

Speciaal verslag

Verwezenlijking van de EU-doelstellingen voor verkeersveiligheid

Tijd voor een hogere versnelling



EUROPESE
REKENKAMER

Inhoud

	Paragraaf
Samenvatting	I-VIII
Inleiding	01-16
Verkeersveiligheid is een belangrijke maatschappelijke kwestie	01-09
Verkeersongevallen zijn een veelvoorkomende oorzaak van vroegtijdige sterfte in de EU	01-03
Kwetsbare weggebruikers lopen een groter risico op een dodelijk ongeval en er bestaan aanzienlijke verschillen tussen leeftijdsgroepen en lidstaten	04-06
De “Safe System”-benadering is een globaal concept	07-09
Rollen en verantwoordelijkheden in de EU	10-12
Het beleids- en regelgevingskader van de EU voor verkeersveiligheid	13-14
EU-financiering voor projecten die bijdragen aan de verkeersveiligheid	15-16
Reikwijdte en aanpak van de controle	17-23
Opmerkingen	24-102
De “Safe System”-benadering van de EU is alomvattend, maar de Commissie ondervindt problemen bij het monitoren van de vooruitgang van de lidstaten	24-41
De “Safe System”-benadering van de EU is alomvattend en bevat ambitieuze doelen	26-27
De Commissie heeft nog geen beoordeling uitgevoerd van de bijdragen van nationale strategieën aan de verwezenlijking van de EU-doelstellingen	28-31
Monitoring van de prestaties van de lidstaten is nog niet doeltreffend	32-34
De gegevens van de lidstaten over zwaargewonden zijn nog steeds niet vergelijkbaar, terwijl die over dodelijke slachtoffers dat wel zijn	35-37
De EU boekt te traag vooruitgang om de doelstellingen voor 2030 en 2050 te halen	38-41

EU-maatregelen in het kader van de pijlers weggebruik, voertuigen en infrastructuur bestrijken niet alle risicogebieden en zijn onvoldoende geïntegreerd	42-82
Niet alle belangrijke oorzaken van ongevallen worden op EU-niveau aangepakt en het toezicht van de Commissie op de handhavingsstrategieën van de lidstaten is beperkt	44-56
Voertuigen vallen onder een op EU-niveau genormaliseerd kader, maar een verouderend wagenpark beperkt de impact ervan	57-64
De nationale benaderingen voor het verbeteren van de veiligheid van de infrastructuur zijn niet allemaal even geavanceerd en de EU-vereisten hebben geen betrekking op de infrastructuur met de meeste dodelijke ongevallen	65-75
Nieuwe uitdagingen vereisen een verdere integratie van de verkeersveiligheidsmaatregelen van de Commissie	76-82
De verwezenlijking van de EU-doelstellingen voor verkeersveiligheid was geen hoofdcriterium voor de projectselectie en de monitoringindicatoren	83-102
Verkeersveiligheid was geen hoofdcriterium voor de selectie van infrastructuurprojecten met verkeersveiligheidsdoelstellingen	85-91
Door de EU gefinancierde projecten met doelstellingen op het gebied van verkeersveiligheid hoefden geen schatting te maken van hun potentiële bijdrage aan de verkeersveiligheid, of gerelateerde resultaatindicatoren te ontwikkelen	92-98
In de periode 2021-2027 is er mogelijk minder cohesiefinanciering beschikbaar voor verkeersveiligheid, maar een nieuwe voorwaardelijkheid is een eerste stap in de richting van een betere doelgerichtheid	99-102
Conclusies en aanbevelingen	103-113

Bijlagen

Bijlage I — Voorbeelden van maatregelen onder elke pijler van de “Safe System”-benadering van de VN

Bijlage II — De evoluerende verkeersveiligheidsdoelstellingen van de Commissie sinds 2001

Bijlage III — EU-regelgevingskader voor de pijlers van de “Safe System”-benadering die we hebben gecontroleerd

Bijlage IV — Lijst van door de EU gefinancierde projecten die werden opgenomen in de steekproef van de controle

Bijlage V — Overzicht van nationale doelstellingen op het gebied van verkeersveiligheid

Bijlage VI — Vergelijking van nationale snelheidsbeperkingen met snelheden die worden aanbevolen in een internationale studie

Bijlage VII — Wettelijke status van elektrische steps in 15 EU-lidstaten

Afkortingen

Woordenlijst

Antwoorden van de Commissie

Tijdslijn

Controleteam

Samenvatting

I Verkeersveiligheid is een belangrijke maatschappelijke kwestie. In 2022 kwamen in de EU 20 640 mensen om het leven bij verkeersongevallen, waarbij met name voetgangers, fietsers en motorrijders risico liepen. Verkeersveiligheid is een gedeelde bevoegdheid van de EU en haar lidstaten, hoewel de verantwoordelijkheid voor het volledig uitvoeren van bepaalde maatregelen die de verkeersveiligheid direct kunnen verbeteren bij de nationale autoriteiten berust. De rol van de Commissie bestaat erin activiteiten op EU-niveau te coördineren, vooral wanneer deze een grensoverschrijdend effect hebben.

II In 2018 heeft de EU de huidige doelstellingen vastgesteld om het aantal verkeersdoden en het aantal zwaargewonden in het verkeer tegen 2030 te halveren ten opzichte van 2019, en tegen 2050 tot bijna nul terug te brengen. Om deze doelstellingen te bereiken, heeft de Commissie haar verkeersveiligheidsbeleid gebaseerd op de “Safe System”-benadering op EU-niveau, die verschillende pijlers omvat om ervoor te zorgen dat als één element faalt, een ander dat zal compenseren. Voor de periode 2014-2020 schatten we dat de EU-financiering via het Europees Fonds voor regionale ontwikkeling, het Cohesiefonds en de Connecting Europe Facility voor projecten die hebben bijgedragen aan de verkeersveiligheid ongeveer 6,6 miljard EUR bedroeg.

III Halverwege het huidige beleidskader voor de periode 2021-2030 hebben we beoordeeld of de Commissie doeltreffend heeft gehandeld bij het opzetten van de “Safe System”-benadering op EU-niveau en bij de ondersteuning van de lidstaten bij de verwezenlijking van de verkeersveiligheidsdoelstellingen voor 2030 en 2050. In het kader van de pijler governance van de “Safe System”-benadering hebben we onderzocht of de aanpak alomvattend was en of de Commissie daadwerkelijk de bijdragen van de lidstaten aan de EU-doelstellingen monitorde. We hebben ook beoordeeld of de Commissie passende maatregelen had genomen in het kader van de pijlers weggebruik, voertuigen en infrastructuur. Tot slot hebben we in het kader van de pijler financiële steun onderzocht of de selectie van door de EU gefinancierde projecten die in de periode 2014-2020 werden gefinancierd en het ontwerp van de indicatoren gericht waren op verkeersveiligheidsdoelstellingen. We hebben onze controle uitgevoerd in vier lidstaten en hebben een steekproef van 13 projecten onderzocht.

IV In het algemeen concluderen we dat de Commissie een alomvattende “Safe System”-benadering op EU-niveau heeft opgezet, met ambitieuze doelstellingen voor 2030 en 2050. Wel stelden we tekortkomingen vast in de door de Commissie genomen maatregelen. Bovendien is het onwaarschijnlijk dat deze doelstellingen bij het huidige tempo van de vooruitgang en zonder extra inspanningen van de EU en de lidstaten gehaald worden.

V Wat de **pijler governance** betreft, hebben we vastgesteld dat de Commissie nog niet had beoordeeld in hoeverre de door de lidstaten geplande inspanningen hebben geholpen bij de verwezenlijking van de EU-doelstellingen voor verkeersveiligheid. Bijna alle lidstaten hebben weliswaar doelstellingen vastgesteld om het aantal doden en zwaargewonden te halveren, maar de mate van geavanceerdheid van de nationale strategieën varieert. Bovendien zijn verdere stappen nodig om ervoor te zorgen dat de prestaties van de lidstaten doeltreffend worden gemonitord. Ook hebben we problemen vastgesteld met de vergelijkbaarheid in de wijze van verzamelen en aan de Commissie rapporteren van de gegevens over zwaargewonden.

VI Daarnaast hebben we vastgesteld dat de **pijler weggebruik** niet alle belangrijke risicogebieden op EU-niveau in dezelfde mate bestreekt en dat de rol van de Commissie bij het houden van toezicht op de nationale handhavingsaanpak beperkt was. Hoewel de **pijler voertuigen** onder een genormaliseerd kader op EU-niveau valt dat van toepassing is op nieuwe voertuigen, werd de impact ervan beperkt door het feit dat het wagenpark van de lidstaten verouderd is. De procedures van de lidstaten in het kader van de **pijler infrastructuur**, met inbegrip van de procedures voor het in kaart brengen van gevaarlijke trajecten en oorzaken van ongevallen, varieerden in hun mate van geavanceerdheid. Met de EU-wetgeving op dit gebied werden gemeenschappelijke principes en procedures ingevoerd, maar het toepassingsgebied van deze wetgeving omvatte niet de infrastructuur die in verband wordt gebracht met de meeste dodelijke ongevallen, zoals stedelijke gebieden, andere wegen dan hoofdwegen buiten stedelijke gebieden, en fietspaden. Tot slot hebben we vastgesteld dat nieuwe uitdagingen op het gebied van verkeersveiligheid (zoals persoonlijke mobiliteitsapparatuur en autonome voertuigen) verdere integratie van de maatregelen van de Commissie in het kader van deze drie pijlers noodzakelijk zullen maken.

VII In het kader van de **pijler financiële steun** hebben we vastgesteld dat in de periode 2014-2020 verkeersveiligheid geen hoofdcriterium was bij het selecteren van projecten met verkeersveiligheidsdoelstellingen, omdat dit moest concurreren met andere prioriteiten (zoals betere toegankelijkheid en groener vervoer). Bij de meeste gecontroleerde projecten waren de selectiecriteria niet gericht op de gedeelten van het netwerk met het hoogste aantal ongevallen of dodelijke slachtoffers, en waren er geen criteria voor op verkeersveiligheid gericht ontwerp vastgesteld. Bovendien hoefde door de EU gefinancierde projecten geen raming te worden gemaakt van hun potentiële bijdrage aan de verkeersveiligheid en hoefden hiervoor geen hieraan gerelateerde uitkomstindicatoren te worden vastgesteld. Voor de periode 2021-2027 zal de financiering in het kader van het cohesiebeleid voor toekomstige projecten ter verbetering van de verkeersveiligheid mogelijk afnemen, tenzij er strenge prioriteringsregels worden vastgesteld die zijn gericht op deze doelstelling.

VIII Op basis van deze conclusies bevelen wij aan dat de Commissie:

- 1) de verslaglegging over zwaargewonden verbetert en prestatiedoelstellingen vaststelt;
- 2) meer aandacht besteedt aan de oorzaken van ongevallen en verdere richtsnoeren invoert die alle risicogebieden bestrijken;
- 3) overweegt om door de EU gefinancierde projecten met doelstellingen op het gebied van verkeersveiligheid duidelijker te prioriteren en achteraf te beoordelen.

Inleiding

Verkeersveiligheid is een belangrijke maatschappelijke kwestie

Verkeersongevallen zijn een veelvoorkomende oorzaak van vroegtijdige sterfte in de EU

01 In de EU zijn verkeersongevallen een veelvoorkomende oorzaak van vroegtijdige sterfte: in 2022 kwamen 20 640 mensen om het leven bij verkeersongevallen¹. Bovendien wordt geschat dat voor elk leven dat in de EU verloren gaat, nog eens vijf mensen ernstig letsel oplopen met levensveranderende gevolgen².

02 In absolute aantallen eist het wegvervoer het grootste aantal mensenlevens, in vergelijking met andere vervoerswijzen. In de periode van 2016 tot 2020 bedroeg het aantal dodelijke verkeersslachtoffers in de EU, exclusief het Verenigd Koninkrijk, gemiddeld 22 420 per jaar, tegenover 19 dodelijke verkeersslachtoffers bij treinreizigers. Het meest recente dodelijke vliegtuigongeluk waarbij een luchtvaartmaatschappij uit de EU betrokken was, vond plaats in 2016; daarbij kwamen twee mensen om het leven.

03 Uit de meest recente [gegevens](#) van de Wereldgezondheidsorganisatie blijkt dat Europa op wereldniveau positief afsteekt tegen andere regio's: het heeft het laagste percentage dodelijke slachtoffers, en in tegenstelling tot andere regio's neemt dit percentage af. Hoewel het aantal verkeersdoden in de EU sinds 2000 aanzienlijk is gedaald, is de daling de afgelopen jaren echter gestagneerd.

Kwetsbare weggebruikers lopen een groter risico op een dodelijk ongeval en er bestaan aanzienlijke verschillen tussen leeftijdsgroepen en lidstaten

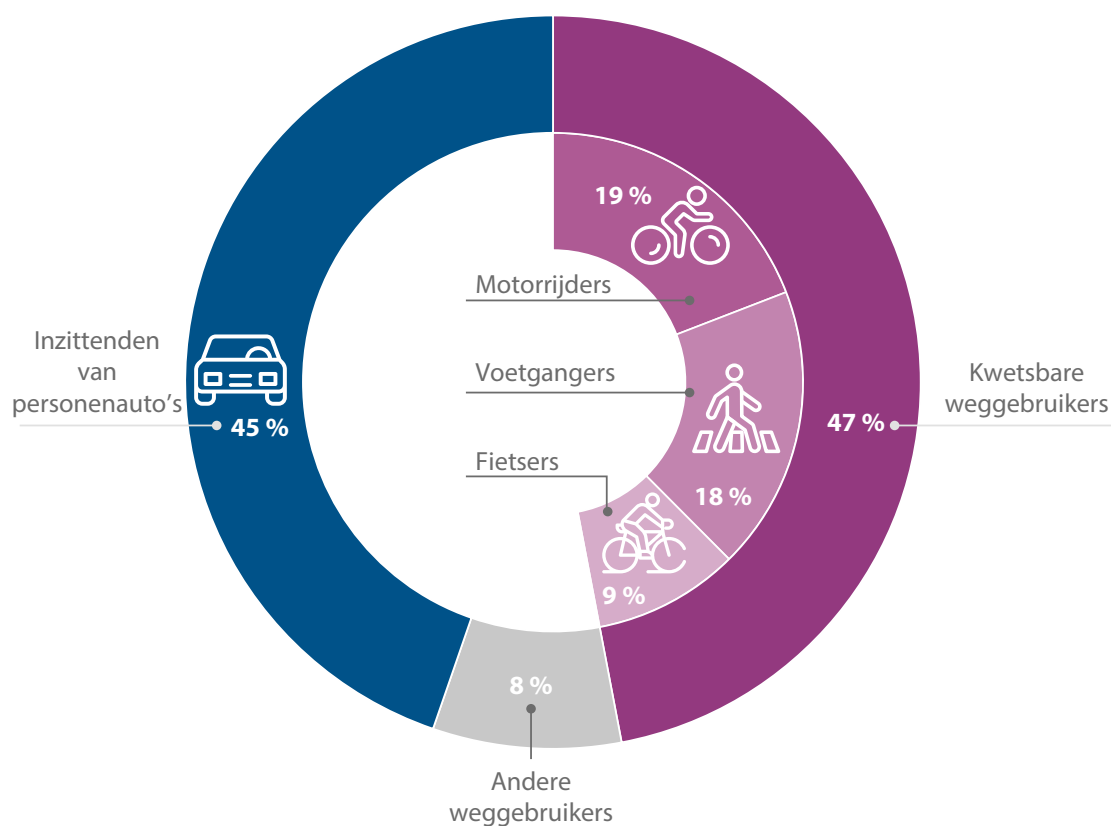
04 Elke weggebruiker kan betrokken raken bij een dodelijk ongeval, maar vooral kwetsbare weggebruikers (zoals voetgangers, fietsers en motorrijders) lopen een risico. Wanneer we kijken naar de verkeersdoden in de EU in 2021, zien we dat het grootste aandeel kwetsbare weggebruikers betrof (47 %), gevolgd door inzittenden

¹ [Road Safety in the EU](#), Europese Commissie, 2023.

² [Serious injuries](#), Europese Commissie, 2021.

van auto's (45 %) (zie [figuur 1](#)). Bovendien vertegenwoordigen kwetsbare weggebruikers bijna 70 % van de dodelijke verkeersslachtoffers in stedelijke gebieden.

Figuur 1 — Verkeersdoden in de EU per type weggebruiker (2021)



Opmerking: totalen onnauwkeurig wegens afronding.

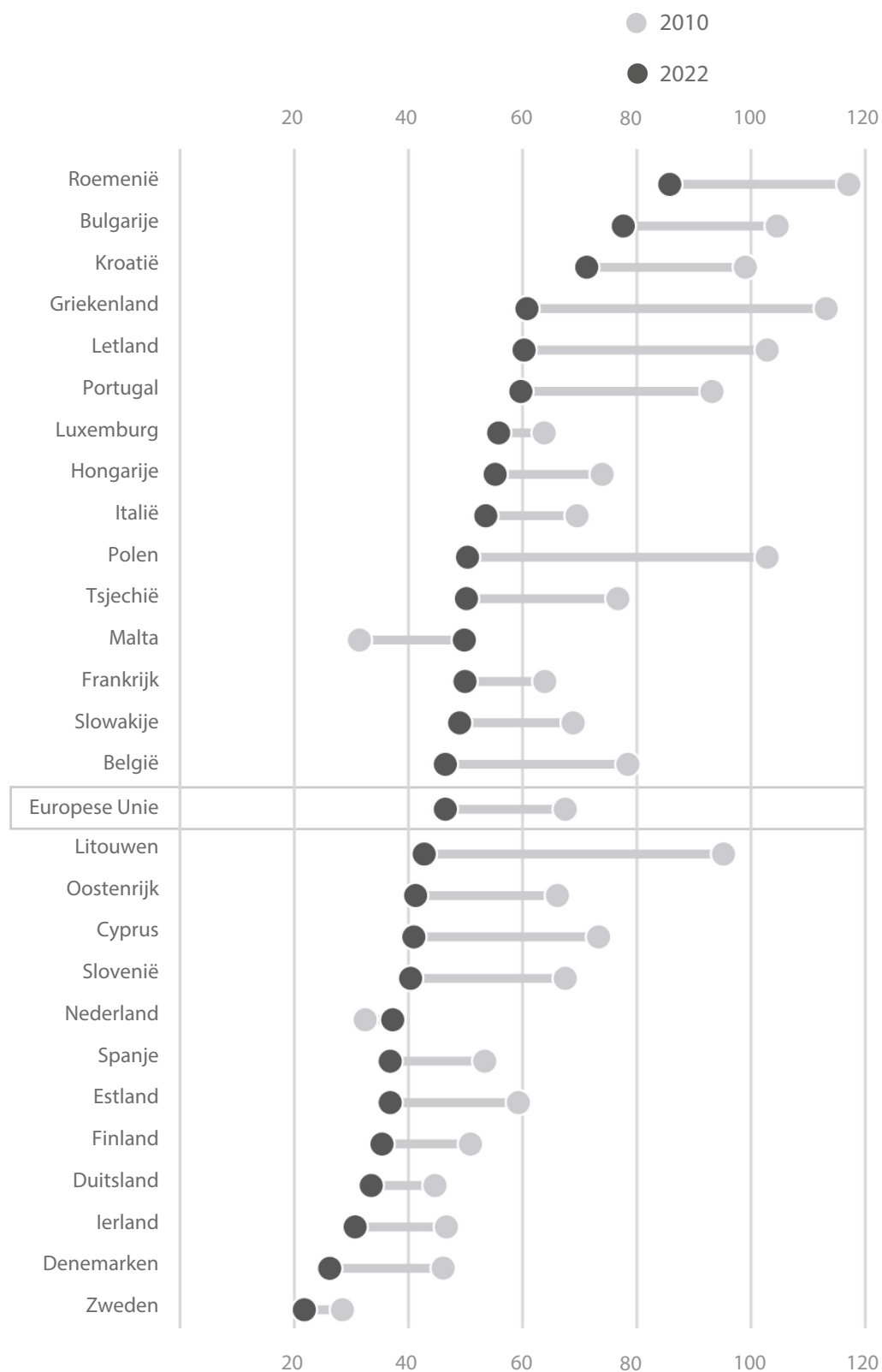
Bron: ERK, gebaseerd op de communautaire gegevensbank inzake ongevallen in het wegverkeer (CARE).

05 Onder jongeren (tussen 18 en 24 jaar) komt het hoogste sterftcijfer voor, gevolgd door 65-plussers. Dodelijke slachtoffers onder jonge weggebruikers zijn voornamelijk inzittenden van auto's (64 % in 2019), terwijl de helft van de dodelijke slachtoffers onder mensen ouder dan 65 fietsers of voetgangers waren³.

06 In 2022 waren er in de EU gemiddeld 46 verkeersdoden per miljoen inwoners, met aanzienlijke verschillen tussen de lidstaten (zie [figuur 2](#)). Zweden en Denemarken kenden het laagste sterftcijfer, met respectievelijk 22 en 26 sterfgevallen per miljoen inwoners. Het hoogste aantal verkeersdoden viel in Roemenië, met 86 verkeersdoden per miljoen inwoners.

³ [Young people](#), Europese Commissie, 2021, en [Seniors](#), Europese Commissie, 2023.

Figuur 2 — Dodelijke slachtoffers per miljoen inwoners in de verschillende lidstaten (2022 t.o.v. 2010)



Opmerking: de waarden voor de Europese Unie gelden exclusief het Verenigd Koninkrijk.

Bron: ERK, op basis van CARE.

De “Safe System”-benadering is een globaal concept

07 Verkeersveiligheid concurreert met andere doelstellingen, zoals mobiliteit, en wordt ook beïnvloed door een groot aantal factoren en spelers. Als belangrijkste oorzaken van dodelijke verkeersongevallen werden de volgende vier geconstateerd: 1) een te hoge snelheid, 2) rijden onder invloed van alcohol, 3) het niet dragen van een veiligheidsgordel en 4) afleiding van de bestuurder⁴. Overheidsinstanties, het bedrijfsleven en het maatschappelijk middenveld kunnen allemaal de oorzaken van ongevallen aanpakken door verschillende maatregelen uit te voeren.

08 De “Safe System”-benadering werd oorspronkelijk ontwikkeld in Zweden en Nederland in de jaren 1990⁵. De benadering is gebaseerd op de erkenning dat mensen fouten maken en stelt manieren voor om ervoor te zorgen dat dergelijke fouten niet leiden tot dodelijke slachtoffers of zwaargewonden. Deze preventieve strategie creëert lagen van bescherming om ervoor te zorgen dat als één element faalt, een ander dit zal compenseren.

09 De Verenigde Naties (VN) hebben de benadering voor het eerst opgenomen in hun [verkeersveiligheidsstrategie](#) van 2011. In augustus 2020 lanceerden de VN een [tweede actiedecennium voor verkeersveiligheid](#), met als doel het aantal doden en gewonden in het verkeer tussen 2021 en 2030 met minstens 50 % te verminderen. [Bijlage I](#) geeft voorbeelden van acties die in het kader van deze [benadering](#) bijdragen aan de verkeersveiligheid. Initiatieven op het gebied van verkeersveiligheid dragen bij aan VN-doelstelling voor duurzame ontwikkeling (SDG) 3 “goede gezondheid en welzijn” en aan SDG 11 “duurzame steden en gemeenschappen”.

Rollen en verantwoordelijkheden in de EU

10 De lidstaten beslissen over hun nationale vervoersbeleid en over veel aspecten van het wegverkeer en veiligheidsvoorzieningen. Ze zijn ook verantwoordelijk voor de omzetting van EU-richtlijnen en de uitvoering van EU-verordeningen, waaronder die met betrekking tot verkeersveiligheid. Daarnaast zijn zij volledig verantwoordelijk voor het uitvoeren van enkele van de maatregelen die een direct effect hebben op het verminderen van het aantal doden en zwaargewonden. Bovendien beslissen de

⁴ Europese Raad voor Transportveiligheid, *Progress in reducing drink-driving and other alcohol-related road deaths in Europe*, 2022.

⁵ ITF - OESO, *The Safe System Approach in Action*, 2022.

lidstaten over prioritaire infrastructuurprojecten, die zij hoofdzakelijk uit nationale of regionale begrotingen financieren.

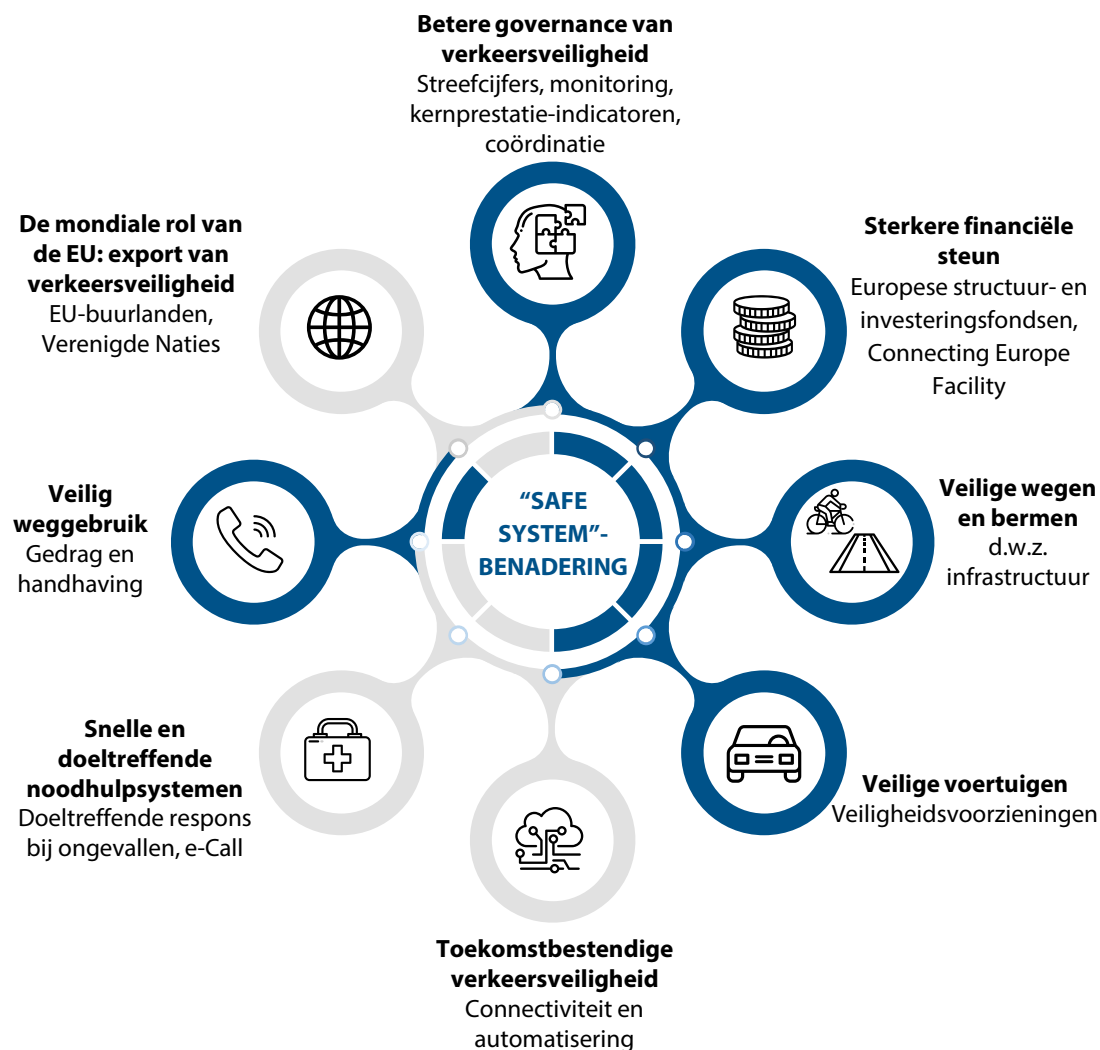
11 In 1992 zijn de lidstaten **overeengekomen** om een EU-breed vervoersinfrastructuurnetwerk op te zetten. Ze hebben de EU ook een gedeelde bevoegdheid toegekend voor het vaststellen van maatregelen om de veiligheid van het vervoer te verbeteren. De **Commissie**, en met name haar directoraat-generaal Mobiliteit en Vervoer (DG MOVE), is verantwoordelijk voor het ontwerp, de uitvoering en de handhaving van het vervoersbeleid op EU niveau. Andere directoraten-generaal van de Commissie, zoals het directoraat-generaal Interne Markt, Industrie, Ondernemerschap en Midden- en Kleinbedrijf (DG GROW), en het Europees Uitvoerend Agentschap klimaat, infrastructuur en milieu (Cinea) zijn ook verantwoordelijk voor belangrijke maatregelen die bijdragen aan het verkeersveiligheidsbeleid van de EU.

12 Het **gedrag van individuen en bedrijven** is een belangrijke factor die bijdraagt aan een veilige wegvervoersomgeving, aangezien zij de mobiliteitsvorm en de veiligheidsvoorzieningen van voertuigen kiezen en verantwoordelijk zijn voor hun gedrag in het verkeer. De **verzekeringsector** is een belangrijke speler, aangezien deze sector zijn producten en diensten ontwerpt op basis van veiligheidsoverwegingen (bijv. “pay how you drive”-polissen), nieuwe technologieën promoot, gebruikers aanmoedigt om veilig te rijden en gegevens verzamelt om een beter inzicht in de oorzaken van verkeersongevallen te krijgen.

Het beleids- en regelgevingskader van de EU voor verkeersveiligheid

13 In 2018 heeft de Commissie haar verkeersveiligheidsbeleid voor de periode 2021-2030 gebaseerd op de **“Safe System”-benadering van de EU**, die acht pijlers omvat (zie **figuur 3**). De Commissie heeft ook de huidige doelstellingen vastgesteld om het aantal doden en zwaargewonden tussen 2020 en 2030 te halveren en om beide tegen 2050 tot bijna nul terug te brengen. Het **Europees Parlement** en de **Raad** hebben deze doelstellingen ook onderschreven. Dit beleid bouwt voort op eerdere initiatieven van de Commissie (zie **bijlage II**).

Figuur 3 — De “Safe System”-benadering van de EU



Bron: ERK, gebaseerd op de mededeling van de Commissie “Europa in beweging”. De blauw gemarkeerde elementen zijn opgenomen in de controle.

14 Het regelgevingskader van de EU voor de “Safe System”-benadering bestaat uit bindende rechtshandelingen en aanbevelingen aan de lidstaten (zie *bijlage III*).

EU-financiering voor projecten die bijdragen aan de verkeersveiligheid

15 In de periode 2014-2020 heeft de EU voornamelijk drie instrumenten gebruikt voor de financiering van nationale en regionale vervoersinfrastructuurprojecten die bijdragen aan de verkeersveiligheid:

- o het **Europees Fonds voor regionale ontwikkeling (EFRO)** en het **Cohesiefonds (CF)**, waarvan het beheer door de Commissie en de lidstaten wordt gedeeld. Het directoraat-generaal Regionaal Beleid en Stadsontwikkeling (DG REGIO) van de Commissie keurt meerjarenprogramma's, met inbegrip van door de lidstaten opgestelde financieringsprioriteiten, goed en monitort de uitvoering. De nationale of regionale beheersautoriteiten zijn verantwoordelijk voor de selectie en uitvoering van specifieke projecten die worden gefinancierd uit het EFRO en het CF;
- o de **Connecting Europe Facility (CEF)**, die rechtstreeks door de Commissie (DG MOVE) wordt beheerd. De Commissie heeft de verantwoordelijkheid voor het toekennen van subsidies en het monitoren van de uitvoering gedelegeerd aan Cinea.

Deze drie instrumenten blijven een financieringsbron voor de periode 2021-2027. Daarnaast kan de herstel- en veerkrachtfaciliteit in de huidige periode projecten ondersteunen die bijdragen aan de verkeersveiligheid.

16 Aangezien nationale projectontwikkelaars en autoriteiten niet specifiek hoefden aan te geven welke door de EU gefinancierde projecten in de periode 2014-2020 hebben bijgedragen aan de verkeersveiligheid, is er geen overzicht op EU-niveau beschikbaar van het totale bedrag aan financiering dat heeft bijgedragen aan de verkeersveiligheid. Ten behoeve van de controle hebben we daarom een raming gemaakt van het relevante bedrag aan EU-financiering dat in de periode is verstrekt in het kader van het EFRO, het CF en de CEF voor projecten die hebben bijgedragen aan de verkeersveiligheid. Per februari 2023 bedroeg het vastgelegde bedrag 6 663 miljoen EUR (1 477 miljoen EUR van de CEF; 5 186 miljoen EUR van het EFRO en het CF).

Reikwijdte en aanpak van de controle

17 In dit verslag wordt beoordeeld of de Commissie op doeltreffende wijze de “Safe System”-benadering van de EU heeft opgezet (zie [figuur 3](#)) en de lidstaten heeft ondersteund bij het bereiken van de doelstellingen om het aantal doden en zwaargewonden tussen 2020 en 2030 te halveren en beide tegen 2050 tot bijna nul terug te brengen. Daartoe onderzochten wij of:

- o de Commissie een alomvattende “Safe System”-benadering heeft opgezet en op doeltreffende wijze heeft gemonitord hoe de verkeersveiligheidsmaatregelen van de lidstaten hebben bijgedragen aan de verwezenlijking van de beleidsdoelstellingen van de EU;
- o de Commissie passende onderliggende maatregelen heeft genomen voor de pijlers weggebruik, voertuigen en infrastructuur van de “Safe System”-benadering van de EU;
- o de selectie van door de EU gefinancierde infrastructuurprojecten in de programmeringsperiode 2014-2020 en het ontwerp van indicatoren naar behoren waren toegespitst op de verkeersveiligheidsdoelstellingen van de EU.

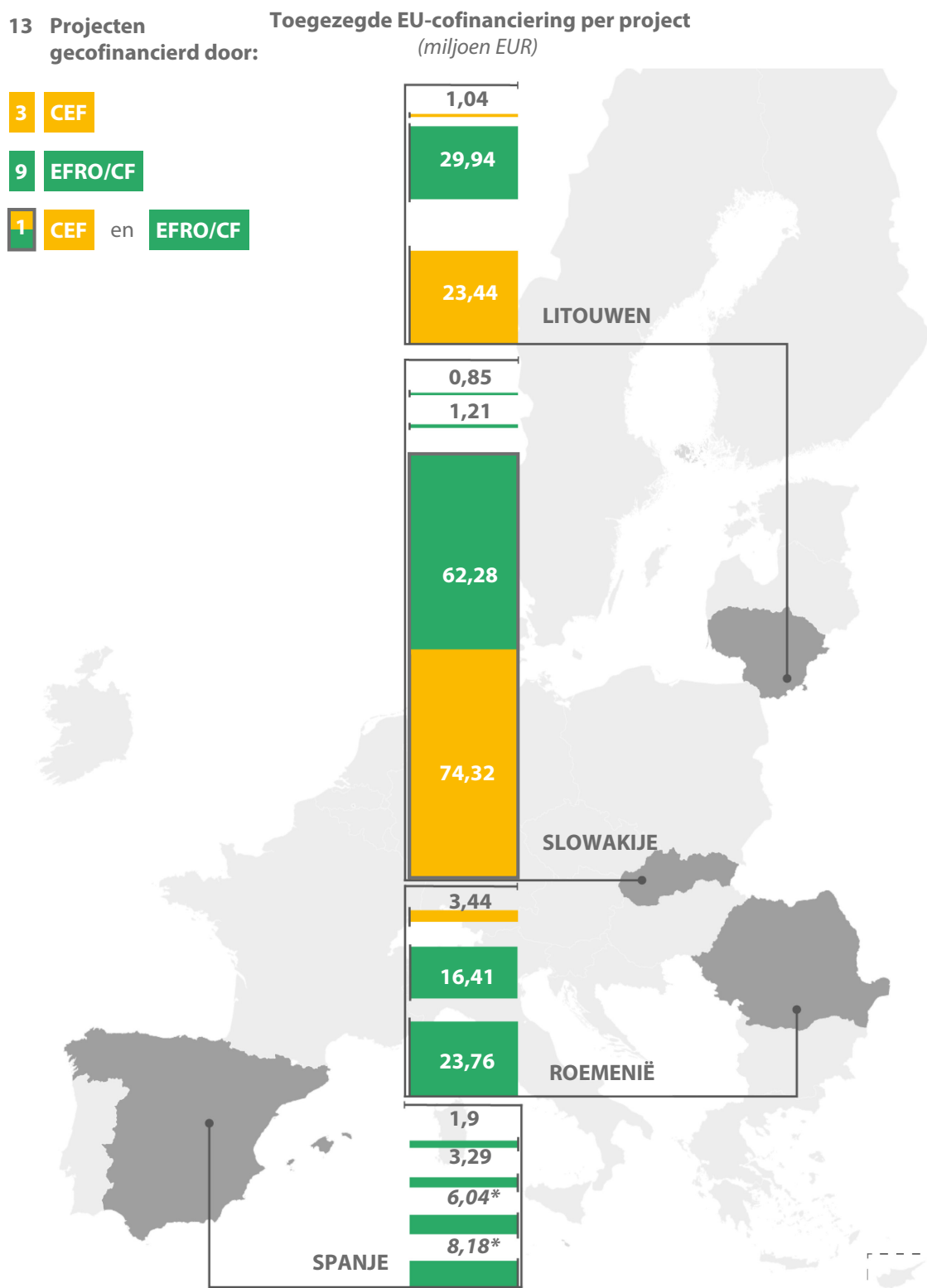
18 Wij onderzochten controle-informatie uit verschillende bronnen:

- o we hebben de EU-strategiedocumenten voor verkeersveiligheid, de relevante wetgevings- en beleidsdocumenten en door onderzoeksinstanties, brancheverenigingen en de academische wereld gepubliceerde verslagen geanalyseerd;
- o wij hebben gesprekken gevoerd met medewerkers van de betrokken directoraten-generaal van de Commissie en van Cinea, en met vertegenwoordigers van nationale instanties;
- o we hebben belangenorganisaties op Europees en nationaal niveau alsmede medewerkers van de Economische Commissie voor Europa van de VN en het VN-fonds voor verkeersveiligheid ontmoet;
- o voor een steekproef van vier lidstaten (Spanje, Litouwen, Roemenië en Slowakije) hebben wij de nationale verkeersveiligheidsstrategieën en relevante wetgevings- en beleidsdocumenten geanalyseerd, en

- o wij hebben bezoeken ter plaatse georganiseerd in de vier bovengenoemde lidstaten, waar we een steekproef van 13 infrastructuurprojecten voor verkeersveiligheid hebben onderzocht die in de periode 2014-2020 uit de EU-begroting zijn gefinancierd (zie *bijlage IV*). Bij alle geselecteerde projecten werd verkeersveiligheid genoemd als een van de doelstellingen van het project.

19 *Figuur 4* geeft een overzicht van de lidstaten en de projecten die we hebben gecontroleerd.

Figuur 4 — Voor de controle geselecteerde lidstaten en projecten



20 We hebben lidstaten geselecteerd op basis van het bedrag van de EFRO-, CF- en CEF-financiering die werd toegewezen aan projecten die bijdragen aan de verkeersveiligheid, en we hebben lidstaten opgenomen met uiteenlopende prestatieniveaus en tendensen wat betreft het aantal verkeersdoden.

21 Onze steekproef van projecten omvat infrastructuurprojecten die op verschillende manieren bijdragen aan de verkeersveiligheid (bv. nieuwe of verbeterde snelwegen en infrastructuur voor fietsers of voetgangers). We hebben negen EFRO-CF-projecten, drie CEF-projecten en één project dat financiële steun ontvangt van zowel de CEF als het CF geselecteerd. In totaal bedraagt de vastgelegde EU-financiering voor deze projecten 242 miljoen EUR.

22 Onze controle heeft betrekking op het verkeersveiligheidskader voor de periode sinds de vaststelling door de Commissie van het Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte in 2011 en is gericht op investeringen die in de periode 2014-2020 door de EU werden ondersteund. Het controlewerk werd in september 2023 afgerond.

23 We besloten deze controle niet alleen uit te voeren omdat verkeersveiligheid een belangrijke maatschappelijke kwestie is, maar ook omdat de vooruitgang bij het terugdringen van het aantal verkeersdoden in de EU de afgelopen jaren is gestagneerd. Dit verslag heeft tot doel een bijdrage te leveren aan de discussies over toekomstige voorstellen voor beleidsinitiatieven en wetgevingshandelingen nu het huidige EU-beleidskader voor verkeersveiligheid voor de periode 2021-2030 bijna halverwege is.

Opmerkingen

De “Safe System”-benadering van de EU is alomvattend, maar de Commissie ondervindt problemen bij het monitoren van de vooruitgang van de lidstaten

24 Om doeltreffend te zijn, moet een verkeersveiligheidsstrategie van de EU realistische doelstellingen vaststellen die in overeenstemming zijn met onderling verbonden beleidsmaatregelen op EU- en internationaal niveau⁶. De strategie moet maatregelen op de verschillende beleidsterreinen omvatten en een raming maken van de benodigde middelen⁷. Bovendien moeten nationale verkeersveiligheidsstrategieën worden afgestemd op overkoepelende EU-doelstellingen. Ten slotte moet er een betrouwbaar monitoringsysteem zijn dat is gebaseerd op relevante indicatoren om de voortgang in de richting van de EU-doelstellingen op het gebied van verkeersveiligheid te volgen⁸.

25 Daarom hebben we de “Safe System”-benadering van de EU en de op EU-niveau vastgestelde verkeersveiligheidsdoelstellingen onderzocht. We hebben ook een beoordeling gemaakt van het overzicht van de Commissie van de bijdragen van de lidstaten en de vooruitgang die zij hebben geboekt met betrekking tot deze doelstellingen. Tot slot hebben we gekeken naar de huidige mate van vooruitgang ten opzichte van de vastgestelde doelstellingen.

De “Safe System”-benadering van de EU is alomvattend en bevat ambitieuze doelen

26 In 2018 heeft de Commissie de “Safe System”-benadering van de EU voor verkeersveiligheid **aangenomen**. Hierbij wordt vergelijkbare aanpak en structuur gevolgd als die welke door de VN zijn ontwikkeld (zie paragraaf **09**). Er zijn echter ook enkele verschillen. In het bijzonder hebben we opgemerkt dat bij de “Safe System”-benadering van de EU weliswaar meer nadruk werd gelegd op technologische ontwikkelingen zoals intelligente vervoerssystemen of autonome voertuigen, maar

⁶ [Toolbox voor betere regelgeving](#) # 15, 18, 19, Europese Commissie, 2021.

⁷ [Aanbevelingen inzake “Vision Zero”](#), Europees Parlement, 2021.

⁸ [Conclusies van de Raad over verkeersveiligheid](#), 2017.

niet direct werd ingegaan op aspecten van multimodaal vervoer en ruimtelijke ordening. **Figuur 5** vergelijkt de twee “Safe System”-benaderingen.

Figuur 5 — Vergelijking tussen de “Safe System”-benadering van de EU en die van de VN



Bron: ERK.

27 In de loop der tijd heeft de Commissie haar ambities op het gebied van verkeersveiligheid verhoogd (zie **bijlage II**). Bij de goedkeuring van haar “Safe System”-benadering in 2018 heeft de Commissie een vermindering van het aantal zwaargewonden toegevoegd aan haar eerdere doelstellingen. Zij heeft ook de huidige doelstellingen vastgesteld om het aantal doden en zwaargewonden tussen 2020 en 2030 te halveren en om beide tegen 2050 tot bijna nul terug te brengen (zie paragraaf **13**).

De Commissie heeft nog geen beoordeling uitgevoerd van de bijdragen van nationale strategieën aan de verwezenlijking van de EU-doelstellingen

28 De verkeersveiligheidsdoelstellingen van de EU kunnen alleen worden bereikt als de lidstaten beleid en investeringsprogramma’s invoeren die deze doelstellingen bevorderen. De nationale strategieën van de overgrote meerderheid van de 27 lidstaten, waaronder alle vier de lidstaten die wij hebben bezocht, bevatten doelstellingen voor het halveren van het aantal doden en zwaargewonden. De lidstaten hebben echter verschillende referentiejaar gebruikt voor het berekenen van de vooruitgang op nationaal niveau (zie **bijlage V**).

29 De Commissie heeft nog niet beoordeeld in hoeverre nationale verkeersveiligheidsstrategieën bijdragen aan de verwezenlijking van de EU-doelstellingen. We hebben vastgesteld dat de nationale strategieën van de vier

door ons bezochte lidstaten geen gemeenschappelijke structuur of gedetailleerdheid hadden, waardoor het niet alleen moeilijk was om ze te vergelijken, maar het ook moeilijk was te beoordelen in hoeverre de strategieën geschikt waren om de EU-doelstellingen te verwezenlijken. Bovendien hebben alle vier de bezochte lidstaten, hoewel zij een actieplan voor follow-up hebben ontwikkeld, niet allemaal een raming gemaakt van de totale financiering die nodig is om hun nationale doelstellingen te verwezenlijken. Dit aspect zal een belemmering vormen voor de inspanningen van de Commissie om een overzicht op EU-niveau te verkrijgen (zie [tabel 1](#)).

Tabel 1 — Analyse van de nationale strategieën van de bezochte lidstaten

Lidstaat	Vaststelling van doelstellingen die verder gaan dan dodelijke slachtoffers en zwaargewonden	Vaststelling van totale financieringsbehoeften	Actieplan voor follow-up
Spanje	Ja (per vervoerswijze, leeftijd en kwetsbare gebruikers)	Nee	Ja
Litouwen	Ja (m.b.t. het verminderen van hotspots, veilige voertuigen en de uitvoeringsgraad van de aanbevelingen van het agentschap)	Ja	Ja
Roemenië	Ja (m.b.t. het verminderen van hotspots)	Nee	Ja
Slowakije	Nee	Nee	Ja

Bron: ERK, 2023.

30 Bovendien hebben we ontdekt dat er in het kader van het [Europees semester](#) geen landspecifieke aanbevelingen zijn gedaan met betrekking tot verkeersveiligheid. In enkele gevallen heeft de Commissie in de landenrapporten, die als onderdeel van het proces werden opgesteld, opmerkingen gemaakt in verband met verkeersveiligheidskwesties. In de opmerkingen werd bijvoorbeeld gewezen op de behoefte aan verdere verkeersveiligheidsmaatregelen voor fietsers in België (2023) en de noodzaak om te investeren in veiligere infrastructuur in Litouwen (2019) en Roemenië (2020). We hebben echter geen bewijs gevonden dat de maatregelen van de lidstaten op het gebied van verkeersveiligheid op consistente wijze worden gemonitord.

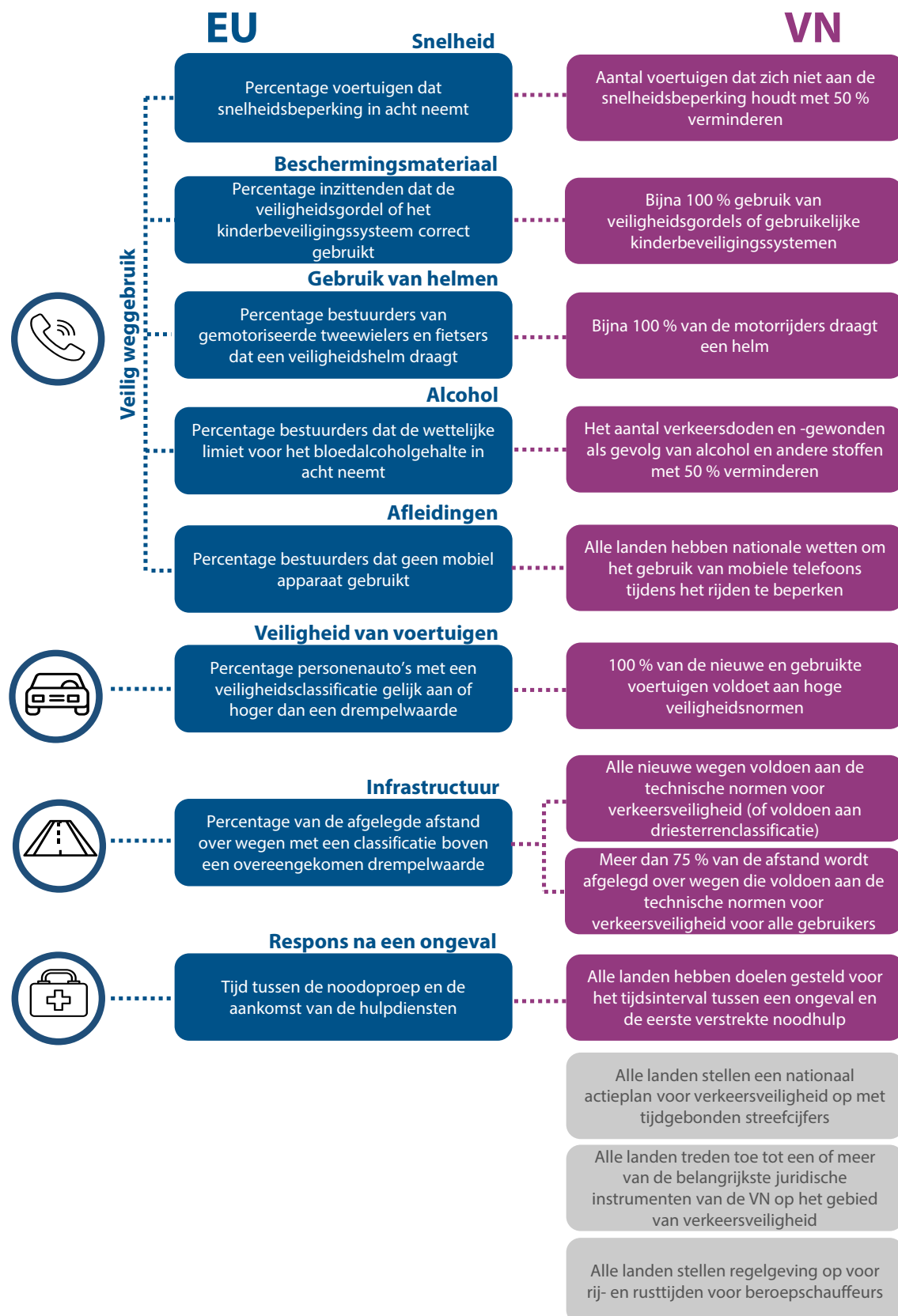
31 Om lidstaten te helpen verder bij te dragen aan de EU-doelstellingen heeft de Commissie initiatieven opgezet om goede praktijken te verspreiden.

- o Sinds 2019 heeft het EU-uitwisselingsprogramma voor verkeersveiligheid lidstaten die werden geconfronteerd met grotere uitdagingen op het gebied van verkeersveiligheid gekoppeld aan beter presterende lidstaten. Het programma omvatte studiebezoeken en thematische workshops en gaf aanbevelingen voor maatregelen. Het eerste driejarige proefproject was gericht op zes lidstaten met grotere uitdagingen, terwijl bij de tweede editie van het programma 19 lidstaten betrokken zijn.
- o Het [Europees Observatorium voor de Verkeersveiligheid \(ERSO\)](#) verstrekt gegevens over verkeersongevallen en publiceert landspecifieke en thematische verslagen over relevante praktijken en beleid in de EU. De Commissie heeft het Observatorium onlangs belast met een nieuwe taak: het monitoren van de uitvoering van nationale en EU-strategieën voor verkeersveiligheid. De resultaten van deze oefening zullen worden verwerkt in een uitvoeringsverslag over de verkeersveiligheidsstrategie van de EU, dat in 2025 moet verschijnen.

Monitoring van de prestaties van de lidstaten is nog niet doeltreffend

32 In 2019 heeft de Commissie een reeks van acht kernprestatie-indicatoren (KPI's) voor verkeersveiligheid [vastgesteld](#) (zie [figuur 6](#)). Deze KPI's zijn gericht op factoren die bijdragen aan de verwezenlijking van de EU-doelstellingen op het gebied van verkeersveiligheid, d.w.z. het gedrag van weggebruikers, de veiligheid van voertuigen, de kwaliteit van de wegeninfrastructuur en de hulpverlening in geval van noodgevallen. De KPI's vertonen enkele overeenkomsten met een reeks vrijwillige mondiale doelstellingen op het gebied van veiligheidsprestaties die de VN in 2017 heeft vastgesteld om de lidstaten te helpen hun verkeersveiligheidsmaatregelen doelgerichter te maken. In haar mededeling van 2018 heeft de Commissie vastgesteld dat er behoefte is aan betere gegevens voor het vaststellen van streefcijfers voor de KPI's. Hoewel bepaalde lidstaten streefcijfers hebben vastgesteld voor een reeks KPI's, zijn deze nog niet op EU-niveau vastgesteld.

Figuur 6 — Vergelijking tussen de kernprestatie-indicatoren van de EU en de vrijwillige prestatiedoelstellingen van de VN



Bron: ERK, op basis van documenten van de Commissie en de VN.

33 In 2020 heeft de Commissie het “Baseline”-project gelanceerd, in het kader waarvan zij financiering verschaftte aan lidstaten om gegevens te verzamelen voor deze KPI’s. Achttien lidstaten hebben deelgenomen aan het project, dat duurde tot 2022. Hoewel het project een aanzienlijke vooruitgang betekent, zijn wij van mening dat het is tekortgeschoten als het gaat om het zorgen voor voldoende vergelijkbaarheid tussen de lidstaten en het effenen van de weg voor potentiële streefcijfers. Deelname aan het project was namelijk vrijwillig en niet alle lidstaten hebben dezelfde gegevens verzameld voor de KPI’s. Bovendien weken de lidstaten af van de standaardmethodologie voor het berekenen van de indicatoren, wat ten koste van de vergelijkbaarheid ging⁹.

34 In 2022 startte de Commissie, bij wijze van follow-up van het “Baseline”-project, het huidige “Trendline”-project, met als doel nationale streefcijfers vast te stellen voor alle verzamelde KPI’s (zie paragraaf 32). In het kader van het project werden tien aanvullende experimentele indicatoren geïdentificeerd die op beperkte schaal moeten worden getest. Hoewel veel meer werd deelgenomen dan in het verleden (25 lidstaten zullen KPI’s verzamelen en twee zullen als waarnemer deelnemen), is het voor de lidstaten door de opzet van het project nog steeds mogelijk verschillende reeksen indicatoren te verzamelen en van de standaardmethodologie af te wijken. Op basis hiervan kan het moeilijk zijn om geaggregeerde doelstellingen op EU-niveau voor de prestatie-indicatoren vast te stellen en te monitoren, aangezien de gegevens nog niet voldoende vergelijkbaar zijn.

De gegevens van de lidstaten over zwaargewonden zijn nog steeds niet vergelijkbaar, terwijl die over dodelijke slachtoffers dat wel zijn

35 Sinds 1993 moeten de lidstaten verkeersveiligheidsstatistieken over doden en gewonden verzamelen en deze gegevens naar de Commissie sturen (zie [kader 1](#)).

⁹ “Baseline”-project, [Conclusions and recommendations](#), 2023.

Kader 1

De CARE-databank van de Commissie

In 1993 heeft de Raad de CARE-databank inzake verkeersongevallen [opgezet](#), die de lidstaten verplichtte om jaarlijks informatie te rapporteren. Aangezien in de beschikking niet precies werd aangegeven welke gegevens moesten worden gerapporteerd, komt een deskundigengroep, met onder meer vertegenwoordigers van de lidstaten en de Commissie (DG MOVE en Eurostat), regelmatig bijeen om te bespreken welke variabelen moeten worden verzameld en verspreid, en in welk formaat. De databank bevat gegevens over elk ongeval met doden of gewonden, zoals het soort ongeval en de locatie ervan, gegevens over de weginfrastructuur en informatie over de betrokken voertuigen en de getroffen weggebruikers.

Elk najaar publiceert de Commissie statistieken op EU- en lidstaatniveau. Individuele datapunten zijn niet openbaar toegankelijk, maar worden op verzoek beschikbaar gesteld aan onderzoekers voor analysedoeleinden.

36 Ondanks het feit dat de wettelijke vereiste reeds lang bestaat, zijn er nog steeds problemen met de vergelijkbaarheid van gegevens. Dit geldt in het bijzonder voor gegevens over verwondingen, waarbij elke lidstaat zijn eigen reeks nationale criteria vaststelt om de mate van ernst te bepalen. De meeste lidstaten vereisen dat de politie die ter plaatse gaat bij een ongeval een verwonding classificeert als “ernstig”, terwijl in andere lidstaten de classificatie wordt gemaakt door ziekenhuizen. [Tabel 2](#) illustreert de verschillende criteria voor het vaststellen van ernstig letsel die ten tijde van de controle in de vier bezochte lidstaten werden gehanteerd.

Tabel 2 — Criteria voor het classificeren van een verwonding als ernstig in de vier bezochte lidstaten

Lidstaat	Criteria om een verwonding als ernstig te classificeren
Spanje	Gewonden die ten minste 24 uur in het ziekenhuis zijn opgenomen of geclassificeerd door het ziekenhuis
Litouwen	Gewonden moesten in het ziekenhuis worden opgenomen en het ziekenhuis heeft hun verwondingen aangemerkt als een “ernstig gezondheidsprobleem”
Roemenië	Verwondingen worden geclassificeerd door het ziekenhuis
Slowakije	Het type verwonding staat op een wettelijk vastgestelde lijst van verwondingen

Bron: ERK.

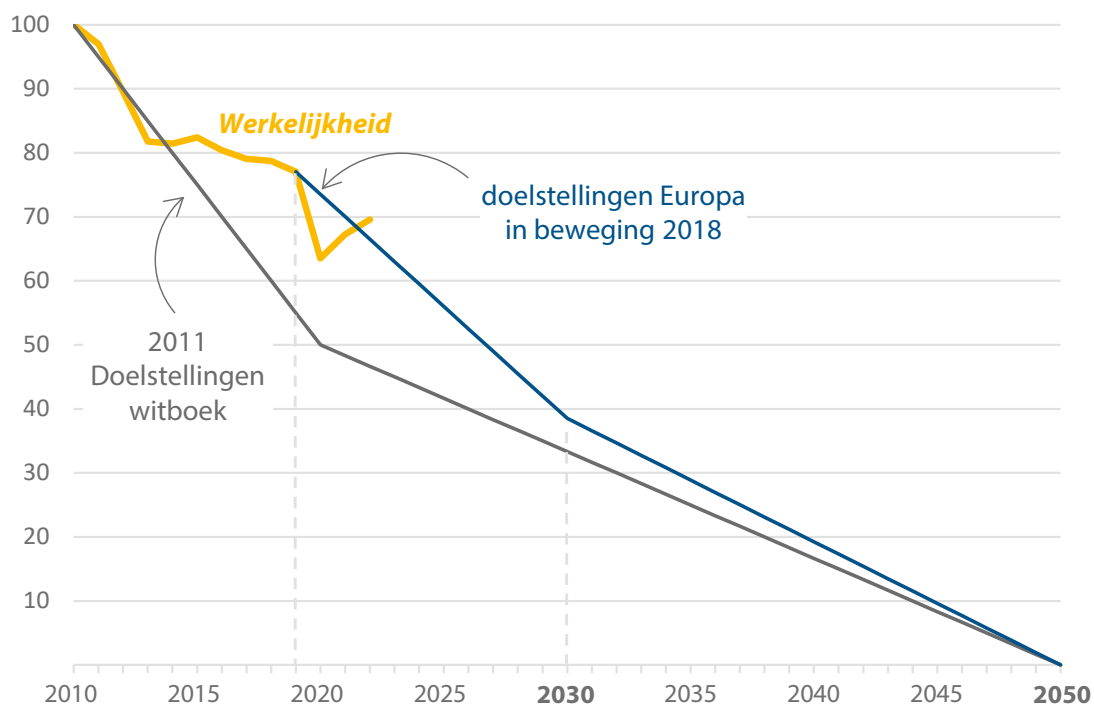
37 Om de vergelijkbaarheid te verbeteren, zijn de EU-ministers van vervoer in 2017 [overeengekomen](#) om te blijven werken aan een gemeenschappelijke definitie van verwonding op basis van de MAIS3+-traumaschaal. Dit is een internationaal classificatiesysteem dat is gebaseerd op ziekenhuisgegevens. In 2023 verzamelden slechts 19 lidstaten gegevens volgens de MAIS3+-classificatie. Bovendien waren de methoden die werden gebruikt om de schattingen voor MAIS3+ te verkrijgen niet in alle lidstaten genormaliseerd. De Commissie heeft de tendensen voor de landen die gegevens hebben verzameld aan de hand van beide methoden onderzocht, en heeft vastgesteld dat de nationale methoden leiden tot onder- of overrapportage van ernstig letsel in vergelijking met de geharmoniseerde methode¹⁰. Dit betekent dat de Commissie geen precies beeld op EU-niveau kan krijgen van ernstig letsel en geen gerichte acties kan opzetten om het aantal betrokken gevallen terug te dringen.

De EU boekt te traag vooruitgang om de doelstellingen voor 2030 en 2050 te halen

38 Tussen 2010 en 2020 is het aantal verkeersdoden in de EU met 36 % gedaald, wat aanzienlijk achterblijft bij de doelstelling van 50 % die de Commissie in haar [Witboek van 2011](#) had vastgesteld. In 2022 steeg het aantal verkeersdoden zelfs met 4 % ten opzichte van het voorgaande jaar (zie [figuur 7](#)).

¹⁰ *Serious injuries*, Europese Commissie, 2023.

Figuur 7 — Procentuele daling van het aantal verkeersdoden in de EU sinds 2010 in vergelijking met de doelstellingen voor 2020, 2030 en 2050



NB: De daling van het aantal verkeersdoden in 2020 is voornamelijk toe te schrijven aan de gevolgen van COVID-19 voor het wegverkeer.

Bron: ERK, op basis van gegevens van de Commissie.

39 In het huidige tempo, en zonder extra inspanningen, zullen de EU en de lidstaten de tussentijdse doelstelling voor 2030 waarschijnlijk niet halen, waardoor het de vraag is of de doelstelling voor 2050 wel kan worden gehaald. Het aantal dodelijke slachtoffers zou tegen 2030 slechts met een kwart dalen in plaats van met de helft (in vergelijking met de waarden van 2019, die door de Commissie werden gekozen als uitgangspunt voor het meten van de vooruitgang). Om de tussentijdse doelstelling te halen, zou het aantal dodelijke slachtoffers in de EU jaarlijks met gemiddeld 4,6 % moeten dalen. Daarentegen bedroeg de gemiddelde jaarlijkse daling in de afgelopen vijf jaar slechts 2,5 %.

40 De doelstelling betreffende ernstig letsel lijkt ook moeilijk te verwezenlijken. Op basis van een in Nederland uitgevoerde analyse¹¹ werd geconcludeerd dat de doelstelling voor verkeersdoden voor 2030 kan worden gehaald door een specifieke combinatie van maatregelen te gebruiken gericht op snelheidsbeperkingen voor

¹¹ Dr. S. de Craen et al, *Halvering verkeersslachtoffers in 2030? Doorrekening van aanvullende maatregelen*, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2022.

voertuigen in stedelijke gebieden en veilige fietsinfrastructuur. De doelstelling betreffende ernstig letsel zou echter nog steeds, zelfs in het beste geval, onbereikbaar zijn.

41 Het kan lastiger worden om deze doelstellingen te halen, omdat het steeds moeilijker wordt significante verbeteringen te realiseren wanneer het prestatieniveau al goed is. Tussen 2010 en 2022 bijvoorbeeld was de best presterende lidstaat wat betreft het terugdringen van het aantal verkeersdoden (– 60 %) Litouwen, het land met het op zes na hoogste aantal verkeersdoden in 2010, terwijl het aantal verkeersdoden in Nederland, het land met het op twee na laagste aantal verkeersdoden in 2010, juist met 22 % toenam.

EU-maatregelen in het kader van de pijlers weggebruik, voertuigen en infrastructuur bestrijken niet alle risicogebieden en zijn onvoldoende geïntegreerd

42 Volgens de “Safe System”-benadering moet elke pijler maatregelen omvatten die alle relevante risicogebieden bestrijken (bijv. wetgeving of aanbevelingen inzake verkeersovertredingen en handhaving, veiligheidskenmerken van voertuigen en kwaliteitseisen voor infrastructuur, ook voor wandelen en fietsen). Om op doeltreffende wijze bij te dragen aan de verkeersveiligheid, moeten de maatregelen in de verschillende pijlers bovendien worden geïntegreerd en elkaar aanvullen.

43 Daarom hebben we de pijlers van de “Safe System”-benadering met betrekking tot weggebruik, voertuigen en infrastructuur van de Commissie onderzocht om twee elementen te beoordelen die essentieel zijn voor de verwezenlijking van de doelstellingen inzake verkeersveiligheid voor 2030 en 2050: de geschiktheid van de onderliggende maatregelen en de mate van integratie tussen de verschillende pijlers.

Niet alle belangrijke oorzaken van ongevallen worden op EU-niveau aangepakt en het toezicht van de Commissie op de handhavingsstrategieën van de lidstaten is beperkt

44 Het gedrag van de weggebruiker is een belangrijk onderdeel van de verkeersveiligheid, en wordt onder meer beïnvloed door de verkeersregelgeving en de mate waarin in de lidstaten wordt opgetreden tegen verkeersovertreders. De verantwoordelijkheid voor het ontwerpen en uitvoeren van beide aspecten ligt volledig bij de lidstaten.

45 We hebben de toepasselijke wetgeving en handhavingsstrategieën geanalyseerd voor twee van de vier belangrijkste doodsoorzaken van verkeersslachtoffers, namelijk alcoholgebruik en te snel rijden (de andere twee zijn het niet dragen van de veiligheidsgordel en afleiding van de bestuurder, zie paragraaf **07**).

46 Over het algemeen neemt het risico op een ongeval aanzienlijk toe wanneer iemand onder invloed van alcohol rijdt. In een studie die in opdracht van de Commissie is uitgevoerd, wordt geconcludeerd dat alcoholgerelateerde verkeersdoden mogelijk 20 tot 28 % uitmaken van alle verkeersdoden in de EU. Er bestaat echter geen geharmoniseerde EU-methodologie waarmee kan worden aangemerkt dat een dodelijk verkeersongeval verband hield met alcohol, en de lidstaten die deze gegevens rapporteren, doen dat op basis van hun eigen nationale methoden¹².

47 Onderzoek heeft aangetoond dat een lagere limiet op het bloedalcoholgehalte gepaard gaat met minder alcoholgerelateerde verkeersdoden¹³. In 2001 deed de Commissie de aanbeveling dat de lidstaten een wettelijk maximum bloedalcoholgehalte van 0,5 mg/ml voor alle bestuurders en een lagere drempel van 0,2 mg/ml voor specifieke categorieën weggebruikers (zoals onervaren bestuurders of bestuurders van grote voertuigen) zouden vaststellen. Per oktober 2023 heeft de Commissie echter nog geen aanbeveling gedaan over wettelijke drempels voor andere stoffen.

48 Alle lidstaten met uitzondering van Malta hebben wetgeving aangenomen waarin maximumwaarden voor het bloedalcoholgehalte zijn vastgesteld die in overeenstemming zijn met de aanbeveling van de Commissie. Vier van de 27 lidstaten hebben zelfs een nultolerantie ingevoerd voor alle bestuurders¹⁴.

49 Volgens de meest recente studie¹⁵ hebben in 2019 slechts twaalf lidstaten statistieken over hun handhavingsactiviteiten verstrekt. Als we kijken naar het aantal door de politie uitgevoerde alcoholcontroles per 1 000 inwoners, zien we significante verschillen tussen landen (zie **figuur 8**).

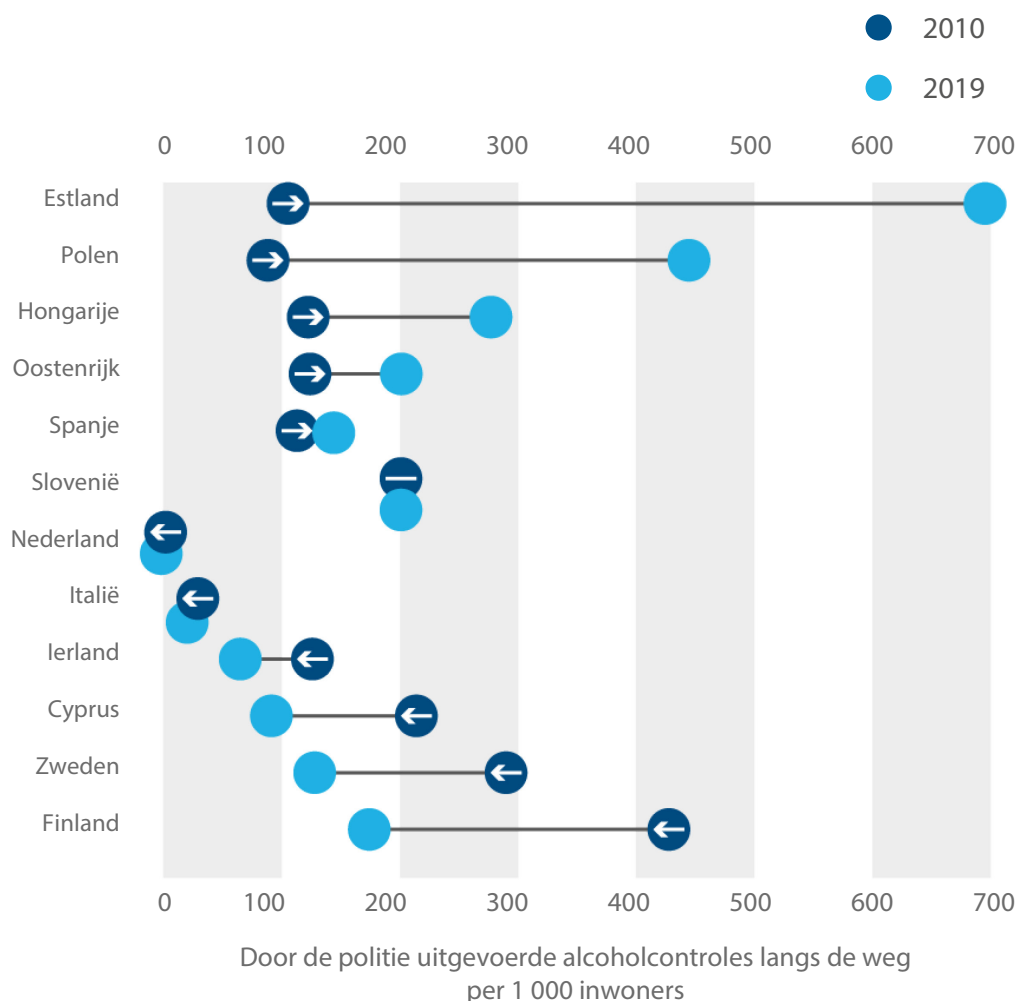
¹² Ecorys, *Prevention of drink-driving by the use of alcohol interlock devices*, 2014.

¹³ Ecorys en ITS, *Prevention of driving under the influence of alcohol and drugs*, 2021.

¹⁴ *Statistical pocketbook 2022* van de Commissie.

¹⁵ Ecorys en ITS, *Prevention of driving under the influence of alcohol and drugs*, 2021.

Figuur 8 — Verandering in door de politie uitgevoerde alcoholcontroles langs de weg (2019 t.o.v. 2010)



Bron: ERK, gebaseerd op onderzoek van Ecorys.

50 Snelheid is een andere belangrijke factor bij verkeersongevallen en beïnvloedt zowel het risico op ongevallen als de ernst ervan. Uit onderzoek blijkt dat naar schatting 30 % van alle dodelijke ongevallen het directe gevolg is van een te hoge of onaangepaste snelheid¹⁶. Volgens één studie zou een verlaging van de gemiddelde snelheid op alle wegen in de EU met 1 km/u meer dan 2 000 levens per jaar redden¹⁷.

¹⁶ *Road safety thematic report — Speeding*, Europese Commissie, 2021.

¹⁷ Europese Raad voor Transportveiligheid, *Reducing speeding in Europe — PIN Flash Report 36*, 2019.

51 Bovendien is de impact van snelheid op ongevallen met dodelijke afloop vooral opvallend bij ongevallen waarbij kwetsbare weggebruikers betrokken zijn. Terwijl de kans op een dodelijk slachtoffer onder voetgangers bij een ongeval met een voertuig dat minder dan 30 km/u rijdt minder dan 10 % bedraagt, is bij snelheden boven 55 km/u een dodelijke afloop bijna onvermijdelijk¹⁸.

52 In 2022 heeft de Commissie een mededeling gepubliceerd waarin de lidstaten worden aangemoedigd om de rijsnelheid te verlagen. Deze mededeling was echter in de eerste plaats gericht op energiebesparing. De Commissie deed echter nog geen aanbeveling aan de lidstaten over veilige snelheidslimieten, hoewel het Europees Parlement de Commissie hier in 2021 [toe had opgeroepen](#).

53 De lidstaten stellen snelheidsbeperkingen vast voor elk deel van hun wegennet. De meeste nationale snelheidsbeperkingen liggen hoger dan de snelheidsbeperkingen die in een internationale studie werden aanbevolen¹⁹. Dit geldt met name voor bebouwde gebieden met een mix van kwetsbare weggebruikers en motorvoertuigen, waarvoor de aanbevolen maximumsnelheid 30-40 km/u is (zie [bijlage VI](#)).

54 Ondanks snelheidsbeperkingen wordt in de lidstaten waar de naleving van de snelheidsregels wordt gemonitord, op alle soorten wegen een hoog percentage voertuigen boven de maximumsnelheid waargenomen (35-75 % van de voertuigen op stadswegen, 9-63 % op plattelandswegen en 23-59 % op autosnelwegen). Dit wordt nog verergerd door het feit dat de methoden voor en de mate van snelheidscontroles sterk verschillen tussen de lidstaten. Volgens de meest recente beschikbare studie²⁰ varieerde het percentage overtredingen dat werd vastgesteld door automatische snelheidscamera's, die door de Commissie werden aanbevolen als instrument voor snelheidshandhaving, in 2017 bijvoorbeeld van 0 % in Roemenië tot 99,9 % in Malta.

55 De rol van de Commissie bij het toezicht op de nationale handhavingsbenaderingen is beperkt, aangezien deze is gebaseerd op een richtlijn die alleen betrekking heeft op bepaalde grensoverschrijdende overtredingen en op een niet-bindende aanbeveling uit 2004. Zoals vereist in de richtlijn inzake grensoverschrijdende handhaving, brengt de Commissie verslag uit over nationale

¹⁸ Monash University Accident Research Centre, [Older vulnerable road users](#), 2004.

¹⁹ International Traffic Safety Data and Analysis Group (ITF – OESO), [Speed and crash risk](#), 2018.

²⁰ Europese Raad voor Transportveiligheid, [Reducing speeding in Europe — PIN Flash Report 36](#), 2019.

verkeersregels via een publiek toegankelijke website die een overzicht geeft van de belangrijkste verplichtingen voor bestuurders en andere weggebruikers. De Commissie heeft de uitvoering van de aanbeveling van 2004 niet regelmatig kunnen monitoren, zoals zij oorspronkelijk van plan was. Dit kwam voornamelijk doordat de lidstaten niet verplicht waren om verslag uit te brengen. In 2012 is de Commissie begonnen met een specifieke analyse van de nationale handhavingsplannen van de lidstaten. Omdat uit de analyse bleek dat niet alle lidstaten een concreet handhavingsplan in hun verkeersveiligheidsstrategie hadden opgenomen, heeft de Commissie geen verslag opgesteld.

56 In maart 2023 heeft de Commissie een nieuw verkeersveiligheidspakket voorgesteld met verschillende initiatieven om de verkeerswetgeving en de handhaving ervan te versterken. Het pakket, dat momenteel wordt besproken door de medewetgevers, bestaat uit drie wetshandelingen:

- o een herziene [richtlijn](#) over rijbewijzen, met een proefperiode van ten minste twee jaar voor nieuwe bestuurders en een nultolerantieregel voor rijden onder invloed;
- o een nieuwe [richtlijn](#) om een in de hele EU geldige ontzegging van de rijbevoegdheid mogelijk te maken voor ernstige verkeersovertredingen;
- o een herziene [richtlijn](#) inzake grensoverschrijdende handhaving, om in het buitenland begane verkeersveiligheidsgerelateerde overtredingen beter te kunnen handhaven.

Voertuigen vallen onder een op EU-niveau genormaliseerd kader, maar een verouderend wagenpark beperkt de impact ervan

57 De belangrijkste wettekst die minimale veiligheidsvereisten voor nieuwe voertuigen in de EU vastlegt, is de [verordening algemene veiligheid](#), die voor het laatst werd herzien in 2019. Aangezien dit een EU-verordening is, is deze rechtstreeks afdwingbaar in alle lidstaten, zonder dat er nationale omzettingswetgeving nodig is. Deze aanpak leidt tot een hoge mate van harmonisatie.

58 De verordening algemene veiligheid deelt de vereisten in naar het voertuigtype en stelt verschillende termijnen vast voor de naleving van de vereisten, afhankelijk van de vraag of het voertuig een nieuw model is of een nieuw geproduceerd voertuig van een bestaand model (zie [figuur 9](#) voor voorbeelden van de vereisten die gelden voor nieuwe voertuigen). Bovendien bieden de bepalingen van de verordening algemene veiligheid de Commissie de mogelijkheid om secundaire wetgeving vast te stellen en de lijst van vereisten te wijzigen om rekening te houden met technische en regelgevende ontwikkelingen.

Figuur 9 — Voorbeelden van toekomstige verplichte vereisten voor nieuwe voertuigen in het kader van de verordening algemene veiligheid

Symbool op dashboard	Soort voorziening	Verplicht voor nieuwe voertuigen vanaf
	Rijstrookassistentie	7 juli 2024
	Autonome noodrem voor voertuigen	7 juli 2024
	Autonome noodrem voor voetgangers en fietsers	7 januari 2026

Bron: ERK.

59 De Commissie heeft deze eisen vastgesteld op basis van de verwachte doeltreffendheid in het terugdringen van het aantal doden en zwaargewonden. In een studie van de Commissie²¹ wordt geschat dat als alle voorgestelde veiligheidsmaatregelen voor voertuigen tegen september 2025 verplicht zouden worden gesteld, tussen 2022 en 2037 bijna 25 000 verkeersdoden in alle voertuigcategorieën zouden kunnen worden vermeden. In de vastgestelde verordening algemene veiligheid zijn deze vereisten grotendeels overgenomen, en de vaststelling ervan is gepland tussen 2022 en 2026.

²¹ TRL Ltd., *Cost-effectiveness analysis of policy options for the mandatory implementation of different sets of vehicle safety measures*, 2018.

60 De in de verordening algemene veiligheid vastgestelde vereisten vormen minimale veiligheidsnormen waaraan alle nieuwe voertuigen die in de EU worden verkocht, moeten voldoen. Dit is vooral relevant voor instapmodellen, aangezien geavanceerdere voertuigen de normen van de verordening algemene veiligheid over het algemeen overtreffen, zoals blijkt uit de resultaten van veiligheidstests uitgevoerd door Euro NCAP²².

61 Hoewel de meeste nieuwe voertuigen onder de vereisten van de verordening algemene veiligheid vallen, kunnen bepaalde voertuigen ook worden goedgekeurd volgens een [procedure voor de individuele goedkeuring van voertuigen](#), die minder veiligheidseisen omvat. Belanghebbenden hebben onlangs hun bezorgdheid geuit²³ over een toenemende tendens bij ingevoerde offroad pick-ups — die bijzonder gevaarlijk zijn voor kwetsbare weggebruikers — die van deze bepaling gebruikmaken.

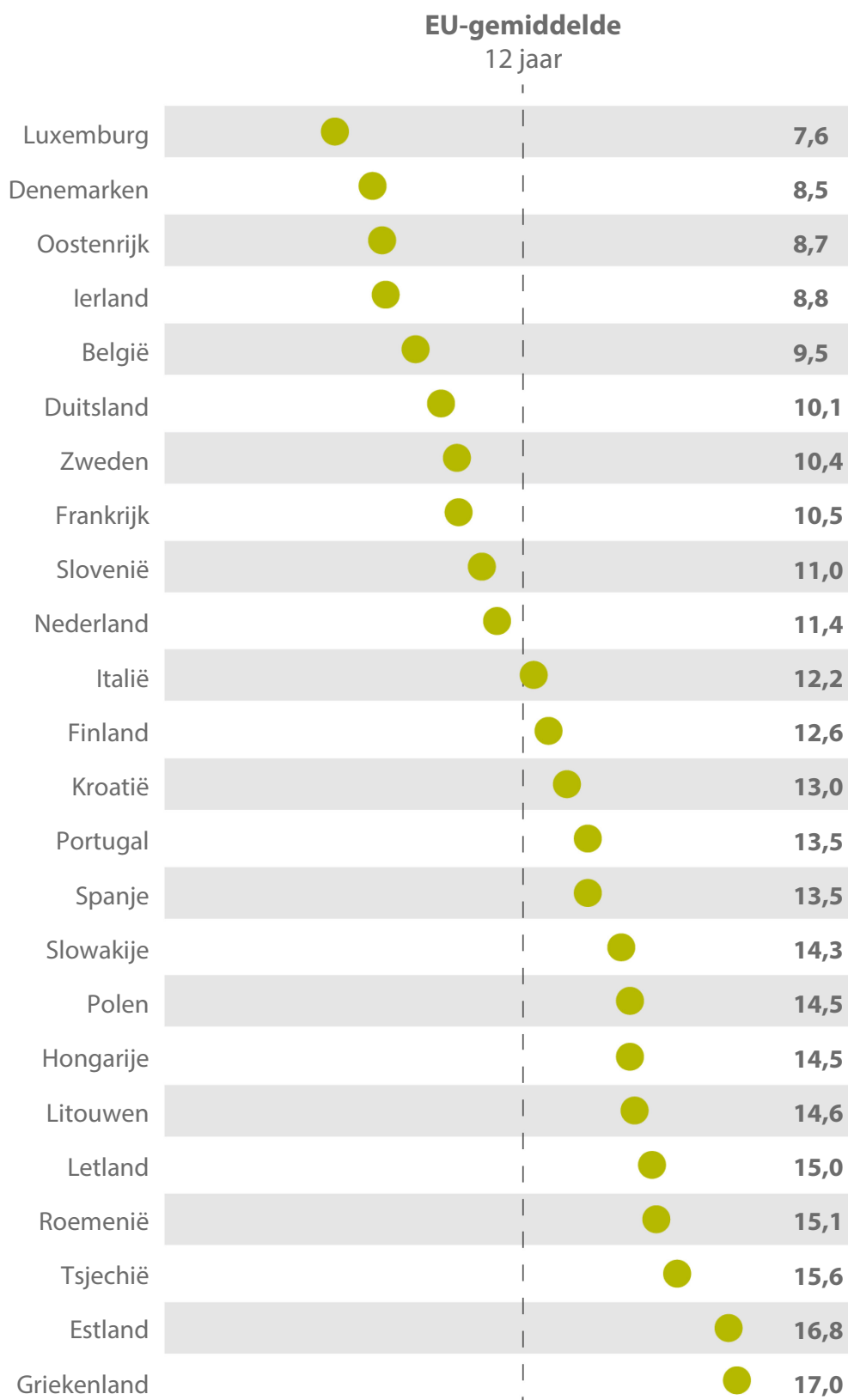
62 Bovendien gelden de vereisten van de verordening algemene veiligheid alleen voor nieuwe auto's. Het wagenpark van de lidstaten veroudert: de gemiddelde leeftijd in de EU is twaalf jaar (zie [figuur 10](#)). Dit betekent een stijging van de gemiddelde leeftijd van auto's met meer dan 40 % ten opzichte van 2010²⁴. Het zal daarom tijd kosten voordat de effecten van de verordening algemene veiligheid en de nieuwe veiligheidsvoorzieningen van voertuigen doorwerken. Hoewel de Commissie in 2018 van plan was om de lidstaten aan te moedigen om de vernieuwing van voertuigen te stimuleren en daarbij de focus te leggen op de verkeersveiligheid, hebben we in de bezochte lidstaten geen dergelijke steunregeling aangetroffen. Er bestaan echter wel steunregelingen voor andere doeleinden (zoals betere milieuprestaties van voertuigen), die indirect de verkeersveiligheid ten goede kunnen komen door de vernieuwing van het wagenpark.

²² Euro NCAP, [Year in Numbers](#), 2022.

²³ BEUC, ECF, ETSC, Eurocities, Internationale Federatie van voetgangers, Polis, Transport & Environment, [brief aan Thierry Breton, commissaris voor Interne Markt](#), 2023.

²⁴ SWD(2012) 206

Figuur 10 — Gemiddelde leeftijd (in jaren) van het wagenpark van de lidstaten



Opmerking: geen gegevens beschikbaar voor Bulgarije, Cyprus en Malta.

Bron: ERK, gebaseerd op gegevens van de Europese Federatie van Autoproducten (ACEA) voor 2021.

63 Bovendien is het van essentieel belang dat voertuigen ook jaren na hun eerste inschrijving nog aan de minimale veiligheidsnormen voldoen. Dit is vooral belangrijk gezien het verouderende wagenpark in Europa. Met het oog hierop moeten de lidstaten ervoor zorgen dat de voertuigen die op hun grondgebied zijn inschreven, periodiek worden getest.

64 In een [EU-richtlijn](#) wordt een minimumfrequentie vastgesteld voor technische controles, afhankelijk van het type voertuig en het gebruik ervan (bijv. vier jaar na de eerste inschrijving en daarna elke twee jaar voor auto's die geen taxi of ambulance zijn). Binnen deze grenzen zijn de lidstaten dan vrij om hun eigen tijdschema's voor controles te bepalen. Hoewel sommige lidstaten hebben gekozen voor de minimumfrequentie, hebben andere lidstaten extra controles opgenomen. Als gevolg hiervan verschilt de [frequentie](#) waarmee de veiligheidsprestaties van een voertuig worden beoordeeld aanzienlijk tussen de lidstaten. In Kroatië moeten bijvoorbeeld vanaf het eerste jaar elk jaar controles worden uitgevoerd, terwijl Italië vanaf het vierde jaar elke twee jaar controles vereist.

De nationale benaderingen voor het verbeteren van de veiligheid van de infrastructuur zijn niet allemaal even geavanceerd en de EU-vereisten hebben geen betrekking op de infrastructuur met de meeste dodelijke ongevallen

65 Om het aantal doden en zwaargewonden te verminderen, kunnen de lidstaten ook maatregelen nemen met betrekking tot het ontwerp en onderhoud van hun wegennet. Investerings moeten zijn gericht op de weggedeelten met de hoogste concentratie ongevallen en het grootste potentieel om het aantal ongevallen te verminderen²⁵ (d.w.z. hotspots). Lidstaten hanteren echter verschillende definities en volgen verschillende procedures voor het aanpakken van hotspots (zie [kader 2](#)).

²⁵ Overweging 16 van [Richtlijn \(EU\) 2019/1936](#).

Kader 2

Verskillende benaderingen voor de aanpak van hotspots op het gebied van verkeersveiligheid in de lidstaten

- Naast de gebruikelijke politieprocedures vereist de Litouwse wetgeving een diepgaand onderzoek om de oorzaak van elk dodelijk ongeval te achterhalen. Delen van het wegennet met vier of meer verkeersongevallen in de afgelopen vier jaar worden aangeduid als hotspots en aangegeven op een openbaar toegankelijke kaart met aanbevelingen voor bestuurders. Daarnaast wordt elk van deze hotspots geanalyseerd om te bepalen welke maatregelen nodig zijn om de verkeersveiligheid te verbeteren. De wegbeheerder heeft dan een jaar de tijd om deze verkeersveiligheidsmaatregelen uit te voeren. Het doel van de verkeersveiligheidsstrategie van Litouwen is om tegen 2030 alle hotspots weg te werken.
- Spanje gebruikt twee criteria om weggedeelten met een relatief hoger risico op ongevallen te identificeren. Het eerste criterium is hoe gevaarlijk het weggedeelte is (op basis van het aantal ongevallen in het verleden, de lengte van het stuk weg en het gemiddelde verkeersvolume op verschillende tijdstippen). Het tweede is het absolute aantal ongevallen. Beide parameters worden getoetst aan verschillende drempelwaarden die worden bepaald door de wegcategorie en het verkeersvolume.
- Slowakije definieert hotspots als trajecten van één kilometer met vijf of meer geregistreerde verkeersongevallen in het voorgaande jaar.
- In 2008 definieerde Roemenië hotspots als een gedeelte van het wegennet met een hoger dan gemiddeld aantal ongevallen. Deze definitie werd in 2018 ingetrokken en ten tijde van de controle was er nog geen alternatieve definitie ontwikkeld. Roemenië heeft sindsdien een project opgezet dat wordt gefinancierd door de herstel- en veerkrachtfaciliteit om hotspots aan te pakken, waarbij een ad-hocdefinitie wordt gebruikt om ze te identificeren.

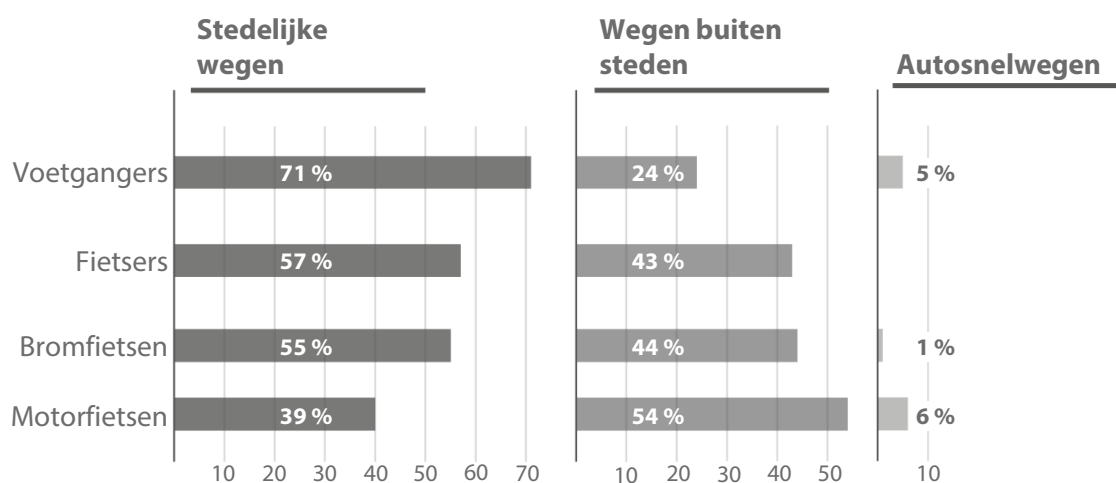
66 In 2008 werd door een [EU-richtlijn](#) inzake het beheer van de verkeersveiligheid van wegeninfrastructuur een gemeenschappelijke reeks procedures ingevoerd die lidstaten moeten toepassen om de veiligheid van hun wegennet te verbeteren. Sinds de laatste [herziening](#) in 2019 verplicht deze richtlijn de lidstaten om *vooraf* beoordelingen en controles uit te voeren van het ontwerp van hun infrastructuur, en *achteraf* inspecties uit te voeren van alle kenmerken of gebreken die onderhoudswerkzaamheden hebben vereist. Volgens de richtlijn zijn dergelijke

procedures verplicht voor projecten op wegen die deel uitmaken van het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T), nationale autosnelwegen, door de lidstaat aangeduide hoofdwegen en wegeninfrastructuur die cofinanciering van de EU ontvangt.

67 De vereisten van de richtlijn inzake het beheer van de verkeersveiligheid van wegeninfrastructuur zijn echter niet van toepassing op i) stedelijke gebieden en fietspaden, noch op ii) wegen die geen hoofdwegen zijn en die geen EU-financiering hebben ontvangen. Dit beperkt het effect van de richtlijn, aangezien 93 % van de dodelijke ongevallen in 2020 verband hield met deze twee soorten wegeninfrastructuur, die dus van cruciaal belang zijn voor het bereiken van de EU-doelstellingen inzake verkeersveiligheid.

68 **Stedelijke gebieden** waren in feite goed voor 40 % van alle dodelijke ongevallen, en voor het grootste percentage dodelijke slachtoffers in alle categorieën kwetsbare weggebruikers, met uitzondering van motorrijders (waarbij ongevallen op wegen buiten stedelijke gebieden het meest voorkomen, zie [figuur 11](#)).

Figuur 11 — Doden onder kwetsbare weggebruikers in 2020 per wegtype in de EU



Opmerking: door afrondingen bedragen de cijfers bij elkaar opgeteld geen 100 %.

Bron: ERK, op basis van gegevens van de Commissie.

69 Sinds 2013 moedigt de Commissie steden aan om duurzame stedelijke mobiliteitsplannen (SUMP's) te ontwikkelen, en daarin ook de nadruk te leggen op verkeersveiligheid. Steden zijn echter nog niet verplicht om verkeersveiligheidsoverwegingen op te nemen in hun SUMP's, of om deze plannen überhaupt op te stellen.

70 Het [voorstel](#) van de Commissie uit 2021 voor een herziening van de TEN-T-verordening wordt momenteel besproken door de medewetgevers en zal een nieuwe vereiste invoeren volgens welke de lidstaten ervoor moeten zorgen dat tegen 2025 voor de meeste grote steden van de EU SUMP's worden goedgekeurd en dat gegevens over ongevallen en ernstig letsel op stedelijk niveau worden verzameld en aan de Commissie worden doorgegeven. Deze SUMP's zullen maatregelen moeten bevatten om de verkeersveiligheid te verbeteren, met name voor kwetsbare weggebruikers, evenals doelstellingen, streefcijfers en indicatoren voor ongevallen en verwondingen.

71 **Wegen buiten stedelijke gebieden** waren in 2020 in absolute aantallen verantwoordelijk voor de meeste verkeersdoden (9 931 verkeersdoden of 53 %). Hoewel deze wegen onder de richtlijn inzake het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur kunnen vallen als lidstaten ze aanmerken als hoofdwegen of als ze EU-financiering ontvangen, had de Commissie geen overzicht van de nationale wegennetwerken die onder deze richtlijn vallen. Hoewel deze richtlijn de lidstaten verplichtte om tegen 2021 aan de Commissie te rapporteren welke delen van het netwerk zij als "hoofdwegen" hebben aangeduid, heeft minder dan de helft van de lidstaten dit ook daadwerkelijk gedaan.

72 Bovendien worden in de richtlijn geen minimale veiligheidseisen voor elk type infrastructuur vastgesteld. Het ontwerp van snelwegen is in de EU weliswaar grotendeels genormaliseerd, maar de normen voor andere wegen en stedelijke gebieden lopen sterk uiteen. De Commissie heeft een initiatief opgestart om, vanuit een veiligheidsperspectief, deskundige begeleiding te bieden met betrekking tot ontwerpnormen voor weginfrastructuur.

73 Bovendien moeten de lidstaten een verkeersveiligheidsbeoordeling voor het hele netwerk uitvoeren voor de gebieden die onder de richtlijn vallen. Dergelijke beoordelingen moeten voor het eerst worden voltooid tegen eind 2024 en daarna ten minste om de vijf jaar. Met het oog op het vaststellen van interventieprioriteiten moeten de lidstaten vervolgens de delen van hun wegennet classificeren op basis van het veiligheidsniveau ervan. De Commissie zal dan een online kaart publiceren waarop de verschillende categorieën worden aangegeven.

74 Zoals vereist op grond van de richtlijn, en na een reeks proefstudies, heeft de Commissie in 2023 een [methodologie](#) gepresenteerd die de lidstaten kunnen volgen bij het uitvoeren van hun verkeersveiligheidsbeoordelingen van het wegennet. De methodologie bestaat uit twee delen: het eerste deel is reactief (gebaseerd op

statistieken van ongevallen in het verleden) en het tweede deel is proactief (afhankelijk van het ontwerp van het weggedeelte).

75 De methodologie van de Commissie is echter gebaseerd op het gebruik van verschillende nationale drempelwaarden. Hiermee wordt beoogd een instrument te ontwikkelen voor vergelijkende analyses op nationaal niveau, zodat de lidstaten zich in de eerste plaats kunnen richten op de gevaarlijkste weggedeelten. Tijdens de controle hebben we echter opgemerkt dat drie van de vier bezochte lidstaten afwijken van de standaardmethodologie van de Commissie.

Nieuwe uitdagingen vereisen een verdere integratie van de verkeersveiligheidsmaatregelen van de Commissie

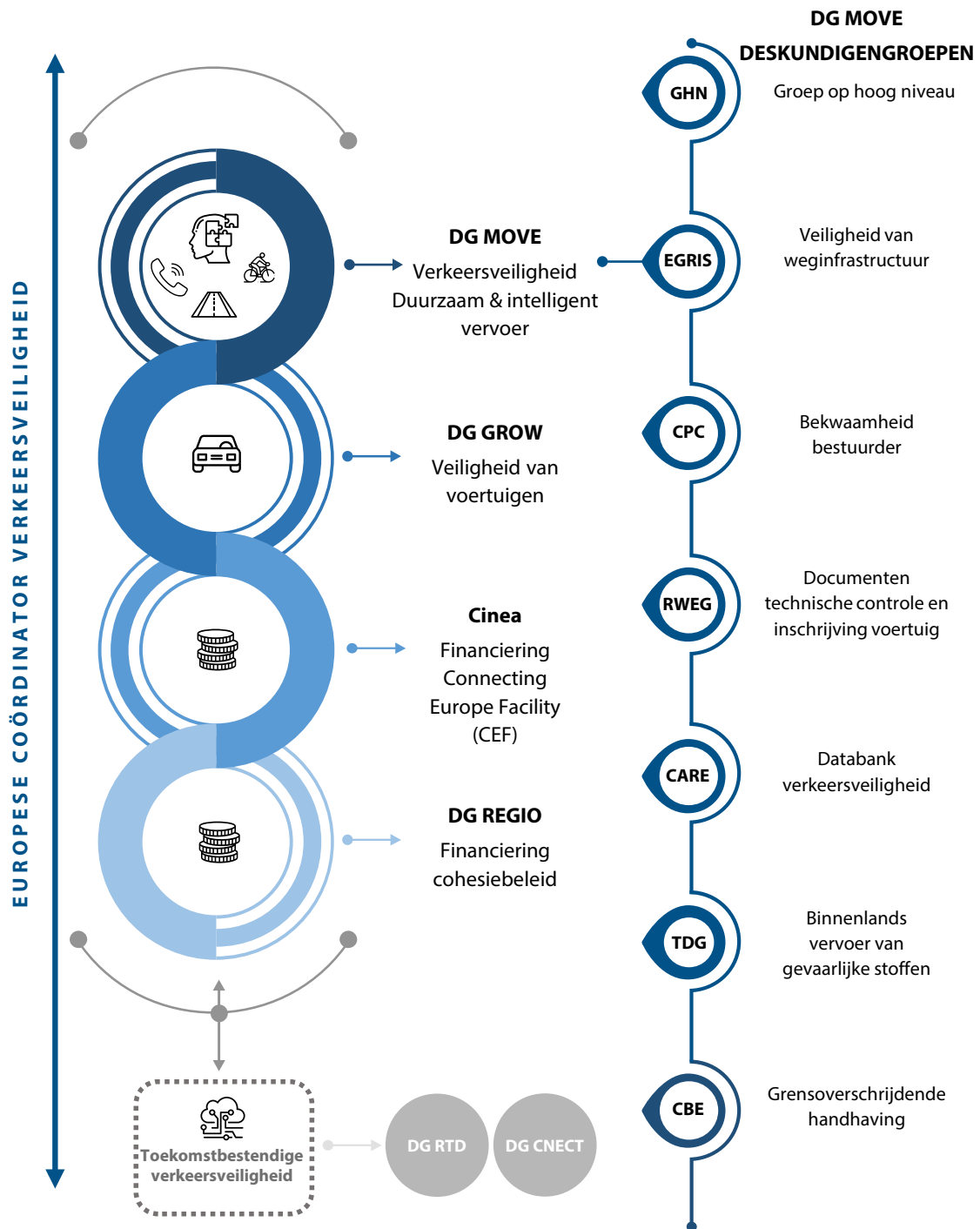
76 Wil de “Safe System”-benadering doeltreffend werken, dan moeten de maatregelen in het kader van de verschillende onderdelen ervan nauw met elkaar verbonden zijn²⁶. Geavanceerde veiligheidsvoorzieningen in voertuigen vereisen bijvoorbeeld de juiste wegmarkeringen en bewegwijzering om goed te kunnen functioneren, evenals duidelijke verkeersregels over hoe moet worden omgegaan met kwetsbare gebruikers.

77 Hoewel DG MOVE verantwoordelijk is voor de meeste verkeersveiligheidsactiviteiten van de Commissie, delen verschillende DG’s de verantwoordelijkheid voor maatregelen in het kader van de “Safe System”-benadering. Andere deskundigengroepen en organen ondersteunen de Commissie ook bij het bevorderen van het verkeersveiligheidsbeleid van de EU (zie [figuur 12](#)). De volgende organen staan de Commissie bijvoorbeeld bij:

- een groep op hoog niveau inzake verkeersveiligheid, bestaande uit vertegenwoordigers van de lidstaten, waar aangelegenheden in verband met de verkeersveiligheid op EU- en nationaal niveau worden besproken. In 2018 heeft de Commissie het mandaat van de groep op hoog niveau uitgebreid met de verstrekking van strategisch advies en gedachtewisselingen met belanghebbenden;
- een Europese coördinator voor verkeersveiligheid, een hoge ambtenaar van de Commissie, belast met het onderhouden van contacten met de lidstaten en het uitwisselen van goede praktijken.

²⁶ ITF - OESO, *The Safe System Approach in Action*, 2022.

Figuur 12 — Organen van de Commissie die betrokken zijn bij verkeersveiligheid



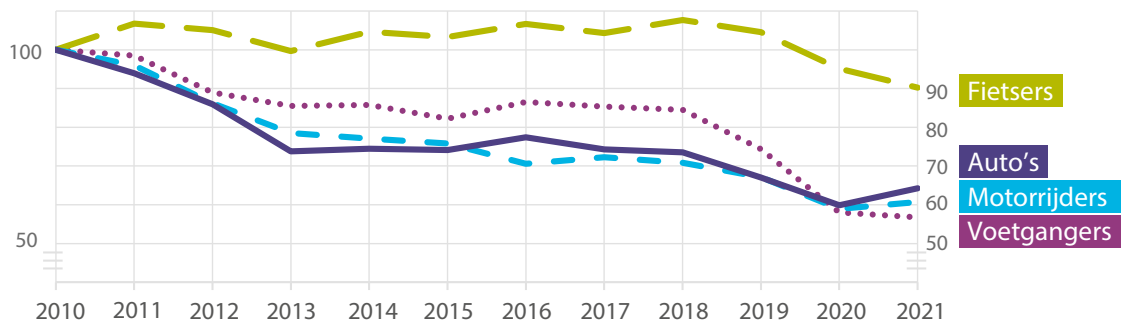
Bron: ERK.

78 In 2021 heeft het Europees Parlement de Commissie [verzocht](#) te overwegen om een gecentraliseerd agentschap op te richten dat verantwoordelijk is voor de verkeersveiligheid, naar analogie van wat al bestaat voor het spoor-, zee- en luchtvervoer. De Commissie heeft in 2023 een haalbaarheidsstudie opgestart om mogelijke scenario's te analyseren. De publicatie daarvan wordt begin 2024 verwacht. Verscheidene van de door ons geïnterviewde belanghebbenden waren ook van mening dat er bij de activiteiten van de Commissie onvoldoende coördinatie was tussen de verschillende pijlers van de "Safe System"-benadering en dat verkeersveiligheid nog niet was gemainstreamd in alle beleidsinitiatieven van de Commissie.

79 Toekomstige uitdagingen op het gebied van verkeersveiligheid, zoals nieuwe vormen van mobiliteit in stedelijke gebieden en de aanwezigheid van autonome voertuigen, zullen waarschijnlijk verdere integratie en coördinatie van de verschillende maatregelen van de Commissie vereisen. Bijna 50 % van het totale aantal verkeersdoden in 2020 — en een nog hoger percentage voor kwetsbare weggebruikers — viel in stedelijke gebieden te betreuren (zie paragraaf [68](#)). Verkeersveiligheid in stedelijke gebieden valt echter niet onder de verantwoordelijkheid van de eenheid Verkeersveiligheid van DG MOVE, maar onder die van een afzonderlijke eenheid die belast is met mobiliteit in stedelijke gebieden en die zich niet alleen op verkeersveiligheid richt. Tegelijkertijd vallen verkeersveiligheidskwesties met betrekking tot autonome voertuigen onder de verantwoordelijkheid van meerdere DG's van de Commissie.

80 De EU roept op tot meer aandacht voor **actieve mobiliteit**, zoals wandelen of fietsen, met name **in stedelijke gebieden**. Hoewel het aantal dodelijke slachtoffers onder voetgangers tussen 2010 en 2021 evenzeer is afgenomen als het percentage voor auto's, was de afname bij fietsers aanzienlijk kleiner (zie [figuur 13](#)). Bovendien was er in bepaalde lidstaten tussen 2010 en 2021 een toename van het aantal fietsers dat omkwam in stedelijke gebieden. In Oostenrijk bijvoorbeeld is het aantal verkeersdoden onder fietsers in stedelijke gebieden in die periode met 68 % gestegen.

Figuur 13 — Doden in stedelijke gebieden per type weggebruiker (2010 tot 2021)



Bron: ERK, op basis van gegevens van de Commissie.

81 Persoonlijke mobiliteitsmiddelen, zoals elektrische steps, zorgen ook voor grotere uitdagingen op het gebied van verkeersveiligheid in stedelijke gebieden. De Commissie heeft op dit gebied nog geen richtsnoeren uitgevaardigd en de regelgevingsbenaderingen van de lidstaten lopen uiteen (zie [bijlage VII](#)).

82 Geautomatiseerde en autonome voertuigen kunnen een positieve bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid: uit onderzoek blijkt dat tot 22 % van de ongevallen met doden en zwaargewonden zou kunnen worden voorkomen door de invoering van systemen voor geautomatiseerd rijden²⁷. Hoewel de eerste [strategie](#) van de Commissie op dit gebied dateert uit 2018, lopen de nationale regels voor het rijden met autonome voertuigen op de openbare weg nog sterk uiteen. Duitsland bijvoorbeeld staat sinds 2022 volledig geautomatiseerd rijden zonder de aanwezigheid van een bestuurder toe, terwijl andere lidstaten nog helemaal geen regelgevend kader hebben ontwikkeld.

²⁷ Transport Research Foundation, *Automated Driving Systems*, 2017.

De verwezenlijking van de EU-doelstellingen voor verkeersveiligheid was geen hoofdcriterium voor de projectselectie en de monitoringindicatoren

83 EU-financiering moet worden toegewezen aan projecten die het best bijdragen aan de prioriteiten en doelstellingen van de EU. Het Europees Parlement heeft de lidstaten en de Commissie ook opgeroepen om prioriteit te geven aan investeringen die de grootste voordelen voor de verkeersveiligheid opleveren, en daarbij de klemtoon te leggen op weggedeelten met het hoogste aantal ongevallen²⁸.

84 Voor de projecten in onze steekproef hebben we onderzocht of verkeersveiligheid op doeltreffende wijze was gebruikt als selectiecriterium, en hebben we ook de vereisten voor deze projecten onderzocht om hun bijdrage aan de verkeersveiligheid in te schatten en de resultaten te monitoren.

Verkeersveiligheid was geen hoofdcriterium voor de selectie van infrastructuurprojecten met verkeersveiligheidsdoelstellingen

85 In de periode 2014-2020 werd uit het EFRO/CF en de CEF voornamelijk steun voor verkeersveiligheid verleend door infrastructuurprojecten te financieren, zoals nieuwe of verbeterde wegen, fietspaden en veilige en beveiligde parkeerplaatsen. Projectaanvragers dienden hun aanvragen voor EU-cofinanciering in naar aanleiding van oproepen tot het indienen van voorstellen, die werden opgesteld door de beheersautoriteiten (voor projecten met gedeeld beheer) of door Cinea (voor de CEF). Deze oproepen moesten in overeenstemming zijn met de prioriteiten en vereisten die eerder werden vastgesteld, hetzij in de relevante operationele programma's voor het cohesiebeleid, hetzij in de werkprogramma's van de CEF.

²⁸ Aanbevelingen inzake de volgende stappen op weg naar "Vision Zero", Europees Parlement, 2021.

86 We hebben een analyse gemaakt van de operationele programma's en de bijbehorende oproepen tot het indienen van voorstellen in het kader waarvan onze gecontroleerde projecten werden gefinancierd. Niet alle projecten werden gefinancierd in het kader van een specifieke verkeersveiligheidsprioriteit; wel hadden ze allemaal verkeersveiligheid als een van hun doelstellingen. Van de negen projecten die werden gefinancierd uit het EFRO of het CF, werden er slechts twee gefinancierd in het kader van een prioriteit die specifiek gericht was op verkeersveiligheid. De andere projecten werden geselecteerd in het kader van prioriteiten die gericht waren op betere toegankelijkheid (vier projecten), groener vervoer (twee projecten) en betere digitale diensten voor burgers (één project). Van de drie CEF-projecten ontvingen er slechts twee steun in het kader van een prioriteit die specifiek gericht was op verkeersveiligheid (veilige en beveiligde infrastructuur). Eén project was in plaats daarvan gericht op de voltooiing van het TEN-T-netwerk. Ook waren de werkzaamheden aan de snelweg die zowel uit het CF als de CEF werden gefinancierd, voornamelijk gericht op het wegwerken van knelpunten in het TEN-T-netwerk.

87 Bij de meeste projecten waren de door de Commissie en de beheersautoriteiten gehanteerde selectiecriteria niet gericht op de weggedeelten met het hoogste aantal ongevallen of dodelijke slachtoffers, ook al was een verbeterde verkeersveiligheid een van de verwachte voordelen. Er waren slechts twee EFRO-projecten (in Spanje) waarbij de aanvragen vergezeld gingen van een gedetailleerde analyse van het aantal ongevallen in voorgaande jaren, terwijl één van de twee ook een analyse omvatte van hoe gevaarlijk het weggedeelte was. Deze informatie was niet voor alle projecten beschikbaar, omdat dit geen vereiste was voor de aanvragen. Beheersautoriteiten en de Commissie hadden bij de cofinanciering prioriteit kunnen geven aan projecten met de grootste potentiële impact op het gebied van het terugdringen van het aantal dodelijke ongevallen, als er een verplichting was geweest om bij de projectselectie rekening te houden met dit element.

88 Bovendien werden er geen specifieke criteria voor op verkeersveiligheid gericht ontwerp vastgesteld. Elke projectpromotor was vrij om het wegontwerp van zijn voorkeur te hanteren, met inachtneming van de toepasselijke nationale wetgeving en normen en, in voorkomend geval, de vereisten van de [richtlijn inzake de veiligheid van tunnels](#). Gezien de aanzienlijke verschillen in normen voor wegen (zie paragraaf [72](#)) en bij gebrek aan specifieke verkeersveiligheidscriteria in de selectiefase werd het bereiken van een bepaald niveau van veiligheidsprestaties voor deze wegen, evenals voor fietspaden, niet in het projectselectieproces opgenomen.

89 Voor projecten die gefinancierd worden in het kader van het EFRO en het CF ligt de verantwoordelijkheid voor het bepalen van de financieringsprioriteiten voor elk operationeel programma en elke oproep bij de beheersautoriteiten. De Commissie beschikt echter over de mogelijkheid om feedback te geven, zowel tijdens de fase waarin de partnerschapsovereenkomst en de operationele programma's worden opgesteld, voordat zij deze goedkeurt, als tijdens de uitvoering van het programma. We hebben vastgesteld dat de Commissie opmerkingen over verkeersveiligheid had gemaakt in het kader van de partnerschapsovereenkomsten en operationele programma's die relevant waren voor de door ons onderzochte projecten. De Commissie heeft bijvoorbeeld gevraagd dat op verkeersveiligheid gerichte projecten in een Spaanse regio worden uitgevoerd binnen een verkeersveiligheidsprogramma om versnippering van de middelen te voorkomen. In de definitieve versie van het Spaanse regionale operationele programma is deze suggestie overgenomen.

90 In 2021 werden in het kader van de CEF voor het eerst twee specifieke verkeersveiligheidsthema's opgestart in het kader waarvan studies en werken konden worden gefinancierd. Dit was echter alleen van toepassing op lidstaten die in aanmerking kwamen voor het CF. Voorbeelden van maatregelen die in het kader van deze thema's kunnen worden gefinancierd, zijn het verbeteren van weggedeelten waar veel ongelukken gebeuren en/of andere maatregelen die worden vastgesteld in de relevante verkeersveiligheidsbeoordelingen voor het hele netwerk (zie paragraaf 73). In totaal werden 15 projecten die verband hielden met deze onderwerpen gefinancierd, goed voor een totale EU-steun van 142,5 miljoen EUR.

91 Ten slotte kan de kwaliteit van de uitvoering en het onderhoud van door de EU gefinancierde infrastructuur een aanzienlijke invloed hebben op de veiligheid (zie [kader 3](#)). De EU-financiering ondersteunt echter alleen de aanleg of verbetering van wegeninfrastructuur en projectontwikkelaars zijn niet verplicht om wegen te onderhouden om een bepaald niveau van verkeersveiligheid te garanderen. We hebben er nota van genomen dat de Commissie er in de periode 2014-2020 op heeft gewezen dat Spanje uitdrukkelijk moet beloven dat nationale middelen zullen worden gebruikt om de gefinancierde wegeninfrastructuur te onderhouden.

Kader 3

Een voorbeeld van het effect van slecht projectonderhoud op het gebied van verkeersveiligheid

Eén door het EFRO gefinancierd project in Spanje verbeterde een lokale weg en voegde een fietspad toe. Aangezien de weg langs het fietspad andere wegen kruist, omvatte het project de plaatsing van de nodige voorrangsborden en wegmarkeringen voor oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers, op gepaste afstand van de hoofdweg. Tijdens ons bezoek hebben we gezien dat de oorspronkelijke wegmarkeringen bijna verdwenen waren door gebrek aan onderhoud. Als gevolg daarvan staken de meeste fietsers en voetgangers op een andere plek de straat over, waar ze moeilijker zichtbaar waren voor automobilisten. Dit ondermijnt de oorspronkelijke verkeersveiligheidsdoelstellingen van het project.



Opmerking: de blauwe lijnen die zijn toegevoegd aan de foto tonen de oorspronkelijke locatie van de markeringen van de oversteekplaats voor fietsers.

Bron: ERK.

Door de EU gefinancierde projecten met doelstellingen op het gebied van verkeersveiligheid hoefden geen schatting te maken van hun potentiële bijdrage aan de verkeersveiligheid, of gerelateerde resultaatindicatoren te ontwikkelen

92 Projectontwikkelaars moeten vooraf een beoordeling van potentiële resultaten gebruiken om hun projecten te ontwerpen, en vervolgens de projectresultaten achteraf monitoren om te bepalen of de beoogde effecten zijn bereikt. Dit zou ervoor zorgen dat de cofinanciering van de EU op doeltreffende wijze bijdraagt aan de verkeersveiligheidsdoelstellingen van de EU. We hebben de projectaanvragen voor financiering geanalyseerd, met inbegrip van de ondersteunende documenten (zoals kosten-batenanalyses), om de mate van planning en monitoring van verkeersveiligheidsresultaten te beoordelen.

93 We hebben vastgesteld dat van de 13 projecten die we hebben onderzocht, slechts zes aanvragen een volledige kosten-batenanalyse bevatten of een raming van de potentiële economische voordelen van het project, met inbegrip van de voordelen op het gebied van de verkeersveiligheid. De reden hiervoor was dat in de periode 2014-2020 alleen door de CEF gesteunde projecten en door het EFRO of het CF gesteunde projecten met een totale subsidiabele kost van meer dan 75 miljoen EUR een kosten-batenanalyse moesten opnemen als onderdeel van de aanvraag.

94 Hoewel verkeersveiligheid in de aanvragen als projectdoelstelling werd genoemd, maakten de verwachte verkeersveiligheidsvoordelen bij drie van de zes projecten slechts een klein deel uit van de totale potentiële voordelen. In *kader 4* wordt hiervan een voorbeeld gegeven.

Kader 4

Een veilige en beveiligde parkeerplaats met een beperkte impact op de verkeersveiligheid

Tijdens onze controle hebben we één veilig en beveiligd parkeerproject bezocht dat werd gefinancierd door de CEF. Voor deze servicestations en parkeerplaatsen wordt een vergoeding gevraagd. Ze zouden vrachtwagenchauffeurs meer veiligheid en bescherming moeten bieden dan andere parkeerplaatsen in de buurt van snelwegen of logistieke centra en zouden daarnaast moeten helpen bij het terugdringen van gevaarlijk parkeergedrag.



Bron: ERK.

De projectaanvraag vermeldde voordelen voor de verkeersveiligheid door een verwachte daling van het aantal ongevallen. Er werd echter verwacht dat deze voordelen minder dan 1 % van de totale voordelen van het project zouden uitmaken. Het belangrijkste voordeel dat werd vermeld in de aanvraag was de tijd- en kostenbesparing bij het zoeken naar een geschikte parkeerplaats. Bovendien ondermijnt de lage bezettingsgraad van het parkeerterrein de werkelijke bijdrage van het project aan de verkeersveiligheid.

95 Bij de selectieprocessen voor de 13 projecten die we hebben onderzocht was het geen vereiste dat in de aanvraag of de kosten-batenanalyse de potentiële resultaten op het gebied van vermeden doden of zwaargewonden werden vermeld. Eén project legde echter expliciet een schatting voor van het potentiële aantal levens dat gered zou kunnen worden. Voor vier andere projecten werden niet direct cijfers over vermeden doden en zwaargewonden verstrekt, maar werden deze opgenomen in de totale maatschappelijke voordelen van het project. Eén ander project gaf een schatting van de vermindering van het aantal ongevallen, maar gaf geen details over het afzonderlijke effect op het aantal dodelijke slachtoffers of het aantal ernstig of minder ernstig gewonden.

96 De ramingen van de economische voordelen van een project worden beïnvloed door het feit dat de waarde die wordt toegekend aan een menselijk leven verschilt tussen de lidstaten (met een factor van maximaal vier) en door de verschillende aannames die worden gebruikt in de berekeningen. We ontdekten bijvoorbeeld dat er voor hetzelfde project in Slowakije twee kosten-batenanalyses werden opgesteld binnen een periode van twee jaar. De opzet van het project — en dus het potentieel om het aantal doden en zwaargewonden te verminderen — veranderde niet. De methodologische aannames verschilden echter tussen de twee analyses, aangezien de voor kosten-batenanalyses voor CEF- en CF-aanvragen gebruikte methoden in de loop der tijd varieerden. Volgens de nieuwe berekening steeg het aantal ongevallen dat door het project zou worden vermeden met 10 %, terwijl het economische voordeel van elk vermeden ongeval met een factor van 1,5 toenam.

97 Het gebrek aan geharmoniseerde ramingen in de projectaanvragen maakte het voor de beoordelaars en selectiecomités erg moeilijk om op EU-niveau vergelijkingen te maken tussen de projectoplossingen die voor financiering werden voorgesteld, gezien hun kosteneffectiviteit wat betreft het redden van levens. Bovendien zijn de verkeersveiligheidsdoelstellingen van de EU uitgedrukt in aantal vermeden doden en zwaargewonden, en niet in geld (zie [bijlage II](#)).

98 Voor de projecten die worden gefinancierd door de CEF heeft Cinea de projectresultaten niet opgevolgd nadat een project was uitgevoerd en de bijbehorende subsidieovereenkomst was afgesloten, omdat dit niet verplicht was. Bij de gecontroleerde projecten die werden ondersteund met middelen in het kader van het cohesiebeleid vonden we slechts één geval van een indicator op projectniveau waarmee de uitkomsten op het gebied van verkeersveiligheid werden gemonitord (d.w.z. de daling van het aantal dodelijke verkeersslachtoffers). [Kader 5](#) geeft daarentegen voorbeelden van andere soorten indicatoren die werden vastgesteld voor de door ons onderzochte projecten en die niet gericht waren op uitkomsten op het gebied van verkeersveiligheid.

Kader 5

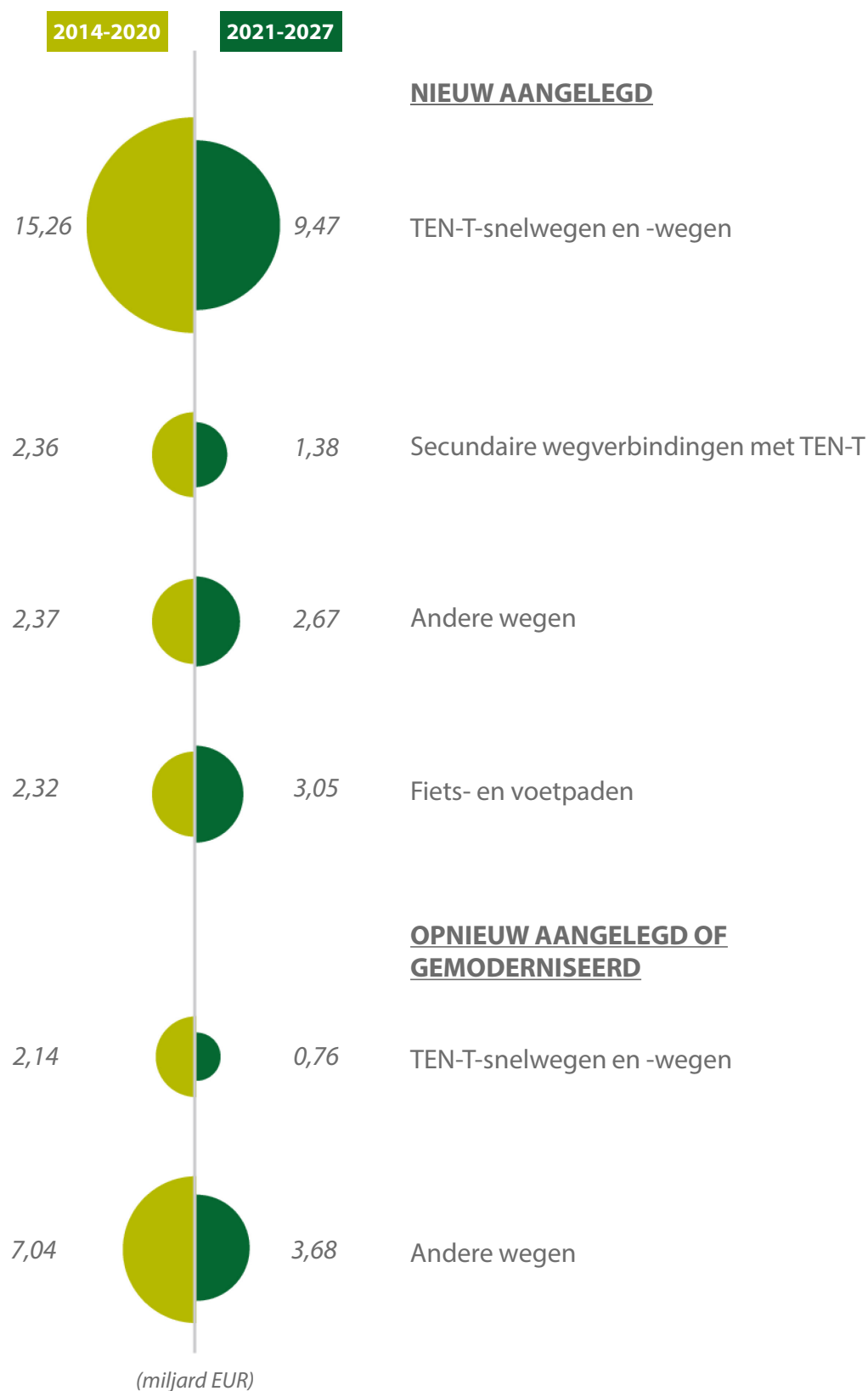
Voorbeelden van indicatoren die op projectniveau werden gebruikt en die niet gericht waren op uitkomsten op het gebied van verkeersveiligheid

- Een project in Litouwen had tot doel een bestaand weggedeelte te verbeteren. In het kader van dit project werden duidelijke doelstellingen op het gebied van verkeersveiligheid vastgesteld. In de aanvraag werd de mogelijke impact van het project op de verkeersveiligheid echter niet gekwantificeerd. De enige vastgestelde monitoringindicator was de volledige uitvoering van de geplande veiligheidsmaatregelen (bijv. aantal km van rails). Bovendien moest de projectontwikkelaar rapporteren over de vermindering van de gemiddelde reistijd op de weg, wat geen verkeersveiligheidsindicator is.
- Het ontwerp van de drie projecten voor de aanleg van fietspaden verschilde aanzienlijk (bijv. of er een scheiding was tussen het fietspad en de weg), wat hun verkeersveiligheidsprestaties zou kunnen beïnvloeden. Vanuit het oogpunt van de monitoring werden ze echter allemaal beoordeeld op basis van het aantal kilometers aangelegde infrastructuur, maar dit ging voorbij aan de verschillende potentiële effecten die ze hadden kunnen hebben op het terugdringen van het aantal doden en zwaargewonden.

In de periode 2021-2027 is er mogelijk minder cohesiefinanciering beschikbaar voor verkeersveiligheid, maar een nieuwe voorwaardelijkheid is een eerste stap in de richting van een betere doelgerichtheid

99 In de periode 2021-2027 zullen er in het kader van het cohesiebeleid 33 % minder middelen beschikbaar zijn voor wegeninfrastructuur (inclusief fietspaden) dan in de vorige periode (zie [figuur 14](#)). Deze vermindering van de beschikbare financiering kan leiden tot een minstens evenredige vermindering van de financiering voor toekomstige projecten die specifiek gericht zijn op verkeersveiligheid, tenzij er strenge prioriteringsregels worden vastgesteld ten gunste van deze projecten.

Figuur 14 — Vergelijking van de cofinanciering van de EU uit de fondsen van het cohesiebeleid die is toegewezen aan wegeninfrastructuur voor de perioden 2014-2020 en 2021-2027



Bron: ERK, op basis van gegevens van het cohesiebeleid.

100 We hebben ook opgemerkt dat in de periode 2021-2027 een nieuwe vereiste in de vorm van een randvoorwaarde werd toegevoegd als voorwaarde voor het ontvangen van middelen in het kader van het cohesiebeleid. De lidstaten moeten een beoordeling van de verkeersveiligheidsrisico's opnemen in hun plannen voor multimodaal vervoer, in overeenstemming met hun bestaande verkeersveiligheidsstrategieën. Ze moeten ook de betrokken wegen en weggedeelten in kaart brengen, en een prioriteit maken van de overeenkomstige investeringen²⁹.

101 De Commissie vertrouwt echter op de zelfevaluaties van de lidstaten over de mate waarin ze aan de vereiste voldoen. We hebben ontdekt dat deze zelfevaluaties niet homogeen zijn en niet altijd specifieke conclusies verstrekken voor alle vereiste criteria. De Commissie heeft deze zelfevaluaties echter gebruikt om opmerkingen te maken bij de partnerschapsovereenkomsten en heeft de lidstaten verzocht om hun verkeersveiligheidsmaatregelen doelgerichter te maken. De Commissie heeft Spanje bijvoorbeeld gevraagd om de verkeersveiligheidsmaatregelen te beperken tot de weggedeelten die in de verkeersveiligheidsbeoordeling waren vastgesteld, wat een voorwaarde was voor financiering. Ook het vervoersprogramma van Roemenië bevat specifieke output- en resultaatindicatoren met betrekking tot verkeersveiligheid, zoals voorgesteld door de Commissie.

102 Deze vereiste voor lidstaten is een eerste stap om ervoor te zorgen dat de cofinanciering van de EU voor verkeersveiligheid daar terecht komt waar ze het meest doeltreffend kan zijn, op voorwaarde dat bij de selectie van projecten ook voldoende rekening wordt gehouden met deze vereiste.

²⁹ Randvoorwaarde 3.1.8, bijlage IV bij [Verordening \(EU\) 2021/1060](#).

Conclusies en aanbevelingen

103 Verkeersveiligheid is een gedeelde bevoegdheid van de EU en de lidstaten. De nationale autoriteiten zijn echter volledig verantwoordelijk voor het uitvoeren van bepaalde maatregelen die een rechtstreeks effect hebben op het verminderen van het aantal doden en zwaargewonden. De rol van de Commissie bestaat erin activiteiten op EU-niveau te coördineren, vooral wanneer deze een grensoverschrijdend effect hebben.

104 In het algemeen concluderen we dat de Commissie een alomvattend kader voor de aanpak van verkeersveiligheid heeft opgezet (de “Safe System”-benadering van de EU), met ambitieuze doelstellingen voor 2030 en 2050. Op basis van de huidige vooruitgang, en zonder extra inspanningen van de EU en de lidstaten, achten we het onwaarschijnlijk dat deze strategische doelstellingen om het aantal doden en zwaargewonden tussen 2020 en 2030 te halveren en om in 2050 beide categorieën tot bijna nul terug te brengen, gehaald zullen worden.

105 Daarnaast hebben we geconcludeerd dat de Commissie nog steeds voor uitdagingen staat bij het monitoren van de vooruitgang van de lidstaten. Bovendien bestreken de EU-maatregelen niet alle risicogebieden en waren ze onvoldoende geïntegreerd. Tot slot was de verwezenlijking van de verkeersveiligheidsdoelstellingen van de EU in de uitgavenperiode 2014-2020 geen hoofdcriterium voor de selectie van projecten en de monitoring van door de EU gefinancierde projecten met verkeersveiligheidsdoelstellingen. Dit blijft een risico voor de periode 2021-2027.

106 Wat de pijler governance betreft, had de Commissie nog niet beoordeeld in hoeverre de door de lidstaten geplande inspanningen hebben geholpen bij de verwezenlijking van de verkeersveiligheidsdoelstellingen van de EU. We ontdekten dat bijna alle lidstaten doelstellingen hebben vastgesteld voor het halveren van het aantal doden en zwaargewonden, maar dat de geavanceerdheid van de nationale strategieën in de vier door ons bezochte lidstaten verschilde wat betreft de geplande activiteiten, de financieringsbehoeften en andere doelstellingen dan die welke betrekking hebben op het aantal doden en zwaargewonden (zie de paragrafen [28-31](#)).

107 De Commissie is er nog niet in geslaagd voldoende vergelijkbare gegevens te verzamelen om geaggregeerde EU-doelstellingen vast te stellen voor de prestatie-indicatoren die worden gebruikt om de vooruitgang van de verkeersveiligheidsmaatregelen van de lidstaten te meten. We hebben ook problemen met de vergelijkbaarheid vastgesteld wat betreft de manier waarop lidstaten gegevens

over zwaargewonden verzamelen en hierover rapporteren aan de Commissie. Beide aspecten, en in het bijzonder het laatste, vormen een aanzienlijke uitdaging voor het toezicht van de Commissie op de bijdragen van de lidstaten aan de verwezenlijking van de verkeersveiligheidsdoelstellingen (zie de paragrafen [32-37](#)).

Aanbeveling 1 — Verbeter de verslaglegging over zwaargewonden en stel prestatiedoelstellingen vast

De Commissie dient samen te werken met de lidstaten:

- a) om ervoor te zorgen dat zij gegevens over zwaargewonden verzamelen en verslag uitbrengen aan de hand van een gemeenschappelijke definitie op basis van de MAIS3+-traumaschaal;
- b) om te komen tot een consistente toepassing van de standaardmethodologie en een kwantificering van tussentijdse en einddoelen voor de kernprestatie-indicatoren op nationaal niveau — en in voorkomend geval op EU-niveau — zodat de vooruitgang bij de verwezenlijking van de doelstellingen voor 2030 en 2050 kan worden gemonitord.

Streefdatum voor de uitvoering: uiterlijk in 2026.

108 Voor de andere onderzochte pijlers van de “Safe System”-benadering hebben we de volgende problemen vastgesteld:

- o de *pijler weggebruik* bestreek niet alle belangrijke risicogebieden, zoals snelheid. De mate waarin wordt opgetreden tegen verkeersovertreders verschilt ook tussen de lidstaten en de rol van de Commissie in het toezicht op de nationale handhavingsbenaderingen is beperkt. Deze factoren hebben de bijdrage van de pijler aan de verwezenlijking van de verkeersveiligheidsdoelstellingen van de EU ondermijnd (zie de paragrafen [44-56](#));
- o de *pijler voertuigen* bestreek verkeersveiligheidsaspecten aan de hand van een genormaliseerd kader op EU-niveau dat van toepassing is op nieuwe voertuigen. Het effect ervan werd echter beperkt door het feit dat het wagenpark van de lidstaten verouderd is. De door ons bezochte lidstaten hadden geen financiële prikkels ingevoerd voor mensen om hun voertuigen te vernieuwen op basis van de prestaties op het gebied van verkeersveiligheid, hoewel regelingen om auto's te vervangen voor andere doeleinden — zoals betere milieuprestaties — indirect ten goede kunnen komen aan de verkeersveiligheid (zie de paragrafen [57-64](#));

- o in het kader van de *pijler infrastructuur* zagen we verschillen in de manier waarop de lidstaten de veiligheid van hun nationale wegeninfrastructuursnetten verbeteren — bijv. het in kaart brengen van gevaarlijke weggedeelten en het analyseren van oorzaken van ongevallen — wat betreft de geavanceerdheid ervan en de gehanteerde criteria. Met de EU-wetgeving op dit gebied zijn gemeenschappelijke beginselen en procedures ingevoerd, daaronder valt niet het soort infrastructuur dat verband houdt met de meeste dodelijke ongevallen en dus van essentieel belang is voor het bereiken van de EU-doelstellingen, zoals stedelijke gebieden, andere wegen dan hoofdwegen buiten stedelijke gebieden en fietspaden, waarvoor de veiligheidsnormen aanzienlijk verschillen (zie de paragrafen [65-75](#)).

109 Tot slot hebben we vastgesteld dat nieuwe uitdagingen op het gebied van verkeersveiligheid (die voortvloeien uit nieuwe vormen van mobiliteit in stedelijke gebieden en autonome voertuigen) een verdere integratie en coördinatie van de maatregelen van de Commissie in het kader van de pijlers weggebruik, voertuigen en infrastructuur zullen vereisen. Op verzoek van het Europees Parlement beoordeelt de Commissie of er een EU-agentschap moet worden opgericht dat verantwoordelijk is voor verkeersveiligheid, onder andere om nieuwe initiatieven te bevorderen en de coördinatie te verbeteren (zie de paragrafen [76-82](#)).

Aanbeveling 2 — Besteed meer aandacht aan de oorzaken van ongevallen en verstrek verdere richtsnoeren die alle risicogebieden bestrijken

De Commissie dient het volgende te doen:

- a) bevorderen van gedetailleerd onderzoek door de lidstaten naar de oorzaken van ongevallen, met name in hotspots, en geharmoniseerde verslaglegging hierover;
- b) de lidstaten nadere richtsnoeren bieden om de belangrijkste risicofactoren (met inbegrip van snelheid en infrastructuurontwerp voor wegen met het hoogste aantal verkeersdoden) doeltreffender aan te pakken, met bijzondere aandacht voor kwetsbare weggebruikers.

Streefdatum voor de uitvoering: uiterlijk in 2026.

110 Naast maatregelen op beleids- en wetgevingsniveau omvat de “Safe System”-benadering van de EU een pijler “sterkere financiële ondersteuning”. We hebben vastgesteld dat vóór de lancering ervan, in de periode 2014-2020, verkeersveiligheid

geen hoofdcriterium was bij het selecteren van wegeninfrastructuurprojecten met verkeersveiligheidsdoelstellingen, omdat het aspect verkeersveiligheid moest concurreren met andere prioriteiten (zoals betere toegankelijkheid en groener vervoer). Bij de meeste projecten die we hebben onderzocht, waren de selectiecriteria niet gericht op de delen van het netwerk met het hoogste aantal ongevallen of dodelijke slachtoffers. Bovendien hebben de Commissie of de beheersautoriteiten geen criteria voor op verkeersveiligheid gericht ontwerp vastgesteld. Gezien de aanzienlijke verschillen in normen voor wegen werd het bereiken van een bepaald niveau van veiligheidsprestaties voor plattelandswegen en stedelijke gebieden dan ook niet opgenomen in de selectie van de projecten (zie de paragrafen [85-91](#)).

111 Bij de in onze steekproef opgenomen projecten voor de periode 2014-2020, hebben we vastgesteld dat geen raming moest worden verstrekt van de potentiële bijdrage van deze projecten aan de verkeersveiligheid. Hoewel sommige projecten dat wel hebben gedaan, werden de berekeningen beïnvloed door aanzienlijke verschillen in aannames en het feit dat de waarde die aan mensenlevens wordt toegekend per lidstaat verschilt (met een factor van maximaal vier). Bovendien betekende het ontbreken van geharmoniseerde ramingen in projectaanvragen dat projecten niet konden worden vergeleken wat betreft hun kosteneffectiviteit voor het redden van levens (zie de paragrafen [92-97](#)).

112 Tot slot hebben we vastgesteld dat slechts bij één project in de ontwerpfase indicatoren zijn vastgesteld om de projectresultaten op het gebied van verkeersveiligheid te monitoren. Ook hebben we vastgesteld dat Cinea geen follow-up gaf aan de resultaten nadat projecten waren afgerond. Er is dan ook geen consistente beoordeling voorhanden van de mate waarin de gefinancierde projecten op doeltreffende wijze hebben bijgedragen aan de nationale en EU-verkeersveiligheidsdoelstellingen (zie paragraaf [98](#)).

113 Voor de huidige periode 2021-2027 is in het kader van het cohesiebeleid in totaal minder EU-financiering uitgetrokken voor wegeninfrastructuur. Het is dan ook mogelijk dat de financiering voor toekomstige projecten die gericht zijn op het verbeteren van de verkeersveiligheid afneemt, tenzij strenge prioriteringsregels worden vastgesteld ten gunste van deze projecten. Een nieuwe randvoorwaarde die voor deze periode is ingevoerd, omvat eisen op het gebied van verkeersveiligheid. Dit is een eerste stap in de richting van een verbetering van de manier waarop de cofinanciering van de EU wordt gericht op de punten waar deze het meest doeltreffend kan zijn voor de verkeersveiligheid (zie de paragrafen [99-102](#)).

Aanbeveling 3 — Zorg voor duidelijker prioritering en evaluatie achteraf van door de EU gefinancierde projecten met verkeersveiligheidsdoelstellingen

De Commissie dient het volgende te doen:

- a) voorrang geven aan projecten met verkeersveiligheidsdoelstellingen die zijn ingediend in het kader van de Connecting Europe Facility (direct beheer) en waarvoor expliciet kwantitatieve gegevens zijn verstrekt over de verwachte resultaten op het gebied van de preventie van doden en zwaargewonden;
- b) de toezichtcomités van de programma's adviseren om relevante selectiecriteria vast te stellen die verkeersveiligheidsdoelstellingen omvatten voor wegenprojecten onder gedeeld beheer, bijvoorbeeld op basis van de resultaten van de verkeersveiligheidsbeoordeling van het hele netwerk;
- c) promoten van de onder punt a) vermelde concepten voor programma's en projecten met verkeersveiligheidsdoelstellingen onder gedeeld beheer bij zowel de beheersautoriteiten (met name bij het opstellen van programma's) als de toezichtcomités van de programma's;
- d) met het oog op evaluaties achteraf resultaatindicatoren ontwikkelen om de prestaties van projecten op het gebied van verkeersveiligheid te beoordelen.

Streefdatum voor de uitvoering: uiterlijk in 2025.

Dit verslag werd door kamer II, onder leiding van mevrouw Annemie Turtelboom, lid van de Rekenkamer, vastgesteld te Luxemburg op haar vergadering van 7 februari 2024.

Voor de Rekenkamer

Tony Murphy
President

Bijlagen

Bijlage I — Voorbeelden van maatregelen onder elke pijler van de “Safe System”-benadering van de VN

Pijler van de “Safe System”-benadering van de VN	Voorbeelden van maatregelen
Multimodaal vervoer en ruimtelijke ordening	<ul style="list-style-type: none"> — Beleid invoeren dat een compacte stadsplanning bevordert — Het gebruik van privévoertuigen in dichtbevolkte stedelijke gebieden ontmoedigen
Veilige weginfrastructuur	<ul style="list-style-type: none"> — Het ongevalrisico in kaart brengen en proactieve veiligheidsbeoordelingen uitvoeren — Een technische norm specificeren alsmede een streefcijfer voor een beoordeling met sterren voor alle wegontwerpen gekoppeld aan elke gebruiker
Veiligheid van voertuigen	<ul style="list-style-type: none"> — Geharmoniseerde veiligheidsnormen van hoge kwaliteit voorschrijven voor nieuwe en gebruikte motorvoertuigen, kinderbeveiligingssystemen en helmen — Waarborgen dat deze normen gelden tijdens de volledige levensduur van het voertuig
Veilig weggebruik	<ul style="list-style-type: none"> — Wetgeving op het gebied van verkeersveiligheid invoeren en handhaven (waaronder het vaststellen van maximumsnelheden en het beperken van het gebruik van elektronische apparaten achter het stuur) — Eisen vaststellen in verband met rijbewijzen voor beroepschauffeurs
Respons na een ongeval	<ul style="list-style-type: none"> — Een systeem bieden om respons na een ongeval te activeren (bijv. een uniek noodnummer) — Responscapaciteit opbouwen onder niet-medische professionals

Bron: ERK, gebaseerd op het *Global Plan* van de VN, 2021.

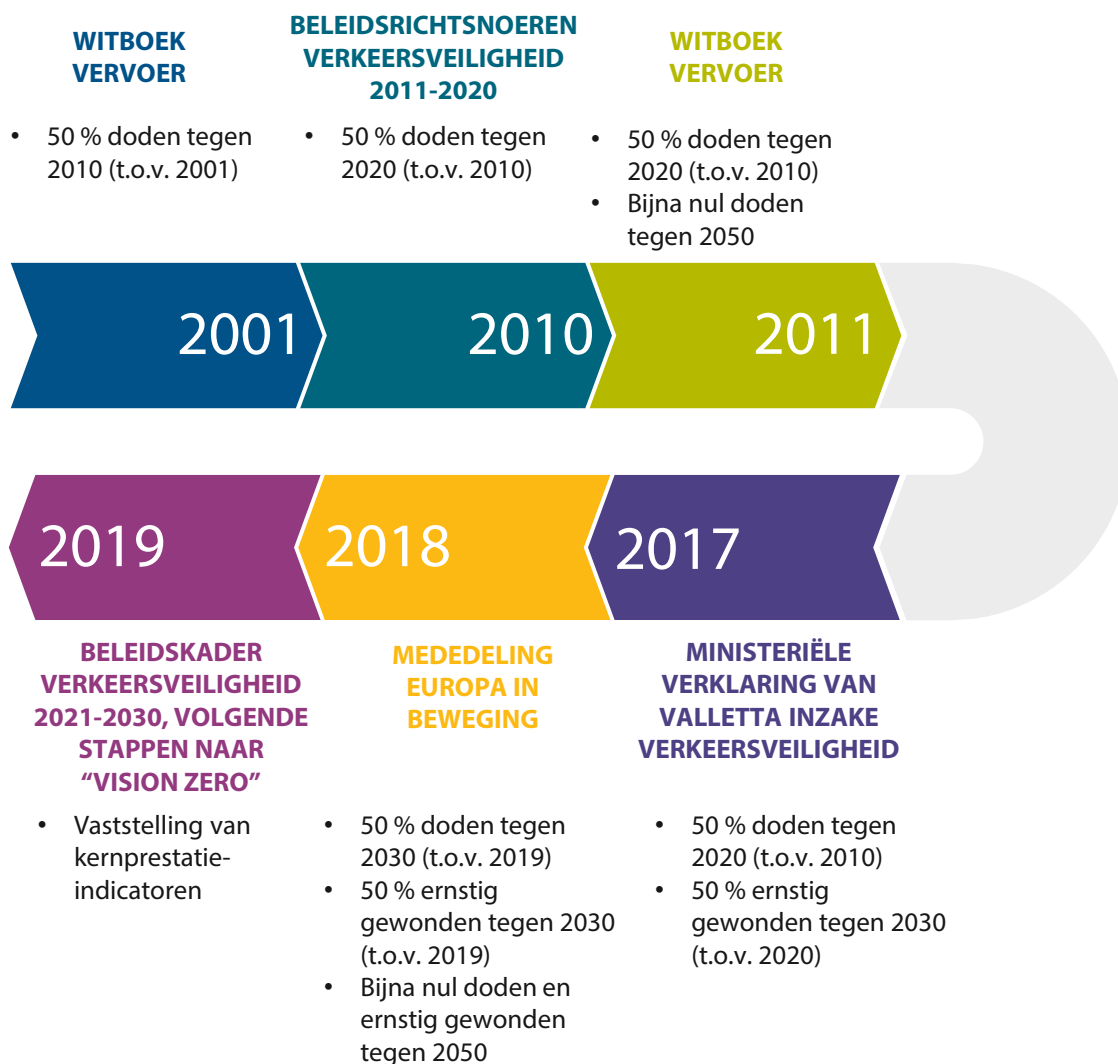
Bijlage II — De evoluerende verkeersveiligheidsdoelstellingen van de Commissie sinds 2001

De eerste vaststelling door de Commissie van een EU-brede verkeersveiligheidsdoelstelling gebeurde in het kader van het [Witboek](#) van 2001, waarin destijds de doelstelling werd vooropgesteld om het aantal verkeersdoden tussen 2000 en 2010 te halveren. In 2003 onderschreven ook het [Europees Parlement](#) en de [Raad](#) deze doelstelling. In haar [Witboek van 2011](#) stelde de Commissie een nieuwe doelstelling vast om het aantal verkeersdoden tegen 2050 tot bijna nul terug te brengen, met een tussentijdse doelstelling om het aantal verkeersdoden tegen 2020 te halveren (ten opzichte van 2010).

Hoewel in de voorbereidende documenten van het witboek al werd gewaarschuwd dat de tussentijdse doelstelling zelfs in het beste geval niet zou kunnen worden gehaald, steunden de lidstaten deze doelstellingen in de [Verklaring van Valletta](#) van 2017. In deze verklaring stelden ze ook een nieuwe doelstelling voor om het aantal zwaargewonden in de EU tegen 2030 te halveren.

In de mededeling “Europa in beweging” van 2018 stelde de EU de huidige doelstellingen vast om het aantal verkeersdoden en zwaargewonden tegen 2030 te halveren en tegen 2050 tot bijna nul terug te brengen. Ten slotte heeft de Commissie in haar document over het EU-beleidskader voor verkeersveiligheid 2021-2030 — Volgende stappen op weg naar “Vision Zero” een reeks kernprestatie-indicatoren geïntroduceerd om de vooruitgang van de lidstaten bij de verwezenlijking van de doelstellingen op te volgen.

De verkeersveiligheidsdoelstellingen van de EU sinds 2001



Bron: ERK.

Bijlage III — EU-regelgevingskader voor de pijlers van de “Safe System”-benadering die we hebben gecontroleerd

Pijler van de “Safe System”-benadering	Rechtshandeling	Klemtoon
Veilig weggebruik	Richtlijn (EU) 2015/413	Grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen
	Uitvoeringsrichtlijn 2014/37/EU van de Commissie	Het verplichte gebruik van veiligheidsgordels en kinderbeveiligingssystemen in voertuigen
	Richtlijn (EU) 2022/2561	Vakbekwaamheid en de opleiding en nascholing van bestuurders van voor goederen- en personenvervoer bestemde voertuigen
	Richtlijn 2014/85/EU	Rijbewijzen
	Aanbeveling van de Commissie van 17 januari 2001	Maximaal toegestane alcoholconcentratie in het bloed bij bestuurders van motorvoertuigen
	Aanbeveling 2004/345/EG van de Commissie	Handhaving op het gebied van verkeersveiligheid
Veilige voertuigen	Verordening (EU) 2019/2144	Veiligheidsvoorschriften voor de goedkeuring van nieuwe voertuigmodellen
	Richtlijn 2014/45/EU	De periodieke technische controle van motorvoertuigen
	Richtlijn 2007/38/EG	De uitrusting met spiegels van vrachtwagens
	Richtlijn 92/6/EEG van de Raad	Snelheidsbegrenzers in bepaalde categorieën motorvoertuigen
	Richtlijn 91/671/EEG van de Raad	Veiligheidsgordels en andere beveiligingssystemen voor kwetsbare gebruikers
Veilige wegen en bermen (infrastructuur)	Richtlijn (EU) 2019/1936	Procedures voor het beheer van de verkeersveiligheid van wegeninfrastructuur

Bron: ERK.

Bijlage IV — Lijst van door de EU gefinancierde projecten die werden opgenomen in de steekproef van de controle

A — Lijst van door de CEF gefinancierde projecten die tijdens de controle werden bezocht en geëvalueerd

Lidstaat	ID	Projectbeschrijving	Type ondersteuning voor verkeersveiligheid	Begindatum	(Geplande vs. daadwerkelijke) datum van voltooiing	Totale subsidiabele kosten (EUR) (gepland vs. laatste raming)	EU-cofinancieringspercentage	Toegezegde EU-cofinanciering (EUR) (gepland vs. laatste raming)
Litouwen	1	Verbetering van de rondweg van Panevezys op de E67	Verbeterde weg	21.12.2015	31.12.2018 30.6.2021	60 510 312 38 817 338	60,38 %	36 536 126 23 437 909
	2	Parkeerterrein met 38 parkeerplaatsen	Veilig en beveiligd parkeren	1.3.2020	28.2.2022 31.5.2022	1 247 652 1 247 652	83 %	1 039 294 1 039 294
Roemenië	3	Parkeerterrein met 70 parkeerplaatsen	Veilig en beveiligd parkeren	2.3.2020	31.3.2023 30.9.2023	4 175 990 4 175 990	82,3 %	3 436 840 3 436 840
Slowakije	4 ¹	Aanleg van snelweg D3	Nieuwe snelweg	15.11.2016	31.12.2020 31.12.2021	114 106 329 114 106 329	65,13 %	74 317 452 74 317 452

¹ Hetzelfde project staat ook vermeld bij de uit het CF gefinancierde projecten onder ID 12.

B — Lijst van door EFRO/CF gefinancierde projecten die tijdens de controle werden bezocht en geëvalueerd

Lidstaat	ID	Projectbeschrijving	Type ondersteuning voor verkeersveiligheid	Begin-datum	(Geplande vs. daadwerkelijke) datum van voltooiing	Totale subsidiabele kosten (EUR) (gepland vs. laatste raming)	EU-cofinancieringspercentage	Toegezegde EU-cofinanciering (EUR) (gepland vs. laatste raming)
Spanje	5	Aanleg van een gescheiden fietspad in het stedelijk gebied van Madrid	Fietspad	4.5.2021	2.11.2021 3.5.2022	6 578 854 6 578 854	50 %	3 289 427 3 289 427
	6	Verkeersveiligheidsmaatregelen langs weg A-2003 en aanleg van een gescheiden fietspad	Verbetering van de weg en aanleg van een fietspad	9.1.2018	28.12.2018 28.12.2018	3 136 159 2 375 982	80 %	2 508 928 1 900 785
	7	Verbetering van het bestaande gedeelte van weg A-492	Verbeterde weg	12.7.2018	31.12.2023 geannuleerd	10 221 468 geannuleerd	80 %	8 177 175 geannuleerd
	8	Verbetering van het bestaande gedeelte van weg A-483	Verbeterde weg	1.3.2021	31.12.2023 geannuleerd	7 551 651 geannuleerd	80 %	6 041 321 geannuleerd

Lidstaat	ID	Projectbeschrijving	Type ondersteuning voor verkeersveiligheid	Begin-datum	(Geplande vs. daadwerkelijke) datum van voltooiing	Totale subsidiabele kosten (EUR) (gepland vs. laatste raming)	EU-cofinancieringspercentage	Toegezegde EU-cofinanciering (EUR) (gepland vs. laatste raming)
Litouwen	9	Heraanleg van TEN-T-weg E85 tussen Vilnius en Kaunas, en installatie van verkeersveiligheidsmaatregelen	Verbeterde weg	8.8.2019	31.1.2022	42 710 939	43 %	18 353 691
					31.7.2022	42 710 939	70 %	29 935 624
Roemenië	10	Verbetering van de regionale weg in Noord-Transsylvanië (DJ 172A, DJ 161G en DJ 161)	Verbeterde weg	4.12.2015	31.7.2020 loopt nog	27 955 042 27 955 042	85 %	23 761 786 23 761 786
	11	Ontwikkeling van een gemengd mobiel verkeerscontrole-systeem voor verkeersover-tredingen	Monitoring-systeem voor wegverkeer	1.7.2021	31.12.2023 loopt nog	19 300 740 19 300 740	85 %	16 405 629 16 405 629

Lidstaat	ID	Projectbeschrijving	Type ondersteuning voor verkeersveiligheid	Begin-datum	(Geplande vs. daadwerkelijke) datum van voltooiing	Totale subsidiabele kosten (EUR) (gepland vs. laatste raming)	EU-cofinancieringspercentage	Toegezegde EU-cofinanciering (EUR) (gepland vs. laatste raming)
Slowakije	12 ¹	Aanleg van snelweg D3	Nieuwe snelweg	12.2016	5.2021 6.2022	110 007 346 73 265 886	65,13 % 85 %	71 644 484 62 276 003
	13	Slim plan van de stad Senica	Slimme oplossingen voor de stad (inclusief verkeersbeheer)	4.2022	9.2023 loopt nog	999 882 999 882	85 %	849 900 849 900
	14	Fietspaden in de stad Senica	Fietspad	5.2019	9.2020 6.2022	1 480 601 1 419 076	85 %	1 258 511 1 206 215

¹ Hetzelfde project staat ook vermeld bij de uit de CEF gefinancierde projecten onder ID 4.

Bijlage V — Overzicht van nationale doelstellingen op het gebied van verkeersveiligheid

Lidstaat	Doelstelling vermindering verkeersdoden	Doelstelling vermindering ernstig gewonden
België	– 50 % ¹ , met een maximum van 320	– 50 % ¹ , met een maximum van 1 800
Bulgarije	– 50 % vergeleken met 2019	– 50 % vergeleken met 2019
Tsjechië	– 50 % vergeleken met het gemiddelde van 2017-2019	– 50 % vergeleken met het gemiddelde van 2017-2019
Denemarken	Maximaal 90	Maximaal 900
Duitsland	– 40 % vergeleken met 2021	Geen doelstelling
Estland	– 52 % vergeleken met 2016	– 31 % vergeleken met 2016
Ierland	– 50 % vergeleken met het gemiddelde van 2017-2019	– 50 % vergeleken met het gemiddelde van 2017-2019
Griekenland	– 50 % vergeleken met 2019	– 50 % vergeleken met 2019
Spanje	– 50 % vergeleken met 2019	– 50 % vergeleken met 2019
Frankrijk	– 50 % vergeleken met 2019	– 50 % vergeleken met 2019
Kroatië	– 50 % vergeleken met 2019	– 50 % vergeleken met 2019
Italië	– 50 % vergeleken met 2019	– 50 % vergeleken met 2019
Cyprus	– 50 % vergeleken met 2019	– 50 % vergeleken met 2019
Letland	– 50 % vergeleken met 2020	– 50 % vergeleken met 2020
Litouwen	– 50 % vergeleken met 2019	– 50 % vergeleken met 2020

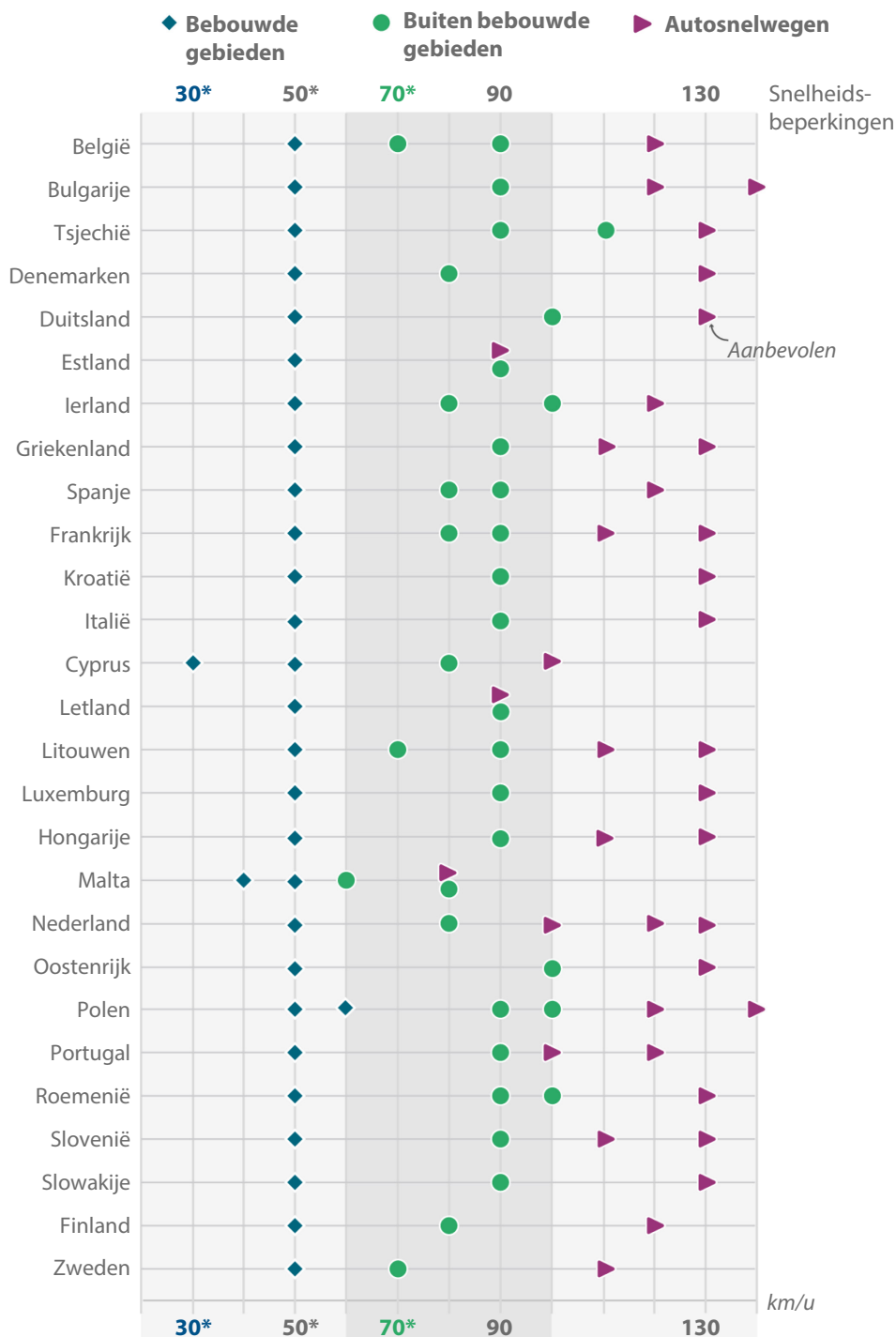
Lidstaat	Doelstelling vermindering verkeersdoden	Doelstelling vermindering ernstig gewonden
Luxemburg	Geen doelstelling	Geen doelstelling
Hongarije	– 50 % vergeleken met 2020	– 50 % vergeleken met 2020
Malta	Geen doelstelling	Geen doelstelling
Nederland	Geen doelstelling	Geen doelstelling
Oostenrijk	– 50 % vergeleken met het gemiddelde van 2017-2019	– 50 % vergeleken met het gemiddelde van 2017-2019
Polen	– 50 % vergeleken met 2019	– 50 % vergeleken met 2019
Portugal	– 50 % vergeleken met 2019	– 50 % vergeleken met 2019
Roemenië	– 50 % vergeleken met 2019	– 50 % vergeleken met 2019
Slovenië	Doelstellingen in ontwikkeling	Doelstellingen in ontwikkeling
Slowakije	– 50 % vergeleken met 2020	– 50 % vergeleken met 2020
Finland	– 50 % vergeleken met 2020	– 50 % vergeleken met 2020
Zweden	– 50 % vergeleken met het gemiddelde van 2017-2019	– 50 % vergeleken met het gemiddelde van 2017-2019

¹ In de [ETSC-studie](#) werd niet gespecificeerd tegen welk referentieniveau de vermindering wordt afgezet.

Opmerking: de jaren waarin deze doelstellingen bereikt moeten zijn, verschillen per lidstaat.

Bron: ERK, op basis van het [ETSC-onderzoek](#) en de controlewerkzaamheden.

Bijlage VI — Vergelijking van nationale snelheidsbeperkingen met snelheden die worden aanbevolen in een internationale studie



Opmerking: * Aanbevolen snelheid per type gebied. Het onderzoek beveelt aan: 30-40 km/u in bebouwde gebieden met een mix van kwetsbare weggebruikers en gemotoriseerd verkeer; 50 km/u in gebieden met kruispunten en een hoog risico op zijdelingse botsingen; 70-80 km/u op landelijke wegen zonder middenberm, met een risico op frontale botsingen.

Bron: ERK, gebaseerd op het *Statistical pocketbook* 2022 van de Commissie, en op International Traffic Safety Data and Analysis Group (ITF-OESO), *Speed and accident risk*, 2018.

Bijlage VII — Wettelijke status van elektrische steps in 15 EU-lidstaten

	België	Tsjechië	Denemarken	Duitsland	Griekenland	Spanje	Frankrijk	Italië	Hongarije	Nederland	Oostenrijk	Polen	Portugal	Finland	Zweden
Geclassificeerd als specifieke categorie	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Verplichte wettelijke aansprakelijkheidsverzekering	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Helm verplicht	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gebruik in de openbare ruimte	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Toegestaan op voetpad	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Toegestaan op fietspad	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Vermogensbeperking	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Vereiste minimumleeftijd	16	<input type="checkbox"/>	15	14	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	12	18	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	12	<input type="checkbox"/>	16	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Maximale snelheid (km/u)	25	25	20	20	<input type="checkbox"/>	25	25	20	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	25	25	<input type="checkbox"/>	20	25

Ja Nee Onduidelijk

Opmerking: de lidstaten die in het overzicht zijn opgenomen, zijn de leden van het Forum of European Road Safety Research Institutes (FERSI) die hebben gereageerd op een onderzoek naar elektrische steps in 2020.

Bron: ERK, gebaseerd op een [studie van het FERSI](#).

Afkortingen

CEF: Connecting Europe Facility

CF: Cohesiefonds

Cinea: Europees Uitvoerend Agentschap klimaat, infrastructuur en milieu

DG MOVE: directoraat-generaal Mobiliteit en Vervoer

EFRO: Europees Fonds voor regionale ontwikkeling

GSR: verordening algemene veiligheid

KPI: kernprestatie-indicator

MAIS3+: Maximum Abbreviated Injury Scale (score van 3 of meer)

RISM: beheer van de verkeersveiligheid van wegeninfrastructuur

SUMP: plan voor duurzame stedelijke mobiliteit

TEN-T: trans-Europees vervoersnetwerk

Woordenlijst

Actieve mobiliteit: een vorm van vervoer waarbij alleen fysieke activiteit nodig is, zoals wandelen en fietsen.

Beheersautoriteit: de nationale, regionale of lokale (overheids- of particuliere) instantie die door een lidstaat is aangewezen voor het beheer van een door de EU gefinancierd programma.

Cohesiefonds: een EU-fonds om de economische en sociale ongelijkheden in de EU te verminderen door investeringen te financieren in lidstaten waar het bruto nationaal inkomen per inwoner minder dan 90 % van het EU-gemiddelde bedraagt.

Connecting Europe Facility: een EU-instrument waarmee financiële steun wordt verleend om duurzame, onderling verbonden infrastructuur tot stand te brengen in de sectoren energie, vervoer en informatie- en communicatietechnologie.

Direct beheer: beheer van een EU-fonds of -programma door de Commissie alleen, in tegenstelling tot gedeeld beheer of indirect beheer.

Europees Fonds voor regionale ontwikkeling: een EU-fonds dat de economische en sociale cohesie in de EU versterkt door de financiering van investeringen om ongelijkheden tussen regio's te verkleinen.

Europees Semester: jaarlijkse cyclus die een kader biedt voor de coördinatie van het economisch beleid van de EU-lidstaten en voor de monitoring van de voortgang.

Gedeeld beheer: methode om de EU-begroting te besteden waarbij de Commissie, anders dan bij direct beheer, delegeert aan de lidstaat maar toch de eindverantwoordelijkheid houdt.

Herstel- en veerkrachtfaciliteit: mechanisme voor financiële steun van de EU om de economische en sociale gevolgen van de COVID-19-pandemie te temperen en het herstel te stimuleren, en om de uitdagingen van een groenere en meer digitale toekomst het hoofd te bieden.

Kernprestatie-indicator: kwantificeerbare maatstaf die de prestaties ten opzichte van de hoofddoelstellingen weergeeft.

Kosten-batenanalyse: een vergelijking van de geraamde kosten van een voorgestelde aanpak met de verwachte voordelen ervan.

Kwetsbare weggebruikers: niet-gemotoriseerde weggebruikers, zoals voetgangers en fietsers, evenals motorrijders en personen met een beperking of beperkte mobiliteit en oriëntatie.

Multimodale vervoersplanning: het combineren van verschillende vervoerswijzen op een onderling verbonden, complementaire wijze om een geïntegreerd vervoersnetwerk te vormen.

Partnerschapsovereenkomst: een overeenkomst tussen de Commissie en een lidstaat of derde land(en) in het kader van een EU-uitgavenprogramma waarin bijvoorbeeld strategische plannen, investeringsprioriteiten of de voorwaarden voor handels- of ontwikkelingssteun zijn vastgesteld.

Randvoorwaarde: voorwaarde voor lidstaten om betalingen te ontvangen uit de Europese structuur- en investeringsfondsen, gekoppeld aan het behalen en beoordelen van specifieke doelstellingen.

“Safe System”-benadering: benadering van verkeersveiligheid die erop is gericht beter rekening te houden met menselijke fouten en het risico op ongevallen met ernstige verwondingen of de dood tot gevolg te verkleinen.

Toezichtcomité: een instantie die toezicht houdt op de uitvoering van een operationeel programma en bestaat uit vertegenwoordigers van de autoriteiten van de lidstaten en de Commissie als waarnemer.

Trans-Europese vervoersnetwerken: een reeks projecten voor de ontwikkeling van weg-, spoor-, lucht- en waterinfrastructuur ter uitvoering van het beleid inzake het trans-Europees vervoersnetwerk, met inbegrip van een hogesnelheidsspoorwegnet, een satellietnavigatiesysteem en slimme vervoersbeheersystemen.

Uitvoerend agentschap: organisatie die voor een beperkte periode door de Commissie wordt opgericht en beheerd om namens haar en onder haar verantwoordelijkheid specifieke taken te verrichten in verband met EU-programma's of -projecten.

Antwoorden van de Commissie

<https://www.eca.europa.eu/nl/publications/sr-2024-04>

Tijdslijn

<https://www.eca.europa.eu/nl/publications/sr-2024-04>

Controleteam

In de speciale verslagen van de ERK worden de resultaten van haar controles van EU-beleid en -programma's of beheerskwesties met betrekking tot specifieke begrotingsterreinen uiteengezet. Bij haar selectie en opzet van deze controletaken zorgt de ERK ervoor dat deze een maximale impact hebben door rekening te houden met de risico's voor de doelmatigheid of de naleving, de omvang van de betrokken inkomsten of uitgaven, de verwachte ontwikkelingen alsmede de politieke en publieke belangstelling.

Deze doelmatigheidscontrole werd verricht door controlekamer II "Investeringen ten behoeve van cohesie, groei en inclusie", die onder leiding staat van ERK-lid Annemie Turtelboom. De controle werd geleid door ERK-lid Eva Lindström, ondersteund door Kristina Maksinen, kabinetschef, Johan Stalhammar, kabinetsattaché, en Elena Graziuso, beleidsassistent; Gediminas Mačys, hoofdmanager; Guido Fara, taakleider; Paloma Muñoz Mula, adjunct-taakleider; en Agnese Balode, Alfredo Ladeira, Karel Meixner, Amelia Padurariu, Vaidas Šulcas, auditors. Lidija Aubin, Laura McMillan en Iulia-Mihaela Vladoianu verleenden taalkundige ondersteuning.



Van links naar rechts: Johan Stalhammar, Elena Graziuso, Iulia-Mihaela Vladoianu, Agnese Balode, Gediminas Mačys, Alfredo Ladeira, Eva Lindström, Karel Meixner, Guido Fara, Kristina Maksinen, Laura McMillan, Paloma Muñoz Mula, Vaidas Šulcas, Amelia Padurariu.

AUTEURSRECHT

© Europese Unie, 2024

Het beleid van de Europese Rekenkamer (ERK) inzake hergebruik is uiteengezet in [Besluit nr. 6-2019 van de ERK](#) over het opendatabeleid en het hergebruik van documenten.

Tenzij anders aangegeven (bijv. in afzonderlijke auteursrechtelijke mededelingen), wordt voor inhoud van de ERK die eigendom is van de EU een licentie verleend in het kader van de [Creative Commons Attribution 4.0 International \(CC BY 4.0\)-licentie](#). Als algemene regel geldt derhalve dat hergebruik is toegestaan mits de bron correct wordt vermeld en eventuele wijzigingen worden aangegeven. De hergebruiker van ERK-inhoud mag de oorspronkelijke betekenis of boodschap niet wijzigen. De ERK is niet aansprakelijk voor mogelijke gevolgen van hergebruik.

Aanvullende toestemming moet worden verkregen indien specifieke inhoud personen herkenbaar in beeld brengt, bijvoorbeeld op foto's van personeelsleden van de ERK, of werken van derden bevat.

Indien dergelijke toestemming wordt verkregen, wordt de bovengenoemde algemene toestemming opgeheven en zullen beperkingen van het gebruik daarin duidelijk worden aangegeven.

Wilt u inhoud gebruiken of reproduceren die geen eigendom van de EU is, dan dient u de auteursrechthebbende mogelijk rechtstreeks om toestemming te vragen.

Figuren 1, 3, 5, 6, 9 (de middelste en onderste iconen) en 12 — iconen: deze figuren zijn ontworpen met behulp van [Flaticon.com](#). © Freepik Company S.L. alle rechten voorbehouden.

Software of documenten waarop industriële-eigendomsrechten rusten, zoals octrooien, handelsmerken, geregistreerde ontwerpen, logo's en namen, zijn uitgesloten van het beleid van de ERK inzake hergebruik.

De groep institutionele websites van de Europese Unie met de domeinnaam "europa.eu" bevat links naar sites van derden. Aangezien de ERK geen controle heeft over deze sites, wordt u aangeraden kennis te nemen van hun privacy- en auteursrechtbeleid.

Gebruik van het ERK-logo

Het logo van de ERK mag niet worden gebruikt zonder voorafgaande toestemming van de ERK.

HTML	ISBN 978-92-849-1756-3	ISSN 1977-575X	doi:10.2865/393418	QJ-AB-24-004-NL-Q
PDF	ISBN 978-92-849-1751-8	ISSN 1977-575X	doi:10.2865/520	QJ-AB-24-004-NL-N

In 2022 kwamen in de EU 20 640 mensen om het leven bij verkeersongevallen, waarbij met name voetgangers, fietsers en motorrijders risico liepen. De EU streeft ernaar het aantal verkeersdoden en het aantal zwaargewonden in het verkeer tegen 2030 te halveren en tegen 2050 tot bijna nul terug te brengen. We hebben beoordeeld of de Commissie doeltreffend heeft gehandeld bij het opzetten van de “Safe System”-benadering van de EU en bij de ondersteuning van de lidstaten bij de verwezenlijking van deze doelstellingen. Wij kwamen tot de conclusie dat de Commissie een alomvattende benadering heeft opgesteld. Wel hebben we tekortkomingen in het optreden van de Commissie vastgesteld. Het is onwaarschijnlijk dat deze ambitieuze doelstellingen bij het huidige tempo van vooruitgang en zonder extra inspanningen van de EU en de lidstaten gehaald worden. Wij hebben aanbevelingen gedaan waarmee de doeltreffendheid van de initiatieven van de Commissie op dit gebied kan worden vergroot.

Speciaal verslag van de ERK, uitgebracht krachtens artikel 287, lid 4, tweede alinea, VWEU.



EUROPESE
REKENKAMER



Bureau voor publicaties
van de Europese Unie

EUROPESE REKENKAMER
12, rue Alcide De Gasperi
1615 Luxembourg
LUXEMBURG

Tel. +352 4398-1

Inlichtingen: eca.europa.eu/nl/contact

Website: eca.europa.eu

Twitter: @EUAuditors