

Europarubriek

Patrick Verhoeven

Verkeersveiligheid is een thema dat ook de Europese beleidsmaker bezighoudt. De Europese Commissie publiceerde twee opeenvolgende Europese verkeersveiligheidsstrategieën, telkens voor een periode van 10 jaar. De jongste strategie dateert uit 2010 en beslaat de periode 2011-2020. Ze bevat een aantal voorstellen om het aantal verkeersdoden op de Europese wegen met de helft te verminderen, onder meer door het verbeteren van voertuigen, infrastructuur en het gedrag van weggebruikers.

De Commissie wil concreet weggebruikers via een Europees onderwijs- en opleidingsplan over verkeersveiligheid aanzetten om veiliger te rijden. Zij wil ook EU-regels over verkeersveiligheid vastleggen zodat alle EU-burgers op dezelfde manier worden behandeld wanneer ze verkeersregels overtreden. De Commissie spoort verder EU-landen aan om op plattelandswegen dezelfde veiligheidsregels toe te passen als voor snelwegen en tunnels. Zij streeft ook naar erkenning van technische controles in alle EU-landen. Een belangrijk aandachtspunt betreft het verhogen van de veiligheid voor kwetsbare weggebruikers, en dan vooral motorrijders. Dit kan concreet door de communicatie tussen autoriteiten en weggebruikers te verbeteren en motoren, bromfietsen en andere voertuigen regelmatig te controleren. Tenslotte wil de Commissie de middelen voor het verzamelen van gegevens over ongelukken en de analyse ervan verbeteren, zodat de verkeersveiligheid in de EU beter wordt opgevolgd. Aan de hand van nauwkeurige gegevens kunnen dan nieuwe maatregelen genomen worden voor de verkeersveiligheid.

Europees rijbewijs

In het afgelopen jaar werd een aantal van de voorstellen uit het actieprogramma in de praktijk uitgewerkt. Zo werd in januari een nieuw EU rijbewijs ingevoerd dat onder meer in betere bescherming van de meest kwetsbare categorieën weggebruikers voorziet. De leeftijd voor directe toegang tot rijbewijzen voor de krachtigste motoren (via praktische en theoretische examens) werd opgetrokken van 21 tot 24 jaar. Voor de geleidelijke toegang werd de leeftijdslimiet eveneens opgetrokken is nu minstens vier jaar rijervaring met minder krachtige motoren vereist alvorens een rijbewijs voor de krachtigste motoren kan worden verkregen. Bromfietsen vormen een nieuwe voertuigcategorie en voor het verkrijgen van een bromfietsrijbewijs moet voortaan een theoretisch examen worden afgelegd. De lidstaten mogen ook vaardigheids- en gedragstesten en een medische keuring invoeren. De aanbevolen leeftijd waarop rijbewijzen wederzijds worden erkend door alle lidstaten werd vastgesteld op minstens

16 jaar. De lidstaten mogen deze leeftijd verlagen tot 14 jaar op hun eigen grondgebied. Tot dusver legde de EU geen minimumeisen op voor bromfietsen.

Grensoverschrijdende handhaving van verkeersovertredingen

Een andere opvallende maatregel die van kracht is sedert november vorig jaar, bestaat uit grensoverschrijdende handhavingsregels om op te treden tegen verkeersovertredingen die in het buitenland worden begaan. Een nieuwe richtlijn pakt verkeersovertredingen met ernstige gevolgen voor de verkeersveiligheid aan, waaronder de vier dodelijkste overtredingen die verantwoordelijk zijn voor 75% van de verkeersdoden: (1) te hard rijden, (2) niet stoppen voor een rood stoplicht, (3) geen gordel dragen en (4) rijden onder invloed van alcohol. Daarnaast vallen ook het rijden onder invloed van drugs, het rijden zonder veiligheidshelm, het onwettig gebruik van een vluchtstrook en het onwettig gebruik van een mobiele telefoon tijdens het rijden onder de nieuwe regeling. Op basis van de richtlijn kunnen bestuurders uit de EU worden geïdentificeerd en bijgevolg worden vervolgd voor overtredingen die zij hebben begaan in een andere lidstaat dan waar hun auto ingeschreven staat. In de praktijk kan met de nieuwe regels een elektronisch netwerk worden ingesteld om de uitwisseling van de noodzakelijke gegevens mogelijk te maken tussen het land waar de overtreding is begaan en het land waar de auto ingeschreven staat. Zodra naam en adres van de eigenaar bekend zijn, ontvangt hij of zij een kennisgeving waarvoor in de richtlijn een modelformulier is vastgesteld. Het is aan de lidstaat waar de overtreding is begaan om te bepalen hoe de verkeersovertreding wordt opgevolgd. De richtlijn harmoniseert de aard van de overtreding en de straffen niet. De nationale regels in de lidstaat van de overtreding blijven wat die aspecten betreft dus onverminderd van kracht.

Vermindering van verkeersdoden én zwaargewonden

Of het rechtstreeks kan toegeschreven worden aan het Europees beleid is de vraag, maar feit is dat het aantal verkeersdoden in de EU in 2012 met 9% daalde. Uit cijfers die de Commissie in het voorjaar bekend maakte blijkt bovendien dat er in de EU nooit minder verkeersdoden vielen sinds hierover statistieken worden bijgehouden. Maar statistieken per land tonen echter dat het aantal verkeersdoden in de EU nog altijd sterk uiteenloopt. De landen met het laagste aantal verkeersdoden zijn het Verenigd Koninkrijk, Zweden, Nederland en Denemarken, met ongeveer 30 doden per miljoen inwoners. In Litouwen, Roemenië, Polen en Griekenland waren er vorig jaar nog tussen de 90 en 100 doden per miljoen inwoners te betreuren. Ook België scoort opvallend slecht tegenover haar buurlanden, met 73 doden per miljoen inwoners.

De Commissie wil niet alleen het aantal verkeersdoden drastisch terugdringen, maar ook het aantal gewonden. Volgens schattingen zijn er voor elke verkeersdode op de Europese wegen tien zwaargewonden en veertig lichtgewonden. Uit actuele ramingen blijkt dat elk jaar ongeveer 250.000 mensen zwaargewond raken bij verkeersongevallen in de EU. Het aantal verkeersdoden is de afgelopen tien jaar gedaald met 43%, maar het aantal zwaargewonden slechts met 36%.

Europarubriek

Door evenveel aandacht te besteden aan zwaargewonden als aan verkeersdoden, kan veel vooruitgang geboekt. In maart dit jaar publiceerde de Europese Commissie daarom een rapport over zwaargewonden in het verkeer, waarin de basis wordt gelegd van een uitgebreidere Europese strategie, vergelijkbaar met de aanpak voor verkeersdoden. De Commissie wil onder meer tot een gemeenschappelijke definitie van 'zwaargewonde' komen, om effectieve interventies en zinvolle vergelijkingen mogelijk te maken. Deze definitie zal gebaseerd worden op de al bestaande 'Maximum Abbreviated Injury Score' (MAIS), die gangbaar is in medische kringen. In 2014 moeten voor het eerst gegevens worden meegedeeld op basis van verzamelingsmethoden die voor de hele EU vergelijkbaar zijn. Daarnaast wenst de Commissie een strategisch en realistisch Europees streefcijfer voorop te stellen inzake het verminderen van zwaargewonden door verkeersongevallen. Het is de bedoeling om dit cijfer vast te leggen voor de periode 2015-2020. Daarbij zouden ook de kosten verbonden aan verkeersongevallen preciezer in kaart gebracht moeten worden. Op dit ogenblik worden die geschat op 2% van het jaarlijks Europees Bruto Binnenlands Product, wat voor 2012 neerkwam op ongeveer 250 miljard Euro. Eens betrouwbare data verzameld kunnen worden, kan de Commissie de stap zetten naar concrete maatregelen inzake het vermijden van ongevallen, eerste hulpmaatregelen en nooddiensten alsook het diepgaand onderzoek van ongevallen.