren vóór 2020, en dat de uitvoering nog altijd sterk varieerde van lidstaat tot lidstaat. De conclusie luidde dat er nog aanzienlijke ruimte was voor de verdere ontwikkeling van de EU-doelstellingen inzake verkeersveiligheid, de streefcijfers en de op feiten gebaseerde strategie, in het kader van een alomvattende “Safe System”-benadering. In de studie werd aanbevolen om **scherper te focussen** op het voorkomen en beperken van doden en zwaargewonden, een inclusief kader voor het bereiken van resultaten, en een verbreding van de werkingsfeer, teneinde ze in overeenstemming te brengen met andere maatschappelijke doelstellingen voor het opschalen van capaciteit en investeringen in verkeersveiligheid. Voorts werd aanbevolen om nieuwe tussentijdse doelstellingen vast te stellen op weg naar „Vision Zero”, alsook een reeks **kernprestatie-indicatoren** voor verkeersveiligheid (**KPI's**) op Europees niveau, die rechtstreeks verband houden met de preventie van doden en zwaargewonden, als richtpunt voor strategische maatregelen.

---

<sup>11</sup> Europese Commissie (2015), Tussentijdse evaluatie van de beleidsoriëntaties inzake de verkeersveiligheid voor de periode 2011-2020, [https://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/sites/roadsafety/files/pdf/interim\\_eval\\_2011\\_2020/interim\\_eval.pdf](https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/interim_eval_2011_2020/interim_eval.pdf)

<sup>12</sup> Jeanne Breen Consulting (2018), Study “Preparatory work for an EU road safety strategy 2020-2030”, <https://publications.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/bd17c6de-6549-11e8-ab9c-01aa75ed71a1>

### 3. De “Safe System”-benadering op EU-niveau

Gezien het voorgaande heeft de Commissie besloten haar **beleidskader voor verkeersveiligheid voor de periode 2021-2030** te baseren op de „Safe System”-benadering. Deze benadering, die gebaseerd is op Europese beste praktijken en nu wereldwijd wordt aanbevolen door de Wereldgezondheidsorganisatie, creëert een nieuw kader voor het verkeersveiligheidsbeleid door de nadruk te leggen op het voorkomen van doden en zwaargewonden.

#### 3.1 Het Safe System

Volgens de "Safe System"-benadering zijn doden en zwaargewonden in het verkeer geen onvermijdelijke prijs die moet betaald worden voor mobiliteit. Er zullen altijd aanrijdingen blijven plaatsvinden, maar **doden en zwaargewonden kunnen grotendeels worden voorkomen**. De “Safe System”-benadering streeft naar vergevingsgezinder wegverkeer. Deze benadering accepteert dat mensen fouten maken en pleit voor een gelaagde combinatie van maatregelen om te voorkomen dat mensen sterven ten gevolge van deze fouten, door rekening te houden met de natuurwetten van de menselijke kwetsbaarheid. Zo kunnen betere voertuigconstructie, verbeterde weginfrastructuur en lagere snelheden er allemaal toe bijdragen dat de gevolgen van ongevallen beperkt blijven. Samen vormen zij beschermingslagen die ervoor zorgen dat, als één element faalt, een ander element dit compenseert, zodat het ergste kan worden vermeden. Deze benadering vergt sectoroverschrijdende en multidisciplinaire maatregelen en beheer op basis van doelstellingen, met inbegrip van tijdsgebonden doelstellingen en prestatie monitoring.

#### 3.2 Doelstellingen en prestatie monitoring

Alle werkzaamheden in het kader van het Safe System zijn gebaseerd op een prestatiekader met een hiërarchie van doelstellingen. In de mededeling „Europa in beweging — Duurzame mobiliteit voor Europa: veilig, geconnecteerd en schoon”<sup>13</sup> van mei 2018 werd **de langetermijndoelstelling van de EU**, namelijk nul doden in het wegverkeer tegen 2050, **opnieuw bevestigd**, en werd dezelfde doelstelling toegevoegd voor zwaargewonden. In die mededeling werden ook nieuwe **tussentijdse doelstellingen** voorgesteld, namelijk een halvering van zowel het aantal doden als zwaargewonden tussen 2020 en 2030, zoals aanbevolen in de verklaring van Valletta.

Om de vooruitgang te meten, zijn de meest elementaire - en ook de belangrijkste - indicatoren natuurlijk de resultaatindicatoren inzake doden en zwaargewonden, die nauwlettend zullen worden gevolgd. De “Safe System”-benadering is gebaseerd op het verkrijgen van een duidelijker inzicht in de verschillende aspecten die de algemene veiligheidsprestaties beïnvloeden, maar de Commissie heeft, in nauwe samenwerking met deskundigen van de lidstaten, ook **een eerste reeks kernprestatie-indicatoren** (zie hoofdstuk 4 en bijlage 1) opgesteld, die in de loop van de tijd verder zullen worden aangevuld en verfijnd.

De lidstaten verstrekken de Commissie op vrijwillige basis de nodige gegevens. Het succes van dit initiatief is dus afhankelijk van de goede wil van de lidstaten, overeenkomstig het

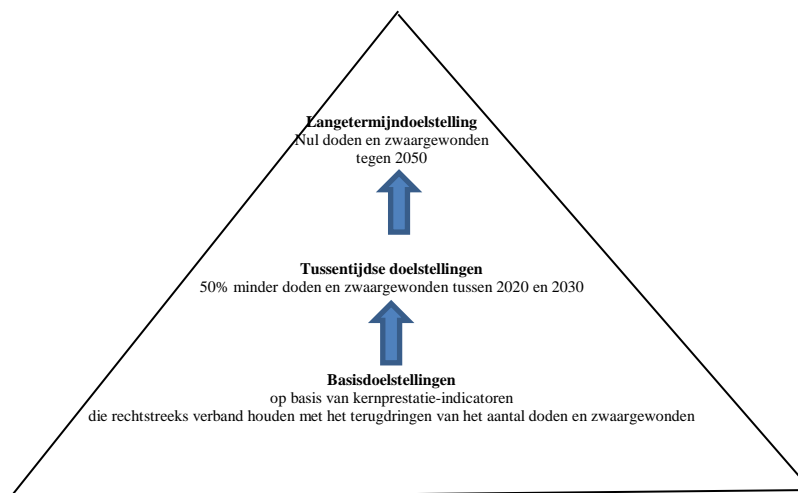
---

<sup>13</sup> Europese Commissie (2018), Mededeling “Europa in beweging - Duurzame mobiliteit voor Europa: veilig, geconnecteerd en schoon”, COM(2018) 293 final.

ambitieniveau dat de EU-ministers van vervoer hebben uitgedrukt in de verklaring van Valletta. Een aantal lidstaten gebruiken deze indicatoren al geheel of gedeeltelijk voor hun nationaal beleid. Om de toepassing te vergemakkelijken, worden verschillende opties aangeboden voor bepaalde indicatoren. Wanneer de bestaande nationale benaderingen sterk uiteenlopen, willen wij de beste nationale praktijken behouden. De keuze van de exacte methode wordt daarom zoveel mogelijk overgelaten aan de lidstaten, waarbij zij echter niet uit het oog mogen verliezen dat het doel is om vergelijkbare gegevens te verzamelen. Bovendien **verleent de Commissie financiële steun aan de lidstaten** om de werkzaamheden met betrekking tot de methodologie en de metingen te vergemakkelijken.<sup>14</sup>

De eerste lijst van KPI's vormt slechts een uitgangspunt. Dit is een doorlopende exercitie - in de loop van de tijd zullen bepaalde indicatoren verder worden ontwikkeld en zullen nieuwe indicatoren worden toegevoegd.

*Figuur 2: Hiërarchie van de “Safe System”-resultaten op EU-niveau*



### 3.3 Gedeelde verantwoordelijkheid

Uit ervaring is gebleken dat de “Safe System”-benadering alleen kan werken als **alle actoren hun rol spelen** op gecoördineerde wijze. De overheidsinstanties in alle sectoren die van belang zijn voor de verkeersveiligheidsdoelstellingen, zoals vervoer en infrastructuur, milieu, onderwijs, politie, volksgezondheid, justitie en toerisme, moeten nauw samenwerken op alle niveaus. Bovendien spelen alle belanghebbenden een cruciale rol: de industrie (met inbegrip van verzekeringsmaatschappijen), gebruikersverenigingen, ngo's, scholen, onderzoekers en nog vele anderen.

Hetzelfde geldt uiteraard voor een “Safe System”-benadering op EU-niveau. De tenuitvoerlegging van het kader staat onder toezicht van de **groep op hoog niveau inzake verkeersveiligheid**, een groep van hoge vertegenwoordigers van alle nationale overheidsdiensten. Het mandaat van deze groep is uitgebreid tot het verstrekken van **strategisch advies** en frequente feedback. Elk jaar wordt één vergadering van deze groep

<sup>14</sup> Het Comité van de Connecting Europe Facility (CEF) is overeengekomen om tot 5 miljoen euro aan programmasteun te verlenen voor deze taak.



opengesteld voor belanghebbenden; bovendien wil de Commissie om de twee jaar een conferentie over de resultaten houden (zie hoofdstuk 6).

De Commissie zorgt ook voor systematischer coördinatie op het niveau van het hoger management. Alle directoraten-generaal waarvan het beleid relevant is voor de verkeersveiligheidsdoelstellingen worden daarbij betrokken, teneinde de werking van het kader en eventuele toekomstige beleidsinitiatieven die eruit voortvloeien, aan te sturen.

Om de verschillende werkterreinen samen te brengen en de verkeersveiligheid zowel binnen de EU als wereldwijd te bevorderen, heeft de EU-commissaris voor vervoer een **Europees coördinator voor verkeersveiligheid en daarmee verband houdende aspecten van duurzame mobiliteit** aangesteld.

In haar mededeling „Europa in beweging” heeft de Commissie ook opgeroepen tot **vrijwillige toezeggingen van alle sectoren**, die in verhouding staan tot het ambitieniveau van de EU. Bij wijze van voorbeeld heeft zij mogelijke bijdragen voorgesteld van fabrikanten (bv. bij de ontwikkeling en marketing van nieuwe voertuigmodellen), verzekeraars (bv. door wijzigingen aan te brengen in hun premiestructuur), de onderwijssector (bv. door verkeersveiligheid op te nemen in de gewone curricula), rijsscholen (bv. door de huidige en nieuwe bestuurders en motorrijders opleiding te geven over de nieuwe veiligheidskenmerken van voertuigen), transportbedrijven, professionele chauffeurs en autoverhuur- en andere bedrijven (bv. door een bedrijfscultuur te creëren waarin veiligheid op de arbeidsplaats centraal staat) en steden (bv. via openbare aanbestedingen).

In reactie op deze oproep heeft een **coalitie van voertuigfabrikanten, toeleveranciers in de automobielsector en automobiellclubs**<sup>15</sup> een plechtige verbintenis ondertekend om bij te dragen aan „Vision Zero” tegen 2050, onder meer met gerichte bewustmakingscampagnes en onderzoeksinspanningen die tot doel hebben technologieën op de markt te brengen en door bestuurders informatie te verstrekken over het effectieve gebruik van veiligheidstechnologieën.

De Commissie zal zichtbaarheid geven aan dergelijke verbintenissen in het kader van het **Europees Handvest voor verkeersveiligheid**<sup>16</sup>, het grootste maatschappijplatform voor verkeersveiligheid ter wereld, dat momenteel wordt vernieuwd.

In samenwerking met de Europese Raad voor Transportveiligheid (ETSC) heeft de Commissie ook het **EU-uitwisselingsprogramma inzake verkeersveiligheid** opgestart, een programma voor capaciteitsopbouw en twinning dat in eerste instantie gericht is tot de zes EU-lidstaten<sup>17</sup> met de grootste marge om hun verkeersveiligheidsprestaties te verbeteren; dit

#### De Commissie

- heeft in nauwe samenwerking met de lidstaten een lijst van KPI's opgesteld die moeten worden gekoppeld aan de beoogde resultaten;
- heeft het mandaat van de groep op hoog niveau inzake verkeersveiligheid uitgebreid tot het verstrekken van strategisch advies en frequente feedback;
- heeft een Europees coördinator voor verkeersveiligheid en daarmee verband houdende aspecten van duurzame mobiliteit aangesteld; en
- reikt een prijs voor veilige steden uit.

Gedurende de volledige looptijd van het kader zal de Commissie proactief met de lidstaten en alle belanghebbenden samenwerken om de vooruitgang te monitoren en te versnellen, bijvoorbeeld door tweejarige conferenties over de resultaten te organiseren en door vrijwillige verbintenissen aan te moedigen, met name in de context van een versterkt Europees Handvest voor de verkeersveiligheid.



programma is mogelijk gemaakt door een proefproject van het Europees Parlement.

### 3.4 EU-financiering

EU-financiering is een **belangrijke hefboom om toekomstige oplossingen voor te bereiden en sneller resultaten te bereiken met betrekking tot de verkeersveiligheid** in de hele EU, en met name in landen die een achterstand hebben op dit gebied. De EU-kaderprogramma's voor onderzoek en innovatie hebben aandacht besteed aan uitdagingen op het gebied van verkeersveiligheid, en onderzoeksprojecten hebben vorm helpen geven aan nieuwe oplossingen<sup>18</sup>. Betrekkelijk kleinschalige investeringen in uitrolmaatregelen kunnen een groot verschil maken, zoals de Slovakian Motorway Corporation recent heeft aangetoond. Zij heeft 327 km snelwegen opgewaarderd met een programma van goedkope maatregelen ter waarde van 40 miljoen euro. Naar schatting zullen hierdoor 355 doden en zwaargewonden worden voorkomen in de volgende 20 jaar<sup>19</sup>.

Er bestaan al verschillende financieringsoplossingen, zoals de **regionale fondsen** (het Europees Fonds voor regionale ontwikkeling (EFRO), het Cohesiefonds) en de **Connecting Europe Facility (CEF)**. Tot dusver werden deze mogelijkheden echter slechts gedeeltelijk benut. De verschillende instrumenten zijn weinig bekend, wat nog wordt verergerd door de complexiteit van de financieringsomgeving. Op langere termijn is het belangrijk te zorgen voor stabiliteit en samenhang van de financieringsoplossingen voor de modernisering van infrastructuur, andere verkeersveiligheidsmaatregelen en capaciteitsopbouw.

Als eerste concrete initiatief hebben de Commissie en de Europese Investeringsbank (EIB) in maart 2019 het „**platform voor veiliger vervoer**” opgericht, een „one-stop-shop” voor investeringen in verkeersveiligheid, onder de auspiciën van de Europese investeringsadvieshub (EIAH)<sup>20</sup>. Tot de specifieke taken van dit platform behoren onder meer bestaande financieringsinstrumenten beter bekend maken bij mogelijke begunstigden, het verstrekken van technisch advies en technische bijstand op maat voor investeringsvoorstellen, het traceren van programma's en het identificeren van verdere investeringsbehoeften op het gebied van verkeersveiligheid.

Bovendien zijn de EU-medewetgevers overeengekomen om ervoor te zorgen dat verkeersveiligheidsacties duidelijker in aanmerking komen voor toekomstige instrumenten (**InvestEU21** en de CEF2-verordening). De Commissie heeft ook voorgesteld om verkeersveiligheid als randvoorwaarde op te nemen in de gemeenschappelijke regels voor **regionale fondsen** (hierover wordt nog onderhandeld).

---

<sup>18</sup> Tussen 2002 en 2017 is ongeveer 172 miljard euro uitgegeven aan onderzoek en innovatie op het gebied van verkeersveiligheid. Het TRIMIS-rapport over de veiligheid van vervoer bevat een uitgebreide lijst van projecten en de resultaten daarvan:  
<https://trimis.ec.europa.eu/content/trip-research-theme-analysis-report-transport-safety>

<sup>19</sup> <https://www.eurorap.org/portfolio-items/before-and-after-study-of-motorway-upgrading-in-slovakia-2016/>

<sup>20</sup> <https://www.eib.org/en/press/all/2019-088-safer-transport-platform-eib-and-european-commission-join-forces-to-support-investments-in-transport-safety-with-special-focus-on-roads>

<sup>21</sup> [https://ec.europa.eu/commission/publications/investeu-programme\\_en](https://ec.europa.eu/commission/publications/investeu-programme_en)

Er zal ook financiering beschikbaar worden gesteld voor **verder onderzoek** in het kader van het nieuwe kaderprogramma voor onderzoek en innovatie “Horizon Europa” (bv. verder onderzoek naar een veilige transitie naar geautomatiseerde mobiliteit, naar de veiligheid van voertuigen en infrastructuur, of naar nieuwe opsporingstechnologieën voor drugs).

Wat **ondersteuning en financiering** betreft:

- heeft de Commissie nieuwe maatregelen uitgewerkt om de capaciteitsopbouw op het niveau van de lidstaten te ondersteunen, bijvoorbeeld met betrekking tot “Safe System”-strategieën (methode voor het meten van KPI’s) en in een twinningprogramma (EU-uitwisselingsprogramma inzake verkeersveiligheid);
- blijft de Commissie het gebruik aanmoedigen van financiële steun uit de Europese structuur- en investeringsfondsen voor de verbetering van de veiligheid van de wegeninfrastructuur, met name in lidstaten met relatief slechte verkeersveiligheidsprestaties, alsook het gebruik van de Connecting Europe Facility (CEF);
- heeft de Commissie, in samenwerking met de Europese Investeringsbank, het „Platform voor veiliger vervoer” opgericht;
- stroomlijnt en versterkt de Commissie de financiële steun voor verkeersveiligheidsacties (zoals gezamenlijke grensoverschrijdende acties voor de handhaving van de verkeersveiligheid, georganiseerd in samenwerking tussen politieorganen en op internationaal niveau) in het volgende meerjarig financieel kader, rekening houdend met de complementariteit van de verschillende financieringsinstrumenten; en
- versterkt de Commissie het onderzoek en de innovatie die nodig zijn voor de ontwikkeling en uitvoering van “Safe System”-strategieën, met name in de context van het nieuwe EU-kaderprogramma voor onderzoek en innovatie “Horizon Europa”.

## 4. Belangrijkste actiegebieden en meting

Het beginsel van **beheer op basis van doelstellingen** zorgt ervoor dat de maatregelen goed kunnen worden gefocust. De Commissie zal de verspreiding van kennis en beste praktijken vergemakkelijken en waar nodig een bijdrage leveren met aanbevelingen en/of wetgeving.

Op basis van advies van vooraanstaande deskundigen en na uitgebreid overleg met belanghebbenden is in de mededeling “Europa in beweging” en het strategisch actieplan een **reeks thema’s** naar voren geschoven om de grootste uitdagingen op het gebied van verkeersveiligheid aan te pakken, namelijk: (1) veiligheid van de infrastructuur, (2) veiligheid van voertuigen, (3) veilig weggebruik, met inbegrip van snelheid, alcohol en drugs, afleiding en het gebruik van beschermingsmiddelen, (4) reactie op noodsituaties. De horizontale kwesties handhaving en opleiding spelen een rol in al deze thema’s.

### 4.1 Infrastructuur — veilige wegen en wegkanten

Weginfrastructuur en de wegomgeving spelen volgens ramingen een rol in meer dan 30 % van alle ongevallen. <sup>22</sup>Goed ontworpen en goed onderhouden wegen kunnen het risico op verkeersongevallen verlagen, en “**vergevingsgezinde**” wegen (wegen die volgens de “Safe System”-beginselen zijn aangelegd, bv. met vangrails op de middenberm, zodat stuurfouten niet noodzakelijk ernstige gevolgen hebben) kunnen de ernst van ongevallen doen afnemen.

Het systematisch **in kaart brengen van risico’s en toekennen van veiligheidsbeoordelingen**, d.w.z. *proactieve* beoordelingen ter aanvulling van de traditionele *reactieve* analyse van locaties met veel ongevallen (“hotspots”), zijn nuttige instrumenten om de veiligheidskwaliteit van het wegennet te beoordelen en gerichte investeringen te doen. Het European road assessment programme (**EuroRAP**), een internationale non-profitorganisatie van automobielclubs, wegenautoriteiten en onderzoekers, heeft programma’s voor de beoordeling van wegen uitgevoerd in veel EU-lidstaten. In het kader van dit programma wordt een veiligheidsscore van één tot vijf sterren gegeven aan wegen en weggedeelten. Sommige lidstaten hebben zelf een beoordelingsmethode ontwikkeld.

Ter gelegenheid van een recente herziening van de EU-regels voor de veiligheid van infrastructuur<sup>23</sup> heeft de EU de opdracht gegeven om de risico’s van de wegen van het strategische trans-Europese vervoersnetwerk (TEN-V), de snelwegen en de hoofdwegen in kaart te brengen en er een risicoscore aan te geven, zonder een specifieke methode voor te schrijven. De Commissie zal echter nauw samenwerken met deskundigen van de lidstaten om tot een gemeenschappelijke methode te komen.

Aangezien in het kader van de herziene regels ook werk wordt gemaakt van specificaties voor de **prestaties van verkeerstekens en -markeringen**, met inbegrip van de plaatsing, zichtbaarheid en reflectie ervan, bereiden ze ook de weg voor voor hogere automatiseringsniveaus in voertuigen. Dit is nu al van belang voor de werking van rijhulpsystemen zoals intelligent snelheidsadvies (in het geval van borden met snelheidsbeperkingen) en rijstrookassistentie (in het geval van wegmarkeringen), en zal nog aan belang winnen naarmate de automatisering toeneemt. Volgens de effectbeoordeling van de Commissie hebben deze nieuwe regels het potentieel om tegen 2030 tot 3 200 levens te redden en 20 700 zwaargewonden te voorkomen.

---

<sup>22</sup> Danish Road Traffic Accident Investigation Board (2014), "Why do road traffic accidents happen?"; Elvik, Hove et al (2012), "The Handbook of Road Safety Measures".

<sup>23</sup> Herziening van Richtlijn 2008/96/EG betreffende het beheer van weginfrastructuur (nog niet gepubliceerd): [http://europa.eu/rapid/press-release\\_MEX-19-1377\\_en.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_MEX-19-1377_en.htm)

**Wat veiligheid van de infrastructuur betreft:**

- richt de Commissie een deskundigengroep op om een kader vast te stellen voor wegenreclassificatie waarbij de snelheidsbeperking beter wordt afgestemd op het ontwerp en de inrichting van de weg, overeenkomstig de "Safe System"-benadering;
- zal de Commissie de uitwisseling van ervaringen met "Safe System"-methoden tussen gebruikers faciliteren (bv. in een forum van Europese verkeersveiligheidsauditors);
- zal de Commissie de resultaten publiceren van de veiligheidsbeoordeling van het gehele netwerk (veiligheidsscores) die de lidstaten tegen eind 2024 moeten uitvoeren overeenkomstig de herziene EU-richtlijn betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van wegeninfrastructuur; en
- zal de Commissie nagaan of er verdere behoefte is aan onderzoek en innovatie op het gebied van de veiligheid van de infrastructuur, bv. met betrekking tot nieuwe technologie voor de monitoring van de staat van de infrastructuur.

Een KPI voor wegeninfrastructuur moet een aanduiding zijn van de **veiligheid van een wegennetwerk**, ongeacht het gedrag van weggebruikers of de voertuigtechnologie. Aangezien de veiligheidsscore van het gehele netwerk, die volgens de nieuwe EU-regels vereist is, nog op zich laat wachten (de eerste volledige beoordeling wordt verwacht tegen eind 2024), en nog geen overeenstemming is bereikt over een gemeenschappelijke beoordelingsmethode, bleek het moeilijk om een dergelijke indicator vast te stellen en is er nog meer werk nodig om daar vorm aan te geven.

De diensten van de Commissie zullen samenwerken met de lidstaten om een infrastructuurindicator te definiëren op basis van:

**KPI voor infrastructuur:**

Percentage van de afgelegde afstand op wegen met een veiligheidsscore die boven een overeengekomen drempel ligt.

Deze indicator wordt gebaseerd op een netwerkscore of een beoordelingsmethode en houdt rekening met de afgelegde afstand<sup>24</sup> of een andere proxy voor de blootstelling. Deze indicator zal worden herzien tijdens de lopende werkzaamheden op deskundigenniveau en zal in het kader van de nieuwe EU-regels inzake veiligheid uiteindelijk worden vervangen door de veiligheidsscore voor het gehele netwerk.

## 4.2 Veilige voertuigen

De EU heeft in de voorbije decennia een grote impact gehad op de verbetering van de veiligheid van voertuigen, dankzij de opeenvolgende versies van de verordening betreffende de algemene veiligheid van motorvoertuigen<sup>25</sup> en de verordening betreffende de bescherming van voetgangers<sup>26</sup>, die verplichte en essentiële veiligheidseisen bevatten voor voertuigen die

<sup>24</sup> Veel lidstaten beschikken nog niet over gegevens over de "afgelegde afstand". Het Europees Bureau voor de statistiek (Eurostat) is bezig met het verzamelen van die gegevens.

<sup>25</sup> Verordening (EG) nr. 661/2009 betreffende typegoedkeuringsvoorschriften voor de algemene veiligheid van motorvoertuigen, aanhangwagens daarvan en daarvoor bestemde systemen, onderdelen en technische eenheden.

<sup>26</sup> Verordening (EG) nr. 78/2009 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot de bescherming van voetgangers en andere kwetsbare weggebruikers.

in de EU worden verkocht. Innovaties op het gebied van **voertuigtechnologie** kunnen helpen om zowel het risico op ongevallen als de ernst van ongevallen te beperken via, enerzijds, passieve veiligheidskenmerken zoals veiligheidsgordels, airbags, en de algemene botsbestendigheid van voertuigen, die inzittenden bescherming biedt wanneer een botsing onvermijdelijk is, en anderzijds actieve veiligheidskenmerken, zoals geavanceerde noodremsystemen, intelligente snelheidsassistentie, stabiliteitscontrole en waarschuwingssystemen voor het onbedoeld verlaten van de rijstrook.

Er zij echter ook op gewezen dat, naast de veeleisende EU-wetgeving op het gebied van de veiligheid van voertuigen, voertuigfabrikanten ook werden aangemoedigd om hun voertuigen nog veiliger te maken en met state-of-the-art veiligheidstechnologieën uit te rusten door programma's voor de beoordeling van nieuwe auto's, met name Euro NCAP (European New Car Assessment Programme). **Euro NCAP** wordt geleid door automobielclubs, onderzoeksinstituten en vervoersinstanties en is een waardevol instrument om de veiligheid van de gehele auto te beoordelen, aangezien er een goede correlatie is tussen de testresultaten van Euro NCAP en de gevolgen van echte botsingen. Uit onderzoek is gebleken dat het risico op verkeersdoden en zwaargewonden voor auto's die vijf sterren kregen van Euro NCAP respectievelijk 68 % en 23 % lager is dan voor auto's met twee sterren<sup>27</sup>.

Volgens conservatieve ramingen zal de begin 2019 overeengekomen herziening van de **verordening betreffende de algemene veiligheid**<sup>28</sup> van voertuigen, die een aantal nieuwe geavanceerde veiligheidsvoorzieningen verplicht stelt (intelligente snelheidsassistentie rijstrookassistentie, verbetering van het directe zicht voor bussen en vrachtwagens), tegen 2030 minstens 7 300 levens redden en 38 900 zwaargewonden voorkomen, en tegen 2037 zelfs 25 000 levens en 140 000 zwaargewonden. Deze verordening zal ook bijdragen tot een betere ongevalsanalyse, aangezien alle nieuwe voertuigen moeten worden uitgerust met gegevensrecorders.

Het is ook belangrijk te onderstrepen dat de industrie haar plicht moet nakomen om de consumenten een veilig product te verschaffen en om passende corrigerende maatregelen te nemen in het geval zich veiligheidsproblemen voordoen.<sup>29</sup> Aangezien veiligheidsproblemen zich vaak voordoen wanneer een product in de handel wordt gebracht, zijn regelmatige technische controles belangrijk om ervoor te zorgen dat de consumenten beschermd zijn tijdens de volledige levensduur van een voertuig.

---

<sup>27</sup> Kullgren, Lie, Tingvall (2010), Comparison between Euro NCAP test results and real-world crash data, Traffic Injury Prevention, 2010 Dec 11(6):587-93; Geciteerd in Jeanne Breen Consulting (2018), Study "Preparatory work for an EU road safety strategy 2020-2030", <https://publications.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/bd17c6de-6549-11e8-ab9c-01aa75ed71a1>. Hoewel de Euro NCAP-beoordeling ondertussen gewijzigd is, zijn de resultaten van de studie nog steeds relevant.

<sup>28</sup> [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-19-1793\\_nl.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-19-1793_nl.htm)

<sup>29</sup> In de voorbije drie jaar zijn meer dan 400 relevante kennisgevingen per jaar ontvangen via het systeem voor snelle waarschuwingen RAPEX:

[http://81.247.254.96/QvAJAXZfc/pendoc.htm?document=Rapid\\_Alert\\_System\\_statistics.qvw&host=QVS@vsrv1463&anonymous=true](http://81.247.254.96/QvAJAXZfc/pendoc.htm?document=Rapid_Alert_System_statistics.qvw&host=QVS@vsrv1463&anonymous=true)

Ook **aanbestedingen** bieden een interessante kans om de verkeersveiligheid positief te beïnvloeden. Dit geldt voor particuliere eigenaren van grote wagenparken en bedrijven die logistieke diensten nodig hebben, maar ook voor overheidsopdrachten. De EU onderzoekt hoe zij financiële steun kan verlenen voor initiatieven ter verbetering van de veiligheid van wagenparken in het kader van het „platform voor veiliger vervoer” (zie punt 3.4).

Wat **de veiligheid van voertuigen** betreft, zal de Commissie

- nagaan of het haalbaar en kosteneffectief is om het bestaande wagenpark (met name bussen en vrachtwagens) uit te rusten met geavanceerde rijhulpsystemen;
- samen met de lidstaten, belanghebbenden en de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (VN/ECE) werken aan de uitvoeringsvoorschriften voor de nieuwe verordening betreffende de algemene veiligheid;
- met de lidstaten samenwerken om de omstandigheden mogelijk te maken die noodzakelijk zijn voor de werking van uitschakelbare intelligente snelheidsaanpassing, zoals bepaald in de nieuwe verordening betreffende de algemene veiligheid, met inbegrip van de beschikbaarheid van snelheidsbeperkingen in digitaal formaat, en nagaan of niet-uitschakelbare intelligente snelheidsaanpassing in de toekomst haalbaar is en aanvaard zal worden; en
- de lidstaten aanmoedigen om nationale stimulansen te overwegen om beproefde technologieën sneller ingang te doen vinden (bv. openbare aanbestedingen, beleid inzake veilig reizen, belasting- en verzekeringsprikkels), zonder de concurrentie op de interne markt te verstoren.

De Commissie zal beoordelen of verdere actie noodzakelijk is, onder meer met betrekking tot de voorschriften voor banden (bv. griptests van banden die het einde van hun levensduur hebben bereikt) en het wetgevingskader voor technische controle van voertuigen, met inbegrip van maatregelen om te voorkomen dat eigenaars/houders knoeien met hun voertuig, en of veiligheidsoverwegingen een prominentere plaats moeten krijgen in de EU-wetgeving inzake overheidsopdrachten.

Op dit ogenblik worden grote investeringen gedaan in de ontwikkeling van geconnecteerde en geautomatiseerde voertuigen en hun interactie met andere weggebruikers en met de digitale en fysieke weginfrastructuur. In het kader van het “derde mobiliteitspakket” is een specifieke **EU-strategie inzake geconnecteerde en geautomatiseerde mobiliteit** goedgekeurd.<sup>30</sup> Deze ontwikkelingen bieden een enorm potentieel om bestuurdersfouten te beperken en uiteindelijk helemaal te doen verdwijnen, maar creëren ook nieuwe uitdagingen, zoals cyberbeveiliging en de interactie met „traditionele” voertuigen en andere weggebruikers.

De nieuwe **verordening betreffende de algemene veiligheid** vormt nu, als eerste ter wereld, een duidelijk rechtskader voor de goedkeuring van geautomatiseerde/geconnecteerde

---

<sup>30</sup> Europese Commissie (2018), Mededeling: “Op weg naar geautomatiseerde mobiliteit: een EU-strategie voor de mobiliteit van de toekomst”, COM/2018/283 final.

voertuigen. Aangezien de nieuwe verordening pas vanaf 2022 van toepassing zal zijn op geautomatiseerde voertuigen, hebben de Commissie en de lidstaten richtsnoeren opgesteld voor de goedkeuring van dergelijke voertuigen tijdens de overgangperiode.<sup>31</sup>

De Commissie zet ook een EU-platform op voor de coördinatie van grootschalige tests en proefactiviteiten met geautomatiseerde/geconnecteerde mobiliteit, dat kan worden gebruikt voor verkeersveiligheidskwesties. De resultaten van deze werkzaamheden worden meegenomen in het Europees Partnerschap voor veilig en geautomatiseerd wegvervoer, een prioriteit in het strategische planningsproces van het toekomstige onderzoeks- en innovatieprogramma “Horizon Europa”.

Rekening houdende met de complexiteit van geautomatiseerde rijfuncties, zullen de autoriteiten van de lidstaten toegang eisen tot voertuiggegevens om de aansprakelijkheid vast te stellen bij ongevallen. Bovendien moet worden nagedacht over de wijze waarop het verzamelen van geanonimiseerde gegevens over de veiligheidsprestaties van automatiseringstechnologieën moet worden geregeld, teneinde onderzoek en ontwikkeling op het gebied van verkeersveiligheid mogelijk te maken. Hier spelen belangrijke kwesties op het gebied van gegevenstoegang en gegevensbescherming. Een andere factor zijn de steeds complexere **mens-machine-interfaces** (MMI). Het is belangrijk ervoor te zorgen dat opleiding en kwalificatie worden geactualiseerd om bestuurders in staat te stellen geautomatiseerde voertuigen te besturen wanneer deze in de komende jaren op de markt verschijnen.

---

<sup>31</sup> [https://ec.europa.eu/growth/content/guidelines-exemption-procedure-eu-approval-automated-vehicles\\_en](https://ec.europa.eu/growth/content/guidelines-exemption-procedure-eu-approval-automated-vehicles_en)



### Ter voorbereiding van **geconnecteerde en geautomatiseerde mobiliteit**

- voert de Commissie de EU-strategie inzake geautomatiseerde/geconnecteerde mobiliteit uit;
- heeft de Commissie specificaties opgesteld voor coöperatieve intelligente vervoerssystemen (gedelegeerde handeling in het kader van de richtlijn inzake intelligente vervoerssystemen), met inbegrip van communicatie tussen voertuigen onderling en tussen voertuigen en infrastructuur ([https://ec.europa.eu/transport/themes/its/news/2019-03-13-c-its\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/its/news/2019-03-13-c-its_en)); en
- zal de Commissie nauw samenwerken met belanghebbenden om een proces op gang te brengen voor de ontwikkeling van een gedragscode voor de veilige overgang naar hogere automatiseringsniveaus, teneinde te garanderen dat in de eisen en procedures volledig rekening wordt gehouden met de verkeersveiligheid (gemengd verkeer, interactie met andere weggebruikers, transitie m.b.t. besturing, achteruitgang van vaardigheden, platooning, shuttles enz.), dat de nationale verkeersregels onderling samenhangend zijn en dat ze niet in strijd zijn met de voertuigregels van de EU.

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

De Commissie zal ook aanmoediging en steun verlenen voor onderzoek en innovatie binnen het nieuwe kaderprogramma voor onderzoek en innovatie “Horizon Europa”, voor wat betreft de interactie tussen mens en technologie, met name mens-machine-interfaces en de veilige transitie naar automatisering, rekening houdende met handhaving en beveiliging, alsook met de verdere ontwikkeling van de passieve veiligheid van geautomatiseerde voertuigen en de veiligheid van kritieke voertuigonderdelen.

Na overleg met deskundigen van de lidstaten zullen de diensten van de Commissie gegevens verzamelen voor een KPI voor de veiligheid van voertuigen op basis van Euro NCAP-

#### **KPI voor veiligheid van voertuigen:**

Percentage nieuwe personenauto's met een Euro NCAP-beoordeling boven een vooraf vastgestelde drempel (bv. 4 sterren) - nader te bepalen.

beoordelingen.

Zoals besproken met de deskundigen van de lidstaten zou een indicator op basis van de ouderdom van het wagenpark in de tussentijd een nuttige aanvullende indicator zijn. De diensten van de Commissie zullen met de deskundigen van de lidstaten blijven samenwerken om ook de gegevens van de technische controles te gebruiken als basis voor een aanvullende indicator.

### 4.3 Veilig weggebruik

Veilig weggebruik (snelheid, geen alcohol en drugs achter het stuur, geen afleiding tijdens het rijden, het dragen van de veiligheidsgordel en het gebruik van kinderbeveiligingssysteem, het dragen van een helm) is de derde pijler voor het voorkomen en beperken van het aantal doden en zwaargewonden bij ongevallen. De menselijke factor speelt een cruciale rol op het gebied van verkeersveiligheid. De Commissie zal dan ook nauw samenwerken met de lidstaten, aangezien deze kwesties van oudsher op nationaal niveau werden geregeld. De focus op algemene opleiding en bewustmaking is in het algemeen minder doeltreffend gebleken en minder prominent aanwezig in moderne “Safe System”-benaderingen, maar de afgifte van rijbewijzen, gerichte opleiding en bewustmaking, ondersteund door sterke en volgehouden handhavingsregelingen, hebben allemaal een belangrijke rol te spelen om ervoor te zorgen dat weggebruikers **over de capaciteiten beschikken en bereid zijn om wegen en voertuigen veilig te gebruiken.**

De EU-richtlijn betreffende het rijbewijs<sup>32</sup>, waarbij een geharmoniseerd EU-model voor rijbewijzen is vastgesteld en minimumeisen voor het verkrijgen van een rijbewijs zijn ingevoerd, is een van de meest tastbare en bekende instrumenten van het verkeersveiligheidsbeleid van de EU. Samen met de onlangs gemoderniseerde richtlijn inzake de opleiding van beroepschauffeurs<sup>33</sup> vormt zij een kader voor rijbewijzen en opleiding dat up-to-date moet worden gehouden met de technologische ontwikkelingen van voertuigen en infrastructuur.

Regels met betrekking tot snelheidslimieten en alcoholgebruik, alsook de handhaving daarvan, zijn een bevoegdheid van de lidstaten, maar de verantwoordelijkheid voor de vaststelling van snelheidsbeperkingen op niet-snelwegen of stedelijke wegen wordt vaak wordt overgelaten aan regio's of gemeenten. Er kan echter ook een belangrijke EU-dimensie zijn - de EU heeft wetgeving vastgesteld om verkeersovertreders uit een andere lidstaat gemakkelijker te kunnen vervolgen door de lidstaat waar zij de overtreding hebben begaan. Niet-ingezeten bestuurders in de EU vertegenwoordigen ongeveer 5 % van het verkeer, maar begaan ongeveer 15 % van de verkeersovertredingen. Op dit moment is de wetgeving inzake **grensoverschrijdende handhaving**<sup>34</sup>, die betrekking heeft op de zwaarste overtredingen, zoals snelheidsovertredingen, door het rode licht rijden, geen veiligheidsgordel dragen en alcoholgebruik achter het stuur, beperkt tot de uitwisseling van informatie over in het buitenland begane overtredingen tussen autoriteiten. De diensten van de Commissie onderzoeken momenteel hoe deze wetgeving doeltreffender kan worden gemaakt. Een andere vraag die moet worden onderzocht, is of de wederzijdse erkenning van intrekkingen van

---

<sup>32</sup> Richtlijn 2006/126/EG betreffende het rijbewijs.

<sup>33</sup> Richtlijn 2003/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2003 betreffende de vakbekwaamheid en de opleiding en nascholing van bestuurders van bepaalde voor goederen- en personenvervoer over de weg bestemde voertuigen, tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad en Richtlijn 91/439/EEG van de Raad en tot intrekking van Richtlijn 76/914/EEG van de Raad (PB L 226 van 10.9.2003).

<sup>34</sup> Richtlijn (EU) 2015/413 ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen.

rijbewijzen en strafpunten tussen landen (die het rijbewijs met strafpunten hebben ingevoerd) haalbaar is en een toegevoegde waarde biedt.

#### 4.3.1 Veilige snelheid

Ongeveer een derde van alle dodelijke ongevallen zijn (gedeeltelijk) te wijten aan **overdreven of onaangepaste snelheid**<sup>35</sup>. Uit onderzoek blijkt dat bij overdreven snelheid het risico om betrokken te raken in een ongeval 12,8 keer groter is<sup>36</sup>. Bovendien veroorzaken ongevallen tegen hoge snelheid veel meer schade dan bij lagere snelheden. De Europese Raad voor Transportveiligheid (ETSC) heeft op basis van onderzoeksresultaten<sup>37</sup> berekend dat een verlaging van de gemiddelde snelheid met slechts 1 km/h op alle wegen in de EU meer dan 2 200 levens per jaar zou redden.

Het is moeilijk om de naleving van de snelheidsbeperkingen te vergelijken tussen verschillende lidstaten, maar gezien het belang hiervan zal de Commissie, op basis van de resultaten van objectieve waarnemingen door deskundigen uit de lidstaten, gegevens verzamelen voor een KPI voor snelheid.

#### **KPI voor snelheid:**

Percentage voertuigen dat zich aan de snelheidslimiet houdt.

#### 4.3.2 Rijden onder invloed (alcohol, geneesmiddelen en drugs)

Het probleem van **rijden onder invloed van alcohol** is moeilijk te kwantificeren (de gegevensverzamelingsmethoden lopen sterk uiteen), maar volgens realistische schattingen speelt alcohol een rol in ongeveer 25 % van alle dodelijke verkeersongevallen<sup>38</sup>.

De omvang van het **geneesmiddelen- en drugsgebruik achter het stuur** is nog moeilijker vast te stellen aangezien er geen geharmoniseerde testmethoden bestaan en gegevens nog niet systematisch worden verzameld. Uit onderzoek is echter gebleken dat rijden onder invloed van bepaalde voorschriftplichtige geneesmiddelen en illegale drugs het risico op ongevallen met een factor 2 tot 7 kan vergroten<sup>39</sup>.

Momenteel beveelt de Commissie voor bestuurders in het algemeen een **maximaal toegestaan alcoholgehalte in het bloed (BAC)** van 0,5 % aan<sup>40</sup>. Sommige lidstaten en veiligheidsorganisaties hebben ervoor gepleit om dit te herzien, om een sterkere harmonisatie

35 OESO/ECMV (2006): Speed management.

36 Dingus et al (2016): Driver crash risk factors and prevalence evaluation using naturalistic driving data.

37 Elvik et al. (2019): Elvik R, Vadeby A, Høls T and van Schagen I (2019) Updated estimates of the relationship between speed and road safety at the aggregate and individual levels.

38 Ongevallen waarbij ten minste een van de betrokken partijen zich onder invloed van alcohol bevond; European Commission (2014), studie over de preventie van rijden onder invloed door het gebruik van alcoholsloten, eindverslag.

39 Eindverslag van het DRUID-project (2012) ([http://www.emcdda.europa.eu/publications/thematic-papers/druid\\_en](http://www.emcdda.europa.eu/publications/thematic-papers/druid_en)).

40 Aanbeveling van de Commissie van 17 januari 2001 betreffende het wettelijk toegestane alcoholpromillage voor bestuurders van motorvoertuigen.

mogelijk te maken en misschien ook om strenger te kunnen optreden tegen risicogroepen als beroepschauffeurs of jonge bestuurders.

Iedereen is het erover eens dat een KPI voor rijden onder invloed van geneesmiddelen en drugs zeer belangrijk, maar nog niet haalbaar is. Er is nog meer werk nodig op het gebied van de testprocedures, wegens de grote verscheidenheid aan psychoactieve stoffen (zowel legaal als illegaal) die moeten worden opgespoord. Ook de kosten en grote verschillen tussen de praktijken in de lidstaten vormen een probleem. De werkzaamheden moeten dus worden voortgezet, maar tot dusver heeft de Commissie nog geen KPI vastgesteld.

Een KPI voor rijden onder invloed van alcohol lijkt haalbaarder, maar er zijn nog steeds grote verschillen in de gebruikte methodes. Een KPI op basis van willekeurige tests op alcohol in het bloed geniet de voorkeur omdat dit over het algemeen een accuraat beeld geeft van de situatie. Aangezien willekeurige tests duur zijn en in sommige lidstaten niet toegestaan, worden de resultaten van tijdens handhavingsacties afgenomen ademtests als de op een na beste optie beschouwd. Als geen van beide opties om objectieve redenen haalbaar is, mogen ook gegevens van door bestuurders zelf gerapporteerd gedrag op basis van anonieme enquêtes

**KPI voor nuchter rijden:**

Percentage bestuurders binnen de wettelijke grenswaarde voor het bloedalcoholgehalte.

worden aanvaard.

### 4.3.3 Afleiding tijdens het rijden voorkomen

Er zijn steeds meer aanwijzingen dat **afleiding** tijdens het rijden, met name door mobiele apparaten zoals smartphones, maar ook door in het voertuig geïntegreerde elektronische systemen, in belangrijke mate bijdraagt tot ongevallen. Uit onderzoek is gebleken dat bellen het risico op een ongeval met 12,2 keer doet stijgen, en sms'en met 6,1 keer<sup>41</sup>. Afleiding bleek een factor te zijn in 10 tot 30 % van alle verkeersongevallen, en de Spaanse autoriteiten hebben gemeld dat dit in 2017 de grootste risicofactor was, vóór snelheid en alcohol<sup>42</sup>. Er is echter nog meer onderzoek nodig naar de omvang van het probleem (en naar mogelijke oplossingen). De eerste stappen worden echter al gezet. Op technisch niveau zal in de herziene verordening inzake de algemene veiligheid van voertuigen worden bepaald dat waarschuwingssystemen tegen vermoeidheid en afleiding, die de oplettendheid van de bestuurder beoordelen en zo nodig een waarschuwing geven, verplicht in voertuigen moeten worden geïnstalleerd.

Aangezien het toegenomen gebruik van **mobiele apparaten**, hoofdzakelijk smartphones, en met name sms-toepassingen, ertoe geleid heeft dat afleiding steeds vaker een factor is bij ongevallen, werd het manuele gebruik van mobiele apparaten tijdens het rijden gekozen als een eenvoudige en meetbare maatstaf om de afleiding van de bestuurder te beoordelen, met

#### **KPI voor afleiding van de bestuurder:**

Percentage bestuurders dat niet manueel gebruik maakt van mobiele apparatuur.

het oog op de vaststelling van een KPI<sup>43</sup>.

### 4.3.4 Gebruik van veiligheidsgordels, kinderbeveiligingssystemen en beschermingsmiddelen

Uit een raming op basis van gegevens uit de Europese CARE-gegevensbank<sup>44</sup> is gebleken dat nu reeds ongeveer 5 700 levens per jaar worden gered in de EU door het gebruik van veiligheidsgordels en kinderbeveiligingssystemen, en dat nog eens 2 800 levens zouden kunnen worden gered als alle inzittenden van auto's een veiligheidsgordel zouden dragen. In de EU-wetgeving is bepaald dat het gebruik van veiligheidsgordels in touringcars verplicht is<sup>45</sup>. Uit bepaalde studies is echter gebleken dat deze verplichting zeer slecht wordt nageleefd<sup>46</sup>.

41 Dingus et al (2016): Driver crash risk factors and prevalence evaluation using naturalistic driving data.

42 <http://www.dgt.es/Galerias/prensa/2018/09/NP-campana-de-distracciones.pdf>

43 Er werd gekozen voor een negatieve formulering (% chauffeurs die NIET manueel gebruik maken van een mobiel apparaat) om verarring met de resultaten van andere indicatoren te vermijden.

44 [https://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/specialist/statistics\\_en](https://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/statistics_en)

45 Richtlijn 2003/20/EG inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten betreffende het verplichte gebruik van veiligheidsgordels in voertuigen van minder dan 3,5 ton.

46 Fundación MAPFRE (2017), verslag over het gebruik van de veiligheidsgordel in bussen (enkel in het Spaans), <https://www.fundacionmapfre.org/documentacion/publico/i18n/consulta/registro.cmd?id=159788>.

Het gebruik van **valhelmen** door motorrijders en bromfietzers kan het aantal dodelijke letsels zeer sterk doen afnemen. Als alle bestuurders van gemotoriseerde tweewielers een helm zouden dragen, kunnen naar schatting 206 levens per jaar worden gered<sup>47</sup>.

Over de vraag of het dragen van een helm ook verplicht moet worden gesteld voor **fietzers**, lopen de meningen uiteen, ook tussen de lidstaten. Sommige lidstaten hebben helmen verplicht gesteld voor kinderen. Er zijn harde bewijzen voor de doeltreffendheid van helmen: uit onderzoek is gebleken dat helmen het aantal ernstige en dodelijke hoofdletsels met ongeveer twee derde doen afnemen (met 65 % voor dodelijke en 69 % voor ernstige hoofdletsels)<sup>48</sup>.

Op dit gebied zullen de volgende twee KPI's worden gebruikt:

**KPI voor het gebruik van veiligheidsgordels en kinderbeveiligingssystemen:**

Percentage inzittenden dat correct gebruik maakt van een veiligheidsgordel of bevestigingssysteem voor kinderen.

**KPI voor beschermingsuitrusting:**

Percentage bestuurders van gemotoriseerde tweewielers en fietsers dat een beschermende helm draagt.

### 5.3.5 Nieuwe mobiliteitspatronen en demografische veranderingen

Er vinden momenteel ingrijpende wijzigingen plaats in de **mobiliteitspatronen**. Steeds meer mensen kiezen voor de **fiets** (ook elektrische fietsen) of gaan **te voet**, hetzij uit milieuoverwegingen, hetzij om redenen van persoonlijke gezondheid en fitheid, met gevolg dat er steeds meer kwetsbare en onbeschermden weggebruikers zijn. Een actiever mobiliteitsbeleid, met name in stedelijke gebieden, kan voor een ommekeer zorgen met een daling van de CO<sub>2</sub>-emissies, betere luchtkwaliteit en minder congestie. Maatregelen die deze mobiliteitskeuzes aanmoedigen, moeten echter ook systematisch rekening houden met veiligheidsoverwegingen.

**Vormen van deelmobiliteit** (auto- of fietsdelen) vergroten de mobiliteitskeuze en hebben een positief effect op het milieu, met name omdat autodelen steeds meer gefocust is op elektrische auto's. Er zijn echter nog steeds uitdagingen: het is mogelijk dat deelauto's zijn uitgerust met veiligheidsvoorzieningen waarmee de bestuurders niet vertrouwd zijn; de gevolgen daarvan voor de veiligheid moeten nog worden bepaald. Deelauto's zullen ook minder snel ingang vinden bij bepaalde gebruikersgroepen (voornamelijk gezinnen) als ze niet met kinderbeveiligingssystemen zijn uitgerust. Als deelauto's nieuwer en beter onderhouden zijn dan de gemiddelde particuliere auto, zal dat dan weer gunstig zijn voor de verkeersveiligheidsdoelstellingen.

Een nieuwe uitdaging, met name in stedelijke omgevingen, is de wildgroei aan **“free floating”-regelingen** voor deelfietsen (elektrische en conventionele) en elektrische steps,

---

<sup>47</sup> Jeanne Breen Consulting (2018).

<sup>48</sup> Olivier, Creighton (2016), Bicycle helmets and helmet use: a systematic review and meta-analysis, International Journal of Epidemiology.

d.w.z. die gebruikers kunnen achterlaten waar zij willen. Zij verrijken de mobiliteitsmix in de stad, maar de lidstaten en gemeentelijke autoriteiten vinden moeilijk de juiste basis om ze veilig te gebruiken op een wijze die innovatieve vormen van stedelijke mobiliteit aanmoedigt, maar ook de veiligheid garandeert. Er zijn momenteel geen concrete initiatieven op dit gebied, maar de Commissie faciliteert de uitwisseling van ervaringen tussen de autoriteiten van de lidstaten en gaat na hoe zij kan zorgen voor een veilig kader voor het gebruik van deze mobiliteitsmiddelen.

Demografische veranderingen leiden tot een toenemend percentage van **ouderen** die behoefte hebben aan veilige vormen van mobiliteit. Veilige mobiliteit moet ook inclusief zijn en tegemoetkomen aan de behoeften van mensen met een handicap.

Ten slotte, maar daarom niet minder belangrijk, is het aspect **veiligheid op het werk**, dat met

**Wat veilig weggebruik betreft:**

- heeft de Commissie het voortouw genomen in de actualisering van het VN/ECE-reglement dat veiligheidsgordelverklappers voor alle stoelen in personenauto's, zowel vooraan als achteraan, en alle stoelen vooraan in vrachtwagens en bussen verplicht stelt;
- beoordeelt de Commissie de opties om de effectiviteit van de richtlijn inzake grensoverschrijdende handhaving van de verkeersveiligheid te verbeteren, op basis van een evaluatie die in 2016 is uitgevoerd;
- beoordeelt de Commissie een mogelijke herziening van de Europese richtlijn betreffende het rijbewijs, alsook een mogelijk wetgevingsinitiatief inzake de wederzijdse erkenning van intrekkingen van rijbewijzen;
- gaat de Commissie na hoe de EU-aanbeveling inzake de toegestane alcoholconcentratie in het bloed kan worden versterkt, bv. door strengere beperkingen aan te bevelen voor beroepschauffeurs en/of onervaren bestuurders en door richtsnoeren voor het gebruik van alcoholsloten op te stellen.

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

De Commissie zal voorts ook de verkeersveiligheidsaspecten van ruimtelijke ordening, veiligheid op het werk, rijgeschiktheid en nieuwe bedrijfsmodellen in het personenvervoer onderzoeken. De Commissie zal ook aanmoediging en steun verlenen in het kader van het volgende programma voor onderzoek en ontwikkeling "Horizon Europa", teneinde informatie te verzamelen om het verkeersveiligheidsbeleid te onderbouwen, met inbegrip van nieuwe mobiliteitspatronen en maatschappelijke veranderingen.



name relevant is voor vervoerders en andere vervoersgerelateerde bedrijven.

#### 4.4 Snelle en doeltreffende reactie op ongevallen

Ongeveer 50 % van de verkeersdoden overlijdt ter plaatse of op weg naar het ziekenhuis. Van degenen die in een ziekenhuis worden opgenomen, overlijdt 15 % binnen vier uur na het ongeval, en 35 % later dan 4 uur na het ongeval<sup>49</sup>. Zorg na een ongeval (traumazorg) of traumabeheer verwijst naar de eerste medische behandeling na een ongeval, ongeacht of deze op de plaats van het ongeval, tijdens het vervoer naar een medisch centrum of later wordt toegediend. **Doeltreffende zorg na ongevallen**, met inbegrip van snelle overbrenging naar de correcte faciliteit door gekwalificeerd personeel, beperkt de gevolgen van verwondingen. Uit onderzoek blijkt dat het aantal doden met een derde zou dalen<sup>50</sup> als de tijd tussen het ongeval en de aankomst van de hulpdiensten van 25 tot 15 minuten kan worden teruggebracht, en dat systematische opleiding van reddings- en ambulanceteams de tijd die nodig is om geknelde slachtoffers van een ongeval met een auto of vrachtwagen te bevrijden met 40 tot 50 % kan doen dalen<sup>51</sup>.

In dit verband monitort de Commissie nauwlettend de effecten van de uitrol van **eCall**<sup>52</sup>, het geautomatiseerd noodoproepsysteem bij ongevallen.

##### Wat **zorg na een ongeval** betreft,

- beoordeelt de Commissie de gevolgen van eCall en de eventuele uitbreiding ervan naar andere voertuigcategorieën (zware bedrijfsvoertuigen, bussen en touringcars, motorfietsen en landbouwtractoren);
- faciliteert de Commissie nauwere contacten tussen verkeersveiligheidsinstanties en de gezondheidssector om de verdere praktische noden en onderzoeksbehoeften te beoordelen (bv. hoe diagnoses ter plaatse, communicatiesystemen en normen voor noodhulpdiensten kunnen worden verbeterd, hoe reddingsprocedures verder kunnen worden ontwikkeld, hoe de kwalificaties van het personeel en de medische voorzieningen beter kunnen worden afgestemd op de verwondingen in kwestie, hoe gewonden sneller naar spoeddiensten of medische hulp sneller naar de plaats van een ongeval kan worden gebracht, bv. met drones).

Op basis van de technische samenwerking tussen de diensten van de Commissie en

##### **KPI voor zorg na een ongeval:**

Tijd die verstrijkt, in minuten en seconden, tussen de noodoproep na een botsing met gewonden en de aankomst van de hulpdiensten.

<sup>49</sup> Europese Commissie (2018), ERSO Synthesis on post-impact care.

<sup>50</sup> Sánchez-Mangas, García-Ferrer, de Juan, Arroyo (2010), The probability of death in road traffic accidents. How important is a quick medical response? Accident Analysis and Prevention 42 (2010) 1048.

<sup>51</sup> Europese Commissie (2018), ERSO Synthesis on post-impact care.

<sup>52</sup> [https://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action\\_plan/ecall\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/ecall_en)

deskundigen uit de lidstaten, zal de volgende KPI worden gebruikt:

## 5. Situatie in de rest van de wereld en rol van de EU

De EU heeft de veiligste wegen in de wereld, met slechts 2 % van de naar schatting 1,35 miljoen verkeersdoden wereldwijd. Hoewel er nog veel moet worden gedaan, is het belangrijk om na te denken over welke initiatieven, op alle niveaus, het grootste effect hebben gehad in de afgelopen decennia en welke Europese ervaringen het meest van nut kunnen zijn voor andere regio's in de wereld. Het gaat om de beheerswijze van het verkeersveiligheidskader van de EU en over de keuze van KPI's en de onderliggende maatstaven.

In het verleden lag de focus van de Commissie meestal op de **nabije buurlanden**, met name de landen van de Westelijke Balkan en het Oostelijk Partnerschap. Beide regio's hebben in 2018 verkeersveiligheidsverklaringen ondertekend, en de EU steunt hen in de tenuitvoerlegging ervan. De EU is zich echter steeds meer bewust van haar mondiale rol. Verkeersveiligheid is een van de domeinen die gekozen is voor **intensievere samenwerking met het Afrikaanse continent**, in het kader van een taskforce EU-Afrika<sup>53</sup> die gezamenlijk georganiseerd is door de Europese Commissie en de Commissie van de Afrikaanse Unie. In 2019 hebben drie vergaderingen van de verkeersveiligheidscluster plaatsgevonden. Dit zou moeten leiden tot concrete aanbevelingen voor verdere samenwerking. Overeenkomstig de connectiviteitsstrategie tussen de EU en Azië bevordert de Commissie de verkeersveiligheid door de uitwisseling van beste praktijken en de meest geschikte oplossingen om het aantal doden en gewonden in het verkeer te doen afnemen, in samenwerking met de Aziatische landen<sup>54</sup>. In 2019 is nauw samengewerkt met de ASEAN-landen via het E-READI-project<sup>55</sup>.

De EU draagt bij tot het nieuw opgerichte **VN-Trustfonds voor de verkeersveiligheid** en heeft een zetel in de adviesraad van dit orgaan.

Nadenken over de rol van de EU op het gebied van verkeersveiligheid betekent ook dat de rol ten aanzien van de Verenigde Naties en in het bijzonder de **Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (VN/ECE)** moet worden beoordeeld. De EU spreekt al met één stem over voertuigreglementen (het Wereldforum voor de harmonisatie van voertuigreglementen, WP29), is partij bij de twee overeenkomsten inzake voertuigreglementen<sup>56</sup> en heeft zeer actief meegewerkt aan de oprichting van een speciale werkgroep inzake geautomatiseerde en geconnecteerde voertuigen (werkgroep inzake geautomatiseerde/autonome en geconnecteerde voertuigen). Nu een mogelijke wijziging van de verdragen van Wenen en Genève inzake het wegverkeer wordt besproken in het mondiaal VN-forum voor de veiligheid van het wegverkeer (WP1), in verband met de uitrol van automatisering, moet worden nagegaan hoe de rol van de EU kan worden versterkt.

De **mondiale ministeriële conferentie over verkeersveiligheid** in Stockholm in februari 2020 is een belangrijke gelegenheid om de balans op te maken van het huidige „VN-decennium voor actie op het gebied van verkeersveiligheid” en om richtsnoeren te ontwikkelen voor het komende decennium, onder meer ook met betrekking tot mondiale doelstellingen. In het kader van punt 3.6 van de doelstellingen inzake duurzame ontwikkeling wordt ernaar gestreefd het aantal doden en gewonden in het wegverkeer tegen 2020 te

---

<sup>53</sup> [https://ec.europa.eu/transport/modes/air/news/2019-01-24-africa-europe-alliance\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes/air/news/2019-01-24-africa-europe-alliance_en)

<sup>54</sup> [https://eeas.europa.eu/sites/eeas/files/joint\\_communication\\_-\\_connecting\\_europe\\_and\\_asia\\_-\\_building\\_blocks\\_for\\_an\\_eu\\_strategy\\_2018-09-19.pdf](https://eeas.europa.eu/sites/eeas/files/joint_communication_-_connecting_europe_and_asia_-_building_blocks_for_an_eu_strategy_2018-09-19.pdf)

<sup>55</sup> [https://ec.europa.eu/europeaid/enhanced-regional-eu-asean-dialogue-instrument-e-readi-action-document\\_en](https://ec.europa.eu/europeaid/enhanced-regional-eu-asean-dialogue-instrument-e-readi-action-document_en)

<sup>56</sup> Zie Besluiten 97/836/EG en 2000/125/EG van de Raad.

halveren. Punt 11.2 van die doelstellingen is gericht op de totstandbrenging van veilige en duurzame stedelijke vervoerssystemen voor iedereen en op de verbetering van de verkeersveiligheid, met bijzondere aandacht voor kinderen en kwetsbare weggebruikers.

Gezien de omvang van het wereldwijde verkeersveiligheidsprobleem, is er behoefte aan nieuwe mondiale doelstellingen op middellange termijn. Een andere belangrijke vraag is hoe de doelstellingen inzake verkeersveiligheid kunnen worden gekoppeld aan andere ontwikkelingsdoelstellingen, met name duurzaamheid en volksgezondheid, om er maar twee te noemen.

**Wat verkeersveiligheidsactiviteiten buiten de EU betreft,**

- levert de Commissie een bijdrage tot het nieuw opgerichte VN-Trustfonds voor de verkeersveiligheid en heeft zij een zetel in de adviesraad van dit orgaan;
- organiseert de Commissie samen met de Commissie van de Afrikaanse Unie de verkeersveiligheidscluster van de taskforce Vervoer EU-Afrika;
- zal de Commissie de samenwerking met de EU-buurlanden op het gebied van verkeersveiligheid verder ontwikkelen, met name met de Westelijke Balkan en het Oostelijk Partnerschap, op basis van verkeersveiligheidsverklaringen die in 2018 zijn vastgesteld, met name door goede praktijken uit te wisselen en capaciteit op te bouwen;
- zal de Commissie de agenda inzake voertuigreglementen blijven steunen in de VN/ECE, zoals vereist uit hoofde van de nieuwe verordening inzake de algemene veiligheid van voertuigen;
- beoordeelt de Commissie hoe de coördinatie van de verkeersregels (Verdagen van Genève en Wenen van de VN) kan worden versterkt, ook op EU-niveau, zodat de verkeersregels op geharmoniseerde wijze kunnen worden aangepast aan coöperatieve, geconnecteerde en autonome mobiliteit; en
- zal de Commissie nagaan in hoeverre onderzoek en innovatie in het volgende EU-kaderprogramma voor onderzoek en innovatie “Horizon Europa” kan bijdragen tot een drastische verbetering van de verkeersveiligheid buiten de EU, met name in ontwikkelingslanden.

## 6. Toezicht en evaluatie

De hierboven beschreven eerste acht KPI's zullen, samen met de resultaatindicatoren inzake doden en zwaargewonden, de **basis vormen voor het toezicht op de vooruitgang** van de gezamenlijke werkzaamheden op het gebied van verkeersveiligheid op het niveau van de EU en de lidstaten en op regionaal en lokaal niveau. De lidstaten zullen in 2020 van start kunnen gaan met het verzamelen van gegevens. 2020 wordt dan ook het referentiejaar voor het bepalen van de waarde van de indicatoren. Vanaf 2020 zal de Commissie de gegevens samen

met deskundigen uit de lidstaten analyseren, en vanaf 2021 zal zij hier verslag over uitbrengen. De werkzaamheden om de **bestaande KPI's te versterken** en nieuwe op te stellen, zullen worden voortgezet.

In een volgende fase zal de Commissie ook samen met de lidstaten **streefdoelen** opstellen op basis van de indicatoren, voor zover dit mogelijk is. Hierbij moet rekening worden gehouden met het feit dat de streefcijfers niet vergelijkbaar zullen zijn tussen lidstaten met verschillende regels (bv. verschillende grenswaarden voor alcoholgehalte in het bloed, fietshelm verplicht of niet).

De vooruitgang zal in de eerste plaats worden gemonitord in de **groep op hoog niveau inzake verkeersveiligheid**. De Commissie is begonnen met het openstellen van één vergadering van deze groep per jaar voor **belanghebbenden**, teneinde de transparantie en inclusiviteit van het werk van de groep te garanderen en profijt te trekken van een zo breed mogelijke input in de besluitvorming.

Bovendien zal de Commissie — om de twee jaar — een **conferentie over de resultaten** organiseren, die openstaat voor alle publieke en private belanghebbenden; tijdens deze conferenties, die de deelnemers een forum voor analyse en uitwisseling bieden, zal de balans worden opgemaakt van de geboekte vooruitgang.

## BIJLAGE: Lijst van KPI's en basismethodologie

<b>Indicator</b>		<b>Definitie</b>
1	Snelheid	Percentage voertuigen dat zich aan de snelheidslimiet houdt
2	Veiligheidsgordel	Percentage inzittenden dat correct gebruik maakt van een veiligheidsgordel of bevestigingssysteem voor kinderen
3	Beschermingsmiddelen	Percentage fietsers en bestuurders van gemotoriseerde tweewielers dat een beschermende helm draagt
4	Alcohol	Percentage bestuurders binnen de wettelijke grenswaarde voor het bloedalcoholgehalte
5	Afleiding	Percentage bestuurders dat NIET manueel gebruik maakt van mobiele apparatuur
6	Veiligheid van voertuigen	Percentage nieuwe personenauto's met een EuroNCAP-veiligheidsscore die gelijk is aan of hoger is dan een vooraf vastgestelde drempel*
7	Infrastructuur	Percentage van de afstand die is afgelegd op wegen met een veiligheidsscore boven een overeengekomen drempelwaarde*
8	Zorg na ongevallen	Tijd die verstrijkt, in minuten en seconden, tussen de noodoproep na een ongeval met gewonden en de aankomst van de noodhulpdiensten op de plaats van het ongeval

\* Voor deze KPI zijn aanvullende definities gepland.

## Algemene overwegingen

De onderstaande methodologische overwegingen gelden voor alle indicatoren:

- Geografische dekking: in beginsel moet de indicator representatief zijn voor het hele grondgebied van de lidstaat. Als er uitzonderingen zijn (bv. voor eilanden), moeten deze nauwkeurig worden gedefinieerd en door de betrokken lidstaten aan de Commissie worden meegedeeld.
- Steekproefname: wanneer gebruik wordt gemaakt van een steekproef om de waarde van de indicator te bepalen, mogen de lidstaten zelf hun eigen steekproefmethode vaststellen. Het zou natuurlijk nuttig zijn mochten de lidstaten in de loop van de tijd samenwerken met de Commissie om tot een gemeenschappelijke basis voor steekproefname te komen. Ondertussen moet de steekproefname worden gebaseerd op erkende statistische technieken, die tot doel hebben een representatief resultaat te bereiken.
  - De steekproefname moet zoveel mogelijk willekeurig zijn (het is aan de lidstaat om de precieze methode te bepalen);
  - Steekproefgrootte: het is aan de lidstaten om de benodigde omvang van de steekproef te bepalen;
  - Wanneer gebruik wordt gemaakt van aggregatiemethoden, moeten deze tot doel hebben de resultaten te wegen op basis van afgelegde afstand.
- Verhouding tussen de indicatoren en de verkeersregels:

Er zij op gewezen dat sommige indicatoren betrekking hebben op gedragingen die door verkeerswetten worden geregeld; in sommige gevallen verschillen deze wetten tussen de lidstaten. Het maximale alcoholgehalte in het bloed kan bijvoorbeeld verschillen, en daar moet rekening mee worden gehouden wanneer de resultaten worden bekeken. Dit geldt ook voor fietshelmen: in het algemeen zijn deze niet verplicht, behalve in sommige gevallen voor kinderen. Andere domeinen, zoals veiligheidsscores voor voertuigen die beter zijn dan de minima voor typegoedkeuring, staan los van de wettelijke verplichtingen.

In elk geval zal een methodologische nota aan de indicatorresultaten worden toegevoegd om deze situatie te verduidelijken.

## KPI 1. Kernprestatie-indicator voor snelheid

### Achtergrond

Snelheid wordt zeer regelmatig genoemd als een van de vaakst voorkomende oorzaken en houdt verband met zowel de frequentie als de ernst van ongevallen.

### Definitie

- **Percentage voertuigen dat zich aan de snelheidslimiet houdt.**

### Methode

<b>Methodologische aspecten</b>	
<b>Aspect</b>	<b>Methodologische minimumvereisten</b>
Wegtype	De indicator moet betrekking hebben op snelwegen, gewone wegen in het buitengebied en wegen in stedelijk gebied. De resultaten moeten afzonderlijk worden vermeld voor de drie verschillende wegtypes.
Voertuigtype	De indicator moet minstens betrekking hebben op personenvoertuigen (auto's). Bussen en vrachtwagens (licht [minder dan 3,5 ton] en zwaar [meer dan 3,5 ton]) en gemotoriseerde tweewielers zijn facultatief in een eerste fase (indien mogelijk moeten de resultaten voor elk voertuigtype afzonderlijk worden vermeld).
Plaats	De lidstaten beslissen over de plaats van de metingen, maar ze mogen niet plaatsvinden in de omgeving van vaste of mobiele camera's. Deze keuze van de plaatsen moet worden gebaseerd op een willekeurige steekproefname, indien mogelijk, en moet in elk geval tot doel hebben een representatieve steekproef te nemen.
Tijdstip van de dag	Overdag, bij een vlotte verkeersdoorstroming; de nachtindicator moet optioneel zijn vanwege de hogere kosten. De resultaten voor dag en nacht moeten afzonderlijk worden vermeld.
Dag van de week	De metingen worden verricht op dinsdag, woensdag of donderdag. Metingen in het weekend zijn ook mogelijk, maar facultatief; als dergelijke metingen worden verricht, moeten ze afzonderlijk worden vermeld.
Maand	De metingen worden bij voorkeur in het late voorjaar en/of de vroege herfst uitgevoerd.
Weer	De metingen mogen niet worden uitgevoerd bij slechte weersomstandigheden (bv. zware regen, sneeuw, ijs, harde wind of mist). De lidstaten stellen de uitsluitingscriteria vast en brengen er, samen met de gegevens, verslag over uit.



<b>Methodologische aspecten</b>	
<b>Aspect</b>	<b>Methodologische minimumvereisten</b>
Tolerantie	Geen tolerantie (boven de foutmarge van het meetapparaat), d.w.z. dat de geregistreerde waarden gelijk moeten zijn aan de door het instrument gemeten waarden.

## KPI 2. KPI voor het gebruik van veiligheidsgordels en kinderbeveiligingssystemen

### Achtergrond

Het gebruik van de veiligheidsgordels en kinderbeveiligingssystemen is een essentieel onderdeel van de passieve veiligheid. Een aanzienlijk gedeelte van de dodelijk of zwaargewonde voertuiginzittenden heeft de veiligheidsgordel of het kinderbeveiligingssysteem niet correct gebruikt.

### Definitie van de KPI voor veiligheids- en kinderbeveiligingssystemen

- **Percentage inzittenden dat correct gebruik maakt van een veiligheidsgordel of bevestigingssysteem voor kinderen.**

### Methode

<b>Methodologische aspecten</b>	
<b>Aspect</b>	<b>Methodologische minimumvereisten</b>
Methode voor het verzamelen van gegevens	Directe waarneming (indien van toepassing met behulp van camera's).
Wegtype	De indicator moet betrekking hebben op snelwegen, wegen in het buitengebied en wegen in stedelijk gebied. De resultaten mogen afzonderlijk worden vermeld voor de drie verschillende wegtypes, indien beschikbaar.
Voertuigtype	De indicator moet minstens betrekking hebben op personenauto's en vrachtwagens, indien mogelijk (waarbij de resultaten afzonderlijk moeten worden weergegeven).
Voor- en achterzitplaatsen	Voor personenauto's moeten de resultaten afzonderlijk worden vermeld voor de zitplaatsen vooraan en achteraan.
Veiligheidsgordels vs. kinderbeveiligingssystemen	Bij het verzamelen van de gegevens moet een onderscheid worden gemaakt tussen veiligheidsgordels en kinderbeveiligingssystemen.
Plaats	Willekeurige steekproef (de lidstaten beslissen over de methode).
Tijdstip van de dag	Waarnemingen moeten overdag worden uitgevoerd.
Dag van de week	Afzonderlijke waarnemingen voor weekdays en weekends; de gegevens moeten afzonderlijk worden vermeld.
Maand	Laat voorjaar, vroege herfst.

### KPI 3. Kernprestatie-indicator voor het gebruik van beschermingsmiddelen

#### Achtergrond

Het gebruik van een beschermende helm wordt vaak vermeld als essentiële passieve veiligheidsmaatregel voor bestuurders van gemotoriseerde tweewielers (voor wie dit verplicht is) en voor fietsers.

#### Definitie van de KPI beschermingsmiddelen

- **Percentage fietsers en bestuurders van gemotoriseerde tweewielers dat een beschermende helm draagt.**

#### Methode

<b>Methodologische aspecten</b>	
<b>Aspect</b>	<b>Methodologische minimumvereisten</b>
Methode voor het verzamelen van gegevens	Directe waarneming, indien van toepassing met behulp van camera's.
Wegtype	De indicator moet betrekking hebben op snelwegen, plattelandswegen en stedelijke gebieden. De resultaten mogen afzonderlijk worden vermeld voor de drie verschillende wegtypes.
Voertuigtype	De indicator moet betrekking hebben op bestuurders en passagiers van gemotoriseerde tweewielers (motorfietsen en bromfietsen) en fietsers (met inbegrip van elektrische fietsen). De resultaten moeten worden uitgesplitst voor bestuurders en passagiers. De resultaten voor fietsen moeten afzonderlijk worden vermeld. Indien beschikbaar, moeten de gegevens voor kinderen afzonderlijk worden vermeld, teneinde rekening te houden met eventuele wettelijke vereisten.
Plaats	Willekeurige steekproef (de lidstaten beslissen over de methode).
Tijdstip van de dag	Waarnemingen moeten overdag worden uitgevoerd.
Dag van de week	Afzonderlijke waarnemingen voor weekdays en weekends; de gegevens moeten afzonderlijk worden vermeld.
Maand	Laat voorjaar, vroege herfst.

NB: bij de resultaten voor fietsers moet een nota worden gevoegd waarin vermeld is of het dragen van een helm wettelijk verplicht is of niet.

## KPI 4. Kernprestatie-indicator voor rijden onder invloed van alcohol

### Achtergrond

Rijden onder invloed van alcohol wordt vaak genoemd als een belangrijke factor voor het veroorzaken van ongevallen.

### Definitie van de KPI voor alcohol

- **Percentage bestuurders binnen de wettelijke grenswaarde voor het bloedalcoholgehalte.**

### Methode

<b>Methodologische aspecten</b>	
<b>Aspect</b>	<b>Methodologische minimumvereisten</b>
Methode voor het verzamelen van gegevens	Willekeurige ademtests. Indien willekeurige tests niet mogelijk zijn: resultaten van tijdens handhavingsacties afgenomen ademtests (zelfs indien deze niet willekeurig zijn) <b>en / of</b> zelfgerapporteerd gedrag door middel van anonieme enquêtes.
Wegtype	Snelwegen, plattelandswegen en stadswegen.
Voertuigtype	Minstens personenauto's; indien mogelijk vrachtwagens, bussen en motorfietsen (de resultaten moeten worden opgesplitst per voertuigtype).
Plaats	Willekeurige steekproef (de lidstaten beslissen over de methode).
Tijdstip van de dag	Om het even welk tijdstip (niet relevant voor zelfrapportage).
Dag van de week	Afzonderlijke resultaten voor weekdays en weekends.
Maand	Laat voorjaar, vroege herfst.
Tolerantie	Fout van het meetinstrument.
Methoden voor steekproefname	Willekeurig (de lidstaten beslissen over de methode).
Steekproefgrootte	Te bepalen door de lidstaten.

NB: de resultaten moeten vergezeld gaan van een nota waarin de toepasselijke wettelijke bepalingen worden toegelicht, bv. het maximaal toegestane alcoholgehalte in het bloed.

## **KPI 5. Kernprestatie-indicator voor de afleiding van de bestuurder door draagbare apparaten**

### Achtergrond

Bestuurdersafleiding wordt een steeds belangrijker factor bij ongevallen, door het toegenomen gebruik van mobiele apparatuur, vooral smartphones. In het voorbije jaar is het bestaande probleem van bellen achter het stuur nog verergerd door het wijdverspreide gebruik van sms-toepassingen. Daarom wordt voorgesteld het manuele gebruik van mobiele apparaten te gebruiken als maatstaf om de afleiding van de bestuurder te beoordelen.

### Definitie van de KPI voor afleiding van de bestuurder

- **Percentage bestuurders dat NIET manueel gebruik maakt van mobiele apparatuur.**

### Methode

<b>Methodologische aspecten</b>	
<b>Aspect</b>	<b>Methodologische minimumvereisten</b>
Methode voor het verzamelen van gegevens	Directe waarneming door geoefende waarnemers langs de weg of in rijdende voertuigen. Indien beschikbaar mogen alternatieven worden gebruikt, zoals automatische detectie. Te bepalen door de lidstaten.
Wegtype	De indicator moet betrekking hebben op snelwegen, plattelandswegen en stedelijke gebieden. De resultaten mogen afzonderlijk worden vermeld voor deze drie verschillende wegtypes.
Type voertuig/gebruiker	Minstens auto's, lichte vrachtwagens en autobussen/touringcars Andere types gebruikers, indien mogelijk (uitgesplitst naar type gebruiker).
Plaats	Willekeurige steekproef (de lidstaten beslissen over de methode).
Tijdstip van de dag	Waarnemingen moeten overdag worden uitgevoerd.

## **KPI 6: Kernprestatie-indicator voor de veiligheid van voertuigen**

### Achtergrond

De actieve en passieve veiligheidsprestaties van voertuigen vormen een essentieel onderdeel van de verkeersveiligheid. Voertuigtechnologie kan helpen om zowel het risico op ongevallen als de ernst van ongevallen te beperken via:

- passieve veiligheidsvoorzieningen zoals veiligheidsgordels, airbags, en de algemene botsbestendigheid van voertuigen, en
- actieve veiligheidsvoorzieningen, zoals geavanceerde noodremsystemen, intelligente snelheidsassistentie, stabiliteitscontrole en waarschuwingssystemen voor het onbedoeld verlaten van de rijstrook.

### Definitie van de KPI voor de veiligheid van voertuigen:

- **Percentage nieuwe personenauto's met een EuroNCAP-veiligheidsscore die gelijk is aan of hoger is dan een vooraf vastgestelde drempelwaarde** (bv. vier sterren).

Om de toekenning van veiligheidsscores te vergemakkelijken, heeft de Commissie de medewerking gevraagd van Euro NCAP, dat heeft toegezegd te helpen bij het toekennen van scores aan nieuwe voertuigen. De benodigde aanvullende technische werkzaamheden zullen worden uitgevoerd in extra vergaderingen van de CARE-groep.

### Methode

<b>Methodologische aspecten</b>	
<b>Aspect</b>	<b>Opmerkingen/suggesties</b>
Voertuigtype	Personenauto's, voor de indicator op basis van de veiligheidsscores van Euro NCAP.

### Aanvullende KPI's voor het wagenpark

Sommige lidstaten hebben betoogd dat niet voor alle voertuigen een veiligheidsscore beschikbaar is, zelfs niet voor alle nieuw geregistreerde voertuigen, en dat hun autoriteiten op basis van de registratiegegevens niet aan elk voertuig een EuroNCAP-score konden geven.

Om dit probleem op te lossen, worden twee aanvullende KPI's voorgesteld, op basis van de leeftijd van het wagenpark en de gegevens van de technische controle. Deze KPI's zullen samen met deskundigen nader worden uitgewerkt in de CARE-groep.

## **KPI 7: Kernprestatie-indicator voor de veiligheid van de infrastructuur**

### Achtergrond

Inrichting, ontwerp (inclusief verkeersborden) en onderhoud zijn aspecten van de infrastructuur die de kwaliteit van de “verkeersveiligheid” ervan bepalen.

Een veiligheidsprestatie-indicator voor weginfrastructuur moet een gekwantificeerde weergave zijn van de veiligheidskwaliteit van een wegennet, die losstaat van het gedrag van de gebruikers of de voertuigtechnologie. Er is echter nog meer werk nodig om vorm te geven aan de indicator.

### Definitie van de KPI voor infrastructuur

De diensten van de Commissie zullen samenwerken met de lidstaten om een infrastructuurindicator te definiëren op basis van:

- **Percentage van de afstand die is afgelegd op wegen met een veiligheidsscore boven een overeengekomen drempelwaarde (nog te definiëren)**

waarbij het vaststellen van die score wordt overgelaten aan de lidstaten tot overeenstemming is bereikt over de drempel.

Deze indicator vormt echter een technische uitdaging. De lidstaten beschikken nog niet over de gegevens voor afgelegde afstand; daarom wordt als eerste (en noodzakelijke) stap voorgesteld om gegevens te verzamelen voor het percentage van de netwerklengte waarvan de veiligheidsscore boven de overeengekomen drempelwaarde ligt.

Tijdelijk mag een vereenvoudigde versie van de KPI worden gebruikt als er geen methode beschikbaar is om een veiligheidsscore toe te kennen; deze tijdelijke versie wordt als volgt gedefinieerd:

- percentage van de afgelegde afstand op wegen met ofwel scheiding van het verkeer dat uit de tegenovergestelde richting komt (vanrail of middenberm), ofwel een snelheidsbeperking die gelijk is aan of lager is dan xx km/h (te bepalen door de lidstaten), in verhouding tot de totale afgelegde afstand.

De werkzaamheden met deskundigen worden voortgezet in de CARE-deskundigengroep of in een andere geschikte vorm om de gegevensverzamelingsprocedures en de methode voor het toekennen van een veiligheidsscore vast te stellen.

In een eerste fase kunnen stedelijke gebieden door de lidstaten worden uitgesloten om de algemene complexiteit van deze KPI te beperken, maar infrastructuur in de stad mag in de toekomst niet worden uitgesloten.

## **KPI 8: Kernprestatie-indicator voor zorg na een ongeval**

### Achtergrond

Zorg na een ongeval (traumazorg) of traumabeheer verwijst naar de eerste medische behandeling na een ongeval, ongeacht of deze op de plaats van het ongeval, tijdens het vervoer naar een medisch centrum of later wordt toegediend. De tijd die verstrijkt tussen het ongeval en de eerste medische zorgen en de kwaliteit van deze eerste behandeling zijn vaak van essentieel belang om de gevolgen van het ongeval zoveel mogelijk te beperken.

Definitie van de KPI voor zorg na een ongeval:

- **Tijd die verstrijkt, in minuten en seconden, tussen de noodoproep na een botsing met gewonden en de aankomst van de noodhulpdiensten op de plaats van het ongeval (tot het 95<sup>ste</sup> percentiel).**

### Methode

<b>Methodologische aspecten</b>	
<b>Aspect</b>	<b>Methodologische minimumvereisten</b>
Methode voor het verzamelen van gegevens	Steekproef van responspercentages op noodoproepen die geleid hebben tot een interventie van de hulpdiensten op de plaats van verkeersongevallen met gewonden.
Wegtype	Alle wegen - indien beschikbaar kunnen de gegevens afzonderlijk worden vermeld voor snelwegen, plattelandswegen en stadswegen.
Type ongeval	Ongevallen met om het even welk voertuig die persoonlijk letsel tot gevolg hebben.
Plaats	Willekeurige steekproef (de lidstaten beslissen over de methode).