



Zittingsdocument

A9-0211/2021

22.6.2021

VERSLAG

over het EU-beleidskader voor verkeersveiligheid 2021-2030 –
Volgende stappen op weg naar “Vision Zero”
(2021/2014(INI))

Commissie vervoer en toerisme

Rapporteur: Elena Kountoura

INHOUD

	Blz.
ONTWERPRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT	3
TOELICHTING	19
BIJLAGE: LIJST VAN INSTANTIES WAARVAN OF PERSONEN VAN WIE DE RAPPORTEUR INFORMATIE HEEFT ONTVANGEN	24
INFORMATIE OVER DE GOEDKEURING IN DE BEVOEGDE COMMISSIE	25
HOOFDELIJKE EINDSTEMMING IN DE BEVOEGDE COMMISSIE	26

ONTWERPRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT

over het EU-beleidskader voor verkeersveiligheid 2021-2030 – Volgende stappen op weg naar “Vision Zero”
(2021/2014(INI))

Het Europees Parlement,

- gezien het werkdocument van de diensten van de Commissie van 19 juni 2019 getiteld “EU-beleidskader voor verkeersveiligheid 2021-2030 – Volgende stappen op weg naar ‘Vision Zero’” (SWD(2019)0283),
- gezien de mededeling van de Commissie van 9 december 2020 getiteld “Strategie voor duurzame en slimme mobiliteit – Het Europees vervoer op het juiste spoor naar de toekomst” (COM(2020)0789),
- gezien Richtlijn (EU) 2015/413 van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2015 ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen¹ (richtlijn inzake grensoverschrijdende handhaving),
- gezien Richtlijn 2006/126/EG van het Europees Parlement en de Raad van 20 december 2006 betreffende het rijbewijs² (rijbewijsrichtlijn),
- gezien Verordening (EU) 2019/2144 van het Europees Parlement en de Raad van 27 november 2019 betreffende de voorschriften voor de typegoedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd wat de algemene veiligheid ervan en de bescherming van de inzittenden van voertuigen en kwetsbare weggebruikers betreft³ (verordening algemene veiligheid),
- gezien zijn resolutie van 27 april 2021 over het uitvoeringsverslag over de verkeersveiligheidsaspecten van het pakket inzake technische controles⁴,
- gezien de conclusies van de Raad van 8 juni 2017 over “verkeersveiligheid ter bekrachtiging van de verklaring van Valletta van maart 2017”,
- gezien de verklaring van Stockholm van 19-20 februari 2020, die is afgelegd tijdens de derde mondiale ministeriële conferentie over verkeersveiligheid,
- gezien de verklaring van de Raad van 7 oktober 2015 over de fiets als klimaatvriendelijk vervoermiddel, die werd ondertekend door de EU-ministers van Vervoer tijdens een informele bijeenkomst in Luxemburg,

¹ PB L 68 van 13.3.2015, blz. 9.

² PB L 403 van 30.12.2006, blz. 18.

³ PB L 325 van 16.12.2019, blz. 1.

⁴ Aangenomen teksten, P9_TA(2021)0122.

- gezien artikel 54 van zijn Reglement,
 - gezien het verslag van de Commissie vervoer en toerisme (A9-0211/2021),
- A. overwegende dat jaarlijks nog steeds ongeveer 22 700 mensen omkomen op de wegen in de EU en ongeveer 120 000 mensen ernstig gewond raken; overwegende dat de afgelopen 10 jaar meer dan 11 800 kinderen en jongeren tot 17 jaar bij verkeersongevallen in de EU zijn omgekomen; overwegende dat de vooruitgang bij het terugdringen van het aantal dodelijke slachtoffers in de EU de afgelopen jaren is gestagneerd en dat als gevolg hiervan de doelstelling om het aantal verkeersdoden tussen 2010 en 2020 te halveren, niet is gehaald; overwegende dat bovenstaande cijfers een onaanvaardbare menselijke en sociale prijs vormen voor de burgers van de EU en dat de externe kosten van verkeersongevallen in de EU ongeveer 2 % van het jaarlijkse bbp van de EU uitmaken;
- B. overwegende dat de EU wordt geconfronteerd met nieuwe trends en uitdagingen op het gebied van automatisering die enorme gevolgen kunnen hebben voor de verkeersveiligheid; overwegende dat het toenemende verschijnsel van afleiding door mobiele apparaten moet worden aangepakt; overwegende dat in de nabije toekomst de aanwezigheid van zowel voertuigen met een breed scala aan geautomatiseerde/geconnecteerde onderdelen als traditionele voertuigen in gemengd verkeer een nieuw risico zal vormen, met name voor kwetsbare weggebruikers zoals motorrijders, fietsers en voetgangers;
- C. overwegende dat technologische vooruitgang, connectiviteit, automatisering en de deeleconomie nieuwe mogelijkheden bieden voor de verkeersveiligheid en voor het aanpakken van congestie, met name in stedelijke gebieden; overwegende dat het ontwikkelen van synergieën tussen veiligheids- en duurzaamheidsmaatregelen en het nastreven van de modal shift naar duurzame wijzen van openbaar vervoer en actieve mobiliteit kan leiden tot minder CO₂-emissies, de luchtkwaliteit kan verbeteren en de ontwikkeling kan bevorderen van een actievere en gezondere levensstijl;
- D. overwegende dat passagiers in auto's met vijf sterren in de meest recente tests voor het European New Car Assessment Programme (Euro NCAP) 68 % minder kans hebben op dodelijk letsel en 23 % minder kans op ernstig letsel dan passagiers in auto's met twee sterren;
- E. overwegende dat het aandeel van de kwetsbare weggebruikers in het aantal verkeersdoden toeneemt, aangezien autogebruikers de belangrijkste begunstigen zijn van de verbeterde voertuigveiligheid en andere verkeersveiligheidsmaatregelen; overwegende dat het gewicht, het vermogen en de maximumsnelheid van nieuwe in de EU verkochte auto's toenemen, met als gevolg grotere risico's voor de verkeersveiligheid; overwegende dat de veiligheid van motorrijders, fietsers en voetgangers dringend moet worden aangepakt;
- F. overwegende dat gemotoriseerde tweewielers, die slechts 2 % van het totale aantal afgelegde kilometers voor hun rekening nemen, goed zijn voor 17 % van het totale aantal verkeersdoden; overwegende dat er grote verschillen bestaan tussen landen; overwegende dat de EU het komende decennium prioriteit moet geven aan het neen van meer maatregelen om de veiligheid van deze voertuigen te verbeteren;

- G. overwegende dat uit een studie van de Commissie blijkt dat slechts 8 % van de verkeersdoden valt op autosnelwegen, tegen 37 % in stedelijke gebieden en 54 % op landwegen; overwegende dat nieuwe investeringen en gedegen onderhoud van de bestaande infrastructuur gedurende de gehele levenscyclus essentieel zijn voor de verkeersveiligheid;
- H. overwegende dat niet alle slachtoffers van ongevallen worden gemeld, hetgeen de beschikbare statistieken verstoort; overwegende dat doeltreffende testmethoden moeten worden ontwikkeld om het werkelijke aantal verkeersslachtoffers te bepalen;
- I. overwegende dat het waarborgen en handhaven van veilig gedrag van weggebruikers, zoals zich verplaatsen met de juiste snelheid, beschermende uitrusting gebruiken zoals veiligheidsgordels en valhelmen, niet rijden onder invloed van alcohol of drugs, en rijden, fietsen en lopen zonder afleiding, essentieel is om dodelijke verkeersongevallen te voorkomen en te beperken;
- J. overwegende dat er gender-, leeftijds- en sociale ongelijkheden in het spel zijn bij mobiliteit en verkeersveiligheid;
- K. overwegende dat de verwezenlijking van de nieuwe EU-doelstellingen op het gebied van verkeersveiligheid intensievere gezamenlijke inspanningen vereist voor het ontwikkelen van een sterk Europees verkeersveiligheidsbeleid met de belanghebbenden, ondersteuning op het gebied van onderzoek en innovatie voor de formulering van beleidsgerichte oplossingen op basis van betrouwbare gegevensanalyses en effectbeoordelingen, alsmede meer en gerichtere nationale handhavingsmaatregelen en effectieve grensoverschrijdende samenwerking inzake de handhaving van sancties;
- L. overwegende dat 40 tot 60 % van alle arbeidsgerelateerde ongevallen verkeersongevallen zijn die zich voordoen tijdens het werk of tijdens het woon-werkverkeer; overwegende dat vermoeidheid van bestuurders vaak voorkomt op de wegen in de EU;
- M. overwegende dat de uitvoering van de nationale verkeersveiligheidsplannen en het nieuwe EU-beleidskader voor verkeersveiligheid voldoende, stabiele financiële middelen vereist zowel van de lidstaten als uit de EU-begroting;

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

- 1. is ingenomen met het feit dat de EU in het EU-beleidskader voor verkeersveiligheid 2021-2030 haar strategische langetermijndoelstelling heeft bevestigd om uiterlijk in 2050 een cijfer voor het aantal verkeersdoden en het aantal zwaargewonden op de wegen in de EU te realiseren dat nagenoeg nul is (Vision Zero), alsmede haar middellangetermijndoelstelling om het aantal doden en zwaargewonden te verminderen met 50 % uiterlijk in 2030, overeenkomstig de verklaring van Valletta; benadrukt dat deze EU-doelstellingen en -streefcijfers op het gebied van verkeersveiligheid moeten worden geschraagd door een gecoördineerde, goed geplande, systematische en behoorlijk gefinancierde verkeersveiligheidsaanpak op EU-, nationaal, regionaal en lokaal niveau;

2. is in dit verband ingenomen met de vaststelling van de “Safe System”-benadering op EU-niveau, op basis van een prestatiekader en tijdsgebonden doelstellingen voor de vermindering van het aantal doden en zwaargewonden; is ingenomen met de vaststelling van kernprestatie-indicatoren (KPI's), die in samenwerking met de lidstaten zijn vastgesteld om een meer gefocuste en gerichte analyse van de prestaties van de lidstaten mogelijk te maken en tekortkomingen vast te stellen; verzoekt de Commissie om uiterlijk in 2023 resultaatdoelstellingen te bepalen; onderstreept het belang van de lopende samenwerking tussen de EU en de lidstaten in dit verband en dringt er bij alle lidstaten op aan zich volledig in te zetten voor deze exercitie en overeenstemming te bereiken over een geharmoniseerde methode voor KPI's, zodat de lidstaten gegevens kunnen vergelijken; verzoekt om een gedetailleerde routekaart voor EU-maatregelen op grond waarvan de prestaties kunnen worden gemeten en verantwoording over de resultaten kan worden afgelegd aan specifieke instanties;
3. is echter van mening dat bovengenoemde KPI's voor verbetering vatbaar zijn en dringt er bij de Commissie op aan te overwegen deze indicatoren uit te breiden en bij te werken in haar strategisch EU-actieplan inzake verkeersveiligheid; is van mening dat de KPI voor beschermende uitrusting moet worden aangevuld met een KPI voor het verzamelen van blootstellingsgegevens naargelang de afgelegde afstand en tijd voor alle weggebruikers, uitgesplitst naar vervoersmodus en naar wegtype, teneinde een beter inzicht te krijgen in de verschillende daaraan verbonden risicoratio's en gevaren; verzoekt de Commissie nauw te blijven samenwerken met de lidstaten om een KPI vast te stellen voor weginfrastructuur, waarmee het veiligheidsniveau van een wegennet wordt aangeduid ongeacht het gedrag van weggebruikers of de voertuigtechnologie, op basis van een overeengekomen gemeenschappelijke beoordelingsmethode; betreurt het feit dat in de KPI's voor voertuigveiligheid geen rekening wordt gehouden met de veiligheid van gemotoriseerde tweewielers; verzoekt de Commissie een voertuigveiligheidsindex voor voertuigen van categorie L op te stellen en onderstreept dat daarin alle KPI's voor voertuigen van categorie L moeten worden opgenomen;
4. benadrukt dat EU-financiering van cruciaal belang is voor investeringen in duurzame en slimme verkeersveiligheidsoplossingen en snellere resultaten inzake verkeersveiligheid in de gehele EU; verzoekt de Commissie EU-investeringen in verkeersveiligheid in alle relevante EU-financieringsprogramma's, inclusief in onderzoek en innovatie, te waarborgen en te verhogen; roept voorts alle lidstaten op in hun nationale begroting een passend bedrag uit te trekken dat het in combinatie met EU-middelen mogelijk moet maken hun nationale verkeersveiligheidsprogramma's en het nieuwe EU-beleidskader voor verkeersveiligheid 2021-2030 uit te voeren; verzoekt de lidstaten een nationaal fonds voor verkeersveiligheid op te richten als mechanisme voor het innen van boetes in het kader van hun verkeersreglement en het herverdelen van het geïnde geld voor verkeersveiligheid; verzoekt de Commissie het EU-uitwisselingsprogramma voor verkeersveiligheid, dat bedoeld is om de prestaties op het gebied van verkeersveiligheid te verbeteren maar momenteel slechts gericht is op zes lidstaten, uit te breiden tot alle lidstaten;
5. moedigt de lidstaten aan een nationaal observatorium voor verkeersveiligheid op te richten, voor het samenstellen, verwerken en in stand houden van een nationale databank inzake verkeersveiligheid; verzoekt lidstaten hun nationale verkeersveiligheidsstrategie in overeenstemming te brengen met de doelstellingen van

het EU-beleidskader voor verkeersveiligheid 2021-2030 en eventuele tekortkomingen zo snel mogelijk te remediëren;

Veilige infrastructuur

6. verzoekt de lidstaten en de Commissie prioriteit te geven aan investeringen die het grootste voordeel opleveren op het gebied van verkeersveiligheid, met bijzondere aandacht voor de gebieden waar zich de meeste ongevallen voordoen, met inbegrip van investeringen in het onderhoud van bestaande infrastructuur als prioriteit en in de aanleg van nieuwe infrastructuur indien nodig; is ingenomen met het feit dat de Connecting Europe Facility 2021-2027 voorziet in de financiering van projecten voor veilige infrastructuur en mobiliteit, waaronder verkeersveiligheid; verzoekt de Commissie meer mogelijkheden voor EU-financiering te bevorderen via de Connecting Europe Facility, het Regionaal Fonds en het Cohesiefonds, InvestEU en het door de Europese Investeringsbank (EIB) geïntroduceerde “platform voor veiliger vervoer”, met name in lidstaten met relatief slechte prestaties op het gebied van verkeersveiligheid; benadrukt dat het belangrijk is de subsidiabiliteitscriteria voor deze instrumenten duidelijker te maken voor verkeersveiligheidsacties; verzoekt de Commissie de lidstaten te ondersteunen en aan te moedigen om te investeren in een veiliger, duurzamer, veerkrachtiger en multimodaal vervoersnetwerk via hun nationale plannen voor herstel en veerkracht; verzoekt de Commissie in de herziening van de verordening betreffende het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-V)⁵ de basis te leggen voor toekomstige investeringsbesluiten op het gebied van verkeersveiligheid, met inbegrip van de tenuitvoerlegging van een monitoringplan voor het kernnetwerk inzake onderhoud op EU-niveau;
7. benadrukt dat een proactieve beoordeling van het EU-wegennet een nuttig instrument zal zijn om de ingebouwde veiligheid van wegen te beoordelen en op gerichte wijze te investeren; is in dit verband ingenomen met de risico-identificering en veiligheidsbeoordeling van autosnelwegen en hoofdwegen die is ingevoerd in de onlangs herziene EU-regels inzake de veiligheid van infrastructuur⁶ en verzoekt de lidstaten zo veel mogelijk hoofdwegen op hun grondgebied aan te wijzen om het verkeersveiligheidspotentieel van de nieuwe richtlijn te vergroten; verzoekt de lidstaten om overeenkomstig de richtlijn nationale systemen voor vrijwillige melding in te voeren, die online toegankelijk moeten zijn en beschikbaar moeten zijn voor alle weggebruikers, teneinde de verzameling van gegevens over voorvallen die door weggebruikers en voertuigen worden doorgegeven en alle andere veiligheidsgerelateerde informatie die door de melder wordt beschouwd als een feitelijk of potentieel gevaar voor de veiligheid van de weginfrastructuur, te vergemakkelijken, om ervoor te zorgen dat EU-burgers een transparante, onmiddellijke en directe bijdrage aan de veiligheid leveren; verzoekt de Commissie en de lidstaten zo spoedig mogelijk overeenstemming te bereiken over een methode om systematische veiligheidsbeoordelingen van het wegennet uit te voeren, zoals voorgeschreven bij de herziening van bovengenoemde wet, met inbegrip van alle aspecten die belangrijk zijn

⁵ PB L 348 van 20.12.2013, blz. 1.

⁶ Richtlijn (EU) 2019/1936 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2019 tot wijziging van Richtlijn 2008/96/EG betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur, PB L 305 van 26.11.2019, blz. 1.

voor de veiligheid van actieve weggebruikers;

8. verzoekt de Commissie en de lidstaten de werkzaamheden te versnellen met betrekking tot EU-specificaties voor de prestaties van verkeersborden en wegmarkeringen, teneinde het pad te effenen voor een grotere automatisering van voertuigen; wijst nogmaals op het belang van de prestaties van verkeersborden en wegmarkeringen, waaronder de plaatsing, de zichtbaarheid en het reflectievermogen ervan, met name voor de doeltreffendheid van rijhulpsystemen, zoals intelligente snelheidsondersteuning en rijstrookassistentie; benadrukt dat het belangrijk is infrastructuur te gebruiken waarmee wegen worden aangelegd die voor zich spreken, correct rijgedrag afdwingen en “vergevingsgezind” zijn, ter wille van de veiligheid van alle deelnemers aan het wegverkeer, met name in gevaarlijke gebieden of gebieden met een aanzienlijk aantal kwetsbare weggebruikers;
9. verzoekt de Commissie en de lidstaten kwaliteitseisen te ontwerpen voor voetgangers- en fietsersinfrastructuur, teneinde het ontoereikende veiligheidsniveau voor actieve weggebruikers aan te pakken; verzoekt de Commissie gemeenschappelijke EU-curricula op te stellen voor controleurs en inspecteurs op het gebied van weginfrastructuur, met inbegrip van specifieke opleiding over de behoeften van kwetsbare weggebruikers, als onderdeel van haar nieuwe forum van Europese verkeersveiligheidsauditors;
10. merkt op dat weggebruikers met beperkte mobiliteit en andere handicaps speciale behoeften hebben waarmee rekening moet worden gehouden bij het plannen en aanleggen van nieuwe weginfrastructuur; verzoekt de lidstaten investeringen te ondersteunen in projecten die erop gericht zijn weginfrastructuur inclusief en toegankelijk te maken voor iedereen;
11. merkt op dat de Commissie volgens de recentste herziening van de veiligheidsvoorschriften voor EU-infrastructuur verplicht is uiterlijk in 2021 een herziening te overwegen van Richtlijn 2004/54/EG inzake minimumveiligheidseisen voor tunnels⁷ en de goedkeuring te overwegen van een nieuw wetgevingsvoorstel voor minimumveiligheidseisen voor bruggen; verzoekt de Commissie het veilige gebruik van tunnels voort te verbeteren onder meer door bewustmakingscampagnes te organiseren en de vereiste studies uit te voeren;
12. moedigt de Commissie en de lidstaten aan een deskundigengroep op te richten om een kader voor de indeling van wegen te ontwerpen waarbij de snelheidsbeperkingen beter worden afgestemd op het ontwerp en de vormgeving van de weg, volgens de “Safe System”-benadering;
13. dringt erop aan in het kader van de komende herziening van de TEN-V-verordening maatregelen te nemen om de verkeersveiligheid in stedelijke knooppunten en in voorstedelijke en plattelandsgebieden verder te verbeteren en de operationele veiligheid gedurende de hele levenscyclus van kritieke infrastructuur, zoals tunnels en bruggen, te verbeteren en tegelijk het gebruik te overwegen van nieuwe monitoringtechnologieën voor kwetsbare infrastructuur, alsmede specifieke veiligheidsdoelstellingen en kwaliteitseisen te definiëren;

⁷ PB L 167 van 30.4.2004, blz. 39.

14. verzoekt de lidstaten te erkennen dat een modal shift naar actieve vervoersmodi, zoals lopen en fietsen, en duurzame vormen van openbaar vervoer belangrijk zijn als instrument om de gevaren op de weg te verminderen, en voldoende investeringen toe te wijzen om zulks te realiseren; is in dit verband ingenomen met de start van het initiatief voor een platform voor veiliger vervoer, waarin uitdrukkelijk wordt opgeroepen tot betere voorzieningen voor duurzaam vervoer, ook voor fietsers en voetgangers, en tot projecten ter beperking van ongevallen; roept de Commissie en de EIB op bewustmakings- en voorlichtingscampagnes te starten om ervoor te zorgen dat alle betrokken partijen goed geïnformeerd zijn over de voorwaarden van het gebruik ervan;
15. dringt aan op meer synergieën tussen het Europese fietsroutenetwerk EuroVelo en het TEN-V om fietsinfrastructuur veiliger en beter verbonden te maken; benadrukt dat het belangrijk is om, waar mogelijk, te zorgen voor doorlopende wandel- en fietspaden in TEN-V-projecten; verzoekt de Commissie de reconversie van in onbruik geraakte spoortrajecten te stimuleren en actief fiets-treinprojecten en intermodaliteit te ondersteunen; merkt op dat nieuwe vormen van infrastructuur, zoals geavanceerde stopstrepen, fietsopstelvakken, fietsstraten of fietssnelwegen, nieuwe mogelijkheden bieden voor veilige actieve mobiliteit; benadrukt dat gewerkt moet worden aan de harmonisering en de handhaving van de regels voor verkeersborden en -signalen om verwarring te voorkomen en de veiligheid en het gebruiksgemak te vergroten;
16. is van mening dat de Commissie alles in het werk moet stellen om ervoor te zorgen dat de fiets- en wandelinfrastructuur die de lidstaten hebben aangelegd als respons op de COVID-19-pandemie behouden blijft en wordt uitgebreid teneinde veilige actieve verplaatsingen verder te bevorderen;
17. verzoekt de Commissie en de lidstaten nauw samen te werken met regio's en steden om alle ontbrekende infrastructuur voor de laatste kilometers en ontbrekende intermodale en grensoverschrijdende verbindingen in het gehele TEN-V te vervolledigen, teneinde een soepeler en efficiënter gebruik van de infrastructuur en de diensten mogelijk te maken en de verkeersveiligheid te verbeteren;

Veilige voertuigen

18. is ingenomen met de recente herziening van de verordening algemene veiligheid, waardoor nieuwe, geavanceerde veiligheidsvoorzieningen in voertuigen, zoals systemen voor intelligente snelheidsondersteuning en rijstrookassistentie in noodsituaties, verplicht zullen worden in de EU vanaf 2022, met het potentieel om tegen 2030 ongeveer 7 300 levens te redden en 38 900 ernstige verwondingen te voorkomen; verzoekt de Commissie tijdig ambitieuze secundaire wetgeving goed te keuren, op grond waarvan alle nieuwe voertuigen ook verplicht met hoogperformante systemen voor intelligente snelheidsondersteuning uitgerust moeten zijn; verzoekt de Commissie in dit verband de praktische toepassing te onderzoeken van de verplichtstelling van uitrusting met deze systemen voor motorfietsen, en de haalbaarheid, aanvaardbaarheid en mogelijke gevolgen voor de verkeersveiligheid te onderzoeken van intelligente snelheidsondersteuning van de volgende generatie voor auto's, bestelwagens, vrachtwagens en bussen;
19. herinnert aan het belang van innovatie in voertuigtechnologie, die zowel de ernst van

ongevallen kan helpen reduceren als de kans op ongevallen kan verkleinen door middel van actieve en passieve veiligheidskenmerken; verzoekt de Commissie toekomstige normen voor personenauto's te evalueren in het licht van nieuwe technologische ontwikkelingen en rekening te houden met factoren die van invloed kunnen zijn op de verkeersveiligheid, zoals massa, vermogen, snelheid en frontale oppervlakte;

20. verzoekt de Commissie in de komende herziening van de typegoedkeuring van voertuigen van categorie L antiblokkeersystemen voor motorfietsen verplicht te stellen; verzoekt de Commissie de voertuigcategorieën waarvoor de installatie van eCall is vereist, uit te breiden, met name wat gemotoriseerde tweewielers betreft;
21. verzoekt de Commissie de eisen inzake botsbestendigheid voor de typegoedkeuring van voertuigen verder uit te werken en deze op te nemen in toekomstige herzieningen van de wetgeving, waarin ook de laatste criteria moeten worden opgenomen van Euro NCAP-botsproeven voor de monitoring van de impact van een botsing op andere voertuigen en kwetsbare weggebruikers, teneinde een harmonisatie van de minimumnormen te realiseren en de passagiersveiligheid gelijk te maken;
22. verzoekt de Commissie en de lidstaten steden te ondersteunen bij het opzetten van databanken voor snelheidsbeperkingen ter ondersteuning van de uitrol van technologie voor intelligente snelheidsondersteuning zoals voorgeschreven in de verordening algemene veiligheid;
23. benadrukt dat het gevaar en frequentie van ongevallen tussen vrachtwagens en kwetsbare weggebruikers significant kunnen worden verminderd door het wijdverbreide gebruik van afslagassistenten; beklemtoont dat afslagassistenten verplicht zullen worden voor nieuwe typen vrachtwagens in 2022 en voor alle nieuwe vrachtwagens in 2024; verzoekt de Commissie een Europees actieprogramma inzake afslagassistenten op te zetten om de voordelen van deze technologie te promoten en belanghebbenden aan te moedigen nieuwe en bestaande voertuigen zo snel mogelijk vrijwillig met afslagassistenten uit te rusten; looft initiatieven die de vrijwillige invoering van verplichte afslagassistenten ondersteunen; verzoekt de Commissie en de lidstaten het inbouwen van afslagassistenten in nieuwe en bestaande voertuigen financieel te ondersteunen;
24. onderstreept dat manipulatie en fraude in verband met elektronische veiligheidskenmerken, zoals geavanceerde rijhulpsystemen, aanzienlijke veiligheidsrisico's inhouden en daarom moeten worden aangepakt door specifieke opleiding voor inspecteurs over het controleren van de integriteit van software;
25. verzoekt de Commissie testpopnormen te ontwikkelen die representatiever zijn voor diverse aspecten zoals leeftijd, geslacht, lengte en gestalte zowel van gebruikers binnen als van gebruikers buiten het voertuig;
26. verzoekt de lidstaten fiscale stimulansen in te voeren en dringt er bij particuliere verzekeraars op aan aantrekkelijke motorrijtuigenverzekeringen aan te bieden voor de aankoop en het gebruik van voertuigen die voldoen aan de strengste veiligheidsnormen; verzoekt de Commissie de wetgeving inzake de etikettering van auto's te herzien om op de verkoopplek en digitaal extra informatie op te nemen over de veiligheidsbeoordeling van nieuwe voertuigen;

27. is ingenomen met het feit dat de vereiste van veiligheidsgordelverklippers voor alle zitplaatsen in het kader van de herziene verordening algemene veiligheid verplicht wordt gesteld en verzoekt de Commissie normen op te stellen voor informatievereisten met betrekking tot de veiligheidsparameters van kinderbeveiligingssystemen; roept de lidstaten op bewustmakingscampagnes te starten voor ouders en toezichters over de veiligheid van kinderen in het wegvervoer, om te blijven wijzen op de noodzaak veiligheidsgordels te gebruiken, ook op de achterbank, gezien de veiligheidsrisico's voor inzittenden in vele voertuigen die momenteel in gebruik zijn, en de komende jaren in gebruik zullen blijven, die niet over zulke gordelverklippertechnologie beschikken;
28. dringt er bij de Commissie op aan om, overeenkomstig zijn resolutie van 27 april 2021 over het uitvoeringsverslag over de verkeersveiligheidsaspecten van het pakket inzake technische controles, terdege rekening te houden met de technische vooruitgang op het gebied van de veiligheidskenmerken van voertuigen waarin is voorzien in de nieuwe verordening algemene veiligheid, en geavanceerde veiligheidssystemen op te nemen als onderdeel van de volgende herziening van het pakket inzake technische controles om ervoor te zorgen dat zij tijdens periodieke technische inspecties worden gecontroleerd; verzoekt de bevoegde autoriteiten in dit verband te zorgen voor aanvullende opleiding, bijscholing en omscholing voor inspecteurs die de periodieke technische inspecties uitvoeren; dringt aan op strengere zelfdiagnosevereisten voor voertuigen om te voorkomen dat slecht werkende geavanceerde rijkhulpsystemen, die zijn ontworpen om de veiligheid te vergroten, uiteindelijk een gevaar vormen;
29. betreurt het feit dat de bepalingen van het pakket inzake technische controles die betrekking hebben op de controle van de wijze waarop lading is vastgezet niet bindend zijn; verzoekt de Commissie bij de volgende herziening van het pakket een aanscherping van deze bepalingen voor te stellen;
30. benadrukt dat grotere inspanningen nodig zijn om fraude met kilometertellers te voorkomen en zo de kwaliteit en veiligheid van tweedehandse voertuigen te waarborgen; verzoekt de lidstaten daarom gebruik te maken van het systeem voor de uitwisseling van kilometerstanden dat is ontwikkeld door het directoraat-generaal Mobiliteit en Vervoer van de Commissie (DG MOVE), het EU-platform Move-Hub en de Odocar-module daarvan, als resultaat van het door het Parlement voorgestelde proefproject voor een Europees systeem voor het terugdringen van fraude met kilometertellers (OREL);
31. verzoekt de Commissie een nieuw, geharmoniseerd regelgevingskader voor geautomatiseerde auto's voor te stellen om door middel van uitgebreide tests, met inbegrip van reële rijomstandigheden, te waarborgen dat geautomatiseerde auto's functioneren op een manier die volstrekt veilig is voor de bestuurders ervan en andere weggebruikers, met name wat de interactie ervan betreft met conventionele voertuigen en kwetsbare weggebruikers;
32. verzoekt de Commissie intussen de risico's voor de verkeersveiligheid te beoordelen van de momenteel beschikbare rijkhulpsystemen, zoals overmatige afhankelijkheid en afleiding van bestuurders; verzoekt de Commissie de invoering te overwegen van de vereiste om de mobiele en elektronische apparaten van bestuurders uit te rusten met een "veiligrijdenmodus" en de standaardinstallatie te overwegen van andere technologische

instrumenten om afleiding tijdens het rijden te beperken;

33. benadrukt dat overheidsopdrachten, zoals in het strategisch EU-actieplan inzake verkeersveiligheid van de Commissie wordt uiteengezet, een interessante mogelijkheid bieden om de verkeersveiligheid positief te beïnvloeden; verzoekt de Commissie expliciet rekening te houden met het feit dat de economisch voordeligste inschrijving voor overheidsopdrachten op het gebied van diensten voor openbaar personenvervoer over de weg moet worden beoordeeld op grond van de beste prijs-kwaliteitsverhouding, waarin ook veiligheids-, innovatie-, kwaliteits-, duurzaamheids- en sociale aspecten moeten zijn opgenomen; dringt er bij de lidstaten en aanbestedende diensten op aan veiligheidsaspecten te beschouwen als een van de hoofdcriteria bij het gunnen van overheidsopdrachten voor diensten voor wegvervoer;
34. merkt op dat nieuwe toestellen voor persoonlijke mobiliteit ook aanleiding geven tot ernstige bezorgdheid, niet alleen met betrekking tot de veiligheid van de toestellen zelf, maar ook met betrekking tot het veilige gebruik ervan in het verkeer; betreurt dat slechts enkele lidstaten wetgeving op dit gebied hebben ingevoerd en dat het gebrek aan harmonisatie in de EU verwarring kan scheppen en het voor bezoekers moeilijk kan maken om zich aan de plaatselijke regels te houden; verzoekt de Commissie een typegoedkeuringskader voor deze nieuwe mobiliteitstoestellen te overwegen en richtsnoeren voor de lidstaten uit te vaardigen inzake het beheer van de veiligheidsaspecten, inclusief verkeersregels voor een veilig gebruik van deze toestellen; herinnert de Commissie en de lidstaten aan de noodzaak EU- en nationale bewustmakings- en educatiecampagnes te voeren over een veilig gebruik van vervoersmiddelen voor micromobiliteit, met bijzondere nadruk op kwetsbare weggebruikers, zoals kinderen, ouderen en personen met beperkte mobiliteit; verzoekt de Commissie en de lidstaten beste praktijken uit te wisselen met betrekking tot manieren om ervoor te zorgen dat vervoersmiddelen voor micromobiliteit veiliger gebruikt worden;
35. verzoekt de Commissie de vereisten van de EU-gegevensbank inzake ongevallen in het wegverkeer (CARE) te actualiseren en daarin de identificatie op te nemen van botsingen met vervoersmiddelen voor micromobiliteit, zoals e-scooters en andere tweewielers met een elektrische hulpmotor; verzoekt de lidstaten concrete preventieve veiligheidsmaatregelen op nationaal, regionaal of lokaal niveau ten uitvoer te leggen op basis van de informatie in de CARE-databank;

Veilig weggebruik

36. merkt op dat volgens een studie van de Commissie alcohol naar schatting een rol speelt bij ongeveer 25 % van alle dodelijke verkeersongevallen, terwijl er drugs in het spel zijn bij 15 % van de dodelijke verkeersongevallen⁸; merkt op dat de EU-aanbeveling inzake het toegestane alcoholgehalte in het bloed dateert van 2001; verzoekt de Commissie de desbetreffende aanbevelingen bij te werken, daarin een kader op te nemen voor nultolerantie voor rijden onder invloed van alcohol, een EU-aanbeveling vast te stellen om een nultolerantie te hanteren ten aanzien van illegale psychoactieve drugs en

⁸ Studie van de Commissie van 18 februari 2014 getiteld: "Study on the prevention of drink-driving by the use of alcohol interlock devices" (Studie over de preventie van rijden onder invloed door het gebruik van alcoholsloten).

normen in te voeren voor wegcontroles inzake drugs in het verkeer; wijst erop dat een harmonisering van het toegestane alcoholpromillage in de EU voor alle voertuigcategorieën vergelijkingen in het kader van de KPI's voor nuchterheid op de weg gemakkelijker zullen maken; verzoekt de Commissie richtsnoeren op te stellen voor de etikettering van geneesmiddelen die van invloed zijn op de rijvaardigheid van personen en voorlichtingscampagnes te starten om de medische diensten, met inbegrip van huisartsen, op dit gebied bewuster te maken; verzoekt de Commissie in de herziene aanbevelingen ook richtsnoeren op te nemen voor het aanbrengen van alcoholsloten, met bijzondere aandacht voor recidivisten, personen die een ernstige eerste overtreding begaan en alle beroepschauffeurs;

37. merkt op dat te hoge snelheid een belangrijke factor is bij ongeveer 30 % van de dodelijke verkeersongevallen en een verzwarende factor bij de meeste ongevallen; verzoekt de Commissie een aanbeveling voor te leggen voor de toepassing van veilige snelheidslimieten overeenkomstig de "Safe System"-benadering voor alle wegtypen, zoals standaardmaximumsnelheden van 30 km/u in woonwijken en wijken waar veel fietsers en voetgangers zijn, met de mogelijkheid van hogere snelheden op belangrijke hoofdassen met passende bescherming voor zwakke weggebruikers; verzoekt de lidstaten prioriteit te geven aan investeringen in snelheidshandhaving en hoogwaardige communicatie over de centrale rol van snelheid en snelheidsbeheer; roept de lidstaten op sancties toe te passen om te hoge snelheid te ontmoedigen, met inbegrip van strafpuntsystemen, en de invoering te overwegen van cursussen snelheidsbewustzijn om recidivisten op het rechte pad te brengen;
38. merkt op dat volgens ramingen van de Commissie⁹ in de EU jaarlijks 10 miljoen zware verkeersovertredingen in verband met te hoge snelheid, rijden door rood en rijden onder invloed van alcohol worden vastgesteld die zijn begaan door niet-ingezetenen; erkent de vooruitgang die sinds 2015 is geboekt bij het opzetten van een kader voor de grensoverschrijdende handhaving van verkeersovertredingen, maar betreurt dat het bestaande kader voor de grensoverschrijdende handhaving van verkeersovertredingen, dat is vastgelegd in de richtlijn inzake grensoverschrijdende handhaving, onvoldoende waarborgen biedt voor onderzoek met het oog op de tenuitvoerlegging van sancties of de erkenning van sanctiebesluiten; is van mening dat een betere grensoverschrijdende handhaving van de verkeersregels de naleving van deze regels zou verbeteren en een afschrikkende werking zou hebben, waardoor gevaarlijk gedrag wordt verminderd en de verkeersveiligheid verbeterd; verzoekt de Commissie in dit verband bovengenoemde kwesties bij de volgende herziening van de richtlijn aan te pakken, de kwestie van de wederzijdse erkenning van rijverboden en strafpunten te beoordelen en het toepassingsgebied van de richtlijn te herzien zodat ook tolinning eronder valt, om gevaarlijk rijgedrag te voorkomen en de kwaliteit van de infrastructuur te behouden;
39. herinnert eraan dat met de rijbewijsrichtlijn een geharmoniseerd EU-rijbewijs is vastgesteld en minimumeisen voor het verkrijgen van een rijbewijs zijn ingevoerd; merkt op dat de richtlijn up-to-date zal moeten worden gehouden met betrekking tot nieuwe technologische ontwikkelingen op het gebied van voertuig- en infrastructuurtechnologie en voertuigautomatisering en in opleidingsprogramma's, met

⁹ Aanvangseffectbeoordeling van de Commissie van 15 maart 2019 over de herziening van de richtlijn inzake grensoverschrijdende handhaving.

name voor beroepschauffeurs; verzoekt de Commissie minimumnormen te ontwikkelen voor rijopleiding en verkeersveiligheidseducatie en tegelijk de vorm, inhoud en resultaten van rijlessen in de gehele EU gelijk te trekken, en te overwegen bij de komende herziening van de richtlijn de Goals for Driver Education-matrix (doelstellingen voor de rijopleiding) op te nemen, die bestaat uit drie categorieën: kennis en vaardigheden, risicoverhogende aspecten en zelfbeoordeling; vraagt bovendien de invoering van een gradueel vergunningensysteem dat beginnende bestuurders aanmoedigt meer ervaring op te doen met betrekking tot geavanceerde vaardigheden als verkeersinzicht, zelfbeoordeling en anticiperend rijden en bepaalde risicovolle activiteiten, zoals rijden 's nachts en met passagiers, te beperken, rekening houdend met de mobiliteitsbehoeften van mensen die in afgelegen gebieden wonen en beperkte toegang hebben tot openbaar vervoer; verzoekt de Commissie voorts te zorgen voor verdere harmonisatie van de minimumnormen voor rij-instructeurs, met inbegrip van periodieke opleiding, opleiding in anticiperend rijden, strengere eisen inzake minimumopleiding en communicatievaardigheden; stelt met bezorgdheid vast dat in diverse lidstaten gevallen zijn gemeld van onregelmatige afgifte van rijbewijzen en verzoekt de Commissie toezicht te houden op deze kwestie;

40. verzoekt de Commissie te overwegen theoretische en praktische opleiding alsook examens verplicht te stellen voor het verkrijgen van een rijbewijs voor alle categorieën gemotoriseerde tweewielers;
41. verzoekt de Commissie KPI's te ontwikkelen voor de verstrekking van verkeersveiligheids- en mobiliteitseducatie in de EU-lidstaten, alsook EU-instrumenten te ontwikkelen om verkeersveiligheids- en mobiliteitseducatie te ontwerpen, uit te voeren en te evalueren; moedigt alle lidstaten aan te zorgen voor de verstrekking van hoogwaardige verkeersveiligheidseducatie, die moet beginnen op school en deel moet uitmaken van een proces van een leven lang leren;
42. merkt op dat de COVID-19-pandemie heeft geleid tot de groei van de thuisbezorgingssector en met name het gebruik van bestelwagens, gemotoriseerde tweewielers, zoals bromfietsen, en fietsen, waardoor de opkomst van nieuwe soorten platformwerk en nieuw bedrijfsmodellen een duw heeft gekregen; verzoekt de Commissie ervoor te zorgen dat professionele bestelwagenchauffeurs een passende opleiding volgen en het probleem aan te pakken van de vermoeidheid en te hoge snelheid van bestelwagenchauffeurs, met name als gevolg van de sterke toename van het aantal thuisbezorgingen; verzoekt de Commissie voorts te overwegen de regeling voor technische controles aan te scherpen en de verplichting in te voeren om extra controles uit te voeren voor bestelwagens die worden gebruikt door aanbieders van pakketbezorgdiensten zodra een specifieke kilometerstand is bereikt, en te overwegen deze verplichting uit te breiden tot andere voertuigen in deze categorieën die voor andere commerciële doeleinden worden gebruikt, in het kader van de herziening van het pakket inzake technische controles; verzoekt de Commissie een aanbeveling voor te leggen inzake de veiligheid van bezorgers, inclusief voorschriften voor werkgevers en bedrijven om te garanderen dat veiligheidsapparatuur en veilige voertuigen worden verstrekt en gebruikt, alsook opleiding met betrekking tot de digitale hulpmiddelen die zij eventueel moeten gebruiken, zoals applicaties en interactieve platforms;
43. is ernstig bezorgd over de vermoeidheid van bestuurders in het commerciële goederen-

en personenvervoer als een van de oorzaken van verkeersongevallen; verzoekt de Commissie in dit verband ervoor te zorgen dat Richtlijn 89/391/EEG van de Raad betreffende de veiligheid en de gezondheid van de werknemers op het werk¹⁰ correct ten uitvoer wordt gelegd met betrekking tot verkeersveiligheidsaspecten; verzoekt de Commissie een KPI in te voeren voor de vermoeidheid van bestuurders in het commerciële goederen- en personenvervoer; verzoekt de Commissie en de lidstaten het aantal beveiligde parkeerplaatsen in het TEN-V te verhogen en ervoor te zorgen dat deze zijn aangepast aan de behoeften van bestuurders, en informatie te verstrekken over de beschikbaarheid ervan via een geactualiseerde en gebruiksvriendelijke website; verzoekt de Commissie na te gaan of de installatie van airconditioning of gelijkwaardige klimaatregelingssystemen voor cabines in vrachtwagens een positieve impact kan hebben op de vermoeidheid van bestuurders en op de verkeersveiligheid, aangezien deze systemen onafhankelijk kunnen werken van de hoofdmotor;

44. benadrukt dat een effectieve en complete respons na een ongeval, naast medische zorg en revalidatie, bestaat uit mentale en sociale ondersteuning, erkenning voor de slachtoffers, een grondig onderzoek om de oorzaken van het ongeval te identificeren en maatregelen om te voorkomen dat het zij zich in de toekomst opnieuw voordoet, alsmede straf- en burgerrechtelijke vervolging wanneer aangewezen; verzoekt de lidstaten nauwere samenwerking tot stand te brengen tussen hun verkeersveiligheidsinstanties en de gezondheidssector om het juiste gebruik te handhaven van noodrijstroken om reddingsoperaties te versnellen; verzoekt de Commissie en de lidstaten voorts te voorzien in voldoende financiering voor efficiënte noodhulpinfrastructuur, met inbegrip van medische luchtdiensten, met name in afgelegen en bergachtige gebieden en op eilanden; verzoekt de Commissie EHBO-opleiding verplicht te stellen bij de toekomstige herziening van de rijbewijsrichtlijn; verzoekt de lidstaten het concept van noodrijstroken te verankeren in hun nationale verkeersreglement en extra bewustmakingscampagnes te voeren; herinnert aan het belang van effectieve follow-uphulp voor slachtoffers;
45. verzoekt de lidstaten hun belangrijkste traumanetwerken te ontwikkelen en richtsnoeren voor onderlinge samenwerking vast te stellen om nooddiensten in staat te stellen patiënten snel zorg te verstrekken, ook over de grenzen heen;
46. benadrukt dat een gebrekkige handhaving van de verkeersregels de inspanningen om Vision Zero te verwezenlijken ondermijnt; moedigt de lidstaten aan om in hun verkeersveiligheidsplannen jaarlijkse doelstellingen voor handhaving en naleving vast te stellen en te zorgen voor een adequate financiering hiervan, en een jaarlijkse follow-up uit te voeren en te publiceren waarin de bereikte doelstellingen en behaalde resultaten worden geanalyseerd; onderstreept dat alleen behoorlijk toegelichte en bekendgemaakte, consistente handhavingsactiviteiten en educatie door handhaving een langdurig effect op het rijgedrag kunnen hebben; merkt op dat de efficiëntie verder wordt verbeterd als de afhandeling van boetes voor vastgestelde overtredingen grotendeels geautomatiseerd is;
47. merkt op dat het gebruik van een mobiele telefoon of andere elektronische apparaten tijdens het rijden of fietsen de rijvaardigheid aanzienlijk beïnvloedt en een rol speelt in

¹⁰ PB L 183 van 29.6.1989, blz. 1.

10 tot 30 % van de verkeersongevallen; roept de lidstaten op effectieve, evenredige en afschrikkende sancties voor het gebruik van een mobiele telefoon in te voeren, inclusief niet-financiële sancties, het bewustzijn omtrent de risico's te vergroten en de handhaving te verbeteren;

Een kader dat klaar is voor de toekomst

48. benadrukt dat externe factoren en opkomende maatschappelijke trends ongekende uitdagingen voor de verkeersveiligheid opleveren in het kader van de EU-strategie voor 2030 en daarna; merkt op dat de EU de weg moet vrijmaken om geconnecteerde en geautomatiseerde voertuigen te gepasten tijde in te voeren en de mogelijke risico's moet beoordelen wanneer deze voertuigen worden gecombineerd met traditionele voertuigen in gemengd verkeer en met kwetsbare weggebruikers; verzoekt de Commissie grondig de impact te beoordelen van het grotere aantal geautomatiseerde voertuigen op het verkeer in stedelijke gebieden en op het milieu; benadrukt dat het nodig kan zijn infrastructuur te moderniseren om te garanderen dat geautomatiseerde en halfgeautomatiseerde voertuigen veilig functioneren, terwijl ook de veiligheid voor conventionele voertuigen wordt verbeterd, zodat hier voordelen uit voortvloeien voor alle weggebruikers;
49. roept de lidstaten op voertuigsloopregelingen onder groene voorwaarden op te zetten teneinde de aankoop en het gebruik van veiligere, schone en energie-efficiënte voertuigen en de vernieuwing van openbare en particuliere wagenparken te stimuleren; verzoekt de Commissie en de lidstaten samen met de EIB nieuwe financieringsregelingen te bestuderen om investeringen in veilige en duurzame vervoersdiensten alsook veilige en duurzame wagenparken te vergemakkelijken;
50. wijst erop dat gegevens een sleutelrol zullen spelen bij de verbetering van de verkeersveiligheid; herinnert eraan dat de boordgegevens van voertuigen uiterst waardevol zijn voor verkeersbeheer, technische controles en ongevalanalyse; verzoekt de Commissie een kader in te stellen voor toegang tot de boordgegevens van voertuigen buiten de reparatiemarkt, in overeenstemming met de algemene verordening gegevensbescherming¹¹, uitsluitend met het oog op ongevalonderzoek en technische controles; benadrukt in dit verband het belang van de digitale gegevens die worden opgeslagen in gegevensrecorders voor incidenten (event data recorders, EDR's) voor het uitvoeren van grondige ongevalanalyses om de verkeersveiligheid te verbeteren; verzoekt de Commissie ervoor te zorgen dat alle gegevenselementen die relevant zijn voor een grondige ongevalanalyse en voor verkeersveiligheidsonderzoek (met inbegrip van locatie, datum en tijdstip) door EDR's moeten worden geregistreerd en opgeslagen;
51. herinnert eraan dat, hoewel verkeersveiligheid een gedeelde verantwoordelijkheid is van alle betrokken actoren en autoriteiten op EU-, nationaal en lokaal niveau, de EU energiek het voortouw moet nemen om te waarborgen dat verkeersveiligheid een prioriteit blijft in het wegverkeer, teneinde de verkeersveiligheidskloof tussen de lidstaten te helpen dichten en ervoor te zorgen dat de EU wereldwijd koploper blijft op dit gebied; benadrukt de verantwoordelijkheid van de EU om de samenwerking en de uitwisseling van beste praktijken met derde landen, zoals het Verenigd Koninkrijk, te

¹¹ PB L 119 van 4.5.2016, blz. 1.

bevorderen met het oog op de tenuitvoerlegging van de Verklaring van Stockholm inzake verkeersveiligheid; verzoekt de Commissie en de lidstaten ervoor te zorgen dat de doelstellingen van het EU-verkeersveiligheidsbeleid van toepassing zijn op alle relevante externe programma's en een doeltreffend systeem te ontwikkelen voor de uitwisseling van informatie over verkeersovertredingen met buurlanden buiten de EU om de handhaving te verbeteren, en er tegelijkertijd voor te zorgen dat voor het delen van informatie strikte waarborgen, audits en toezichtsvoorwaarden gelden, met volledige inachtneming van de toepasselijke EU-regels;

52. verzoekt de Commissie om, met het oog op de komende herziening van het pakket stedelijke mobiliteit, synergieën te bevorderen tussen veiligheids- en duurzaamheidsmaatregelen in stedelijke gebieden; dringt in dit verband aan op een herdefiniëring van de prioriteiten voor de vervoersinfrastructuur in stedelijke gebieden, inclusief de herbestemming van openbare ruimte, weg van individueel gemotoriseerd vervoer, naar duurzame, veiligere en gezondere vervoerswijzen zoals openbaar vervoer, lopen en fietsen, rekening houdend met de bijzondere behoeften van kwetsbare weggebruikers, zoals kinderen, personen met een handicap en ouderen; spoort aan tot meer investeringen en medefinanciering via EU-financieringsinstrumenten voor parkeerplaatsen en andere connectiviteitszones voor mobiliteit aan de ingang van stedelijke gebieden, om gemakkelijk toegang te bieden tot verschillende openbaarvervoersmodi, aangezien de stedelijke congestie en de CO₂-emissies moeten worden teruggedrongen; is ingenomen met het voornemen van de EIB om ambitieuze investeringsprogramma's te ondersteunen om overheden te helpen duurzame mobiliteit te bevorderen op lokaal en regionaal niveau, bijvoorbeeld via plannen voor een duurzame stedelijke mobiliteit en projecten inzake duurzaam openbaar vervoer; verzoekt de Commissie de doelstellingen en acties van de EU inzake verkeersveiligheid beter te integreren in de richtsnoeren voor de plannen voor een duurzame stedelijke mobiliteit door beste praktijken te monitoren en te bevorderen, onder meer door een indicator vast te stellen voor het gebruik van EU-financiering om de verkeersveiligheid in steden effectief te verbeteren;
53. merkt op dat plattelandsgebieden ongeveer 83 % uitmaken van het EU-grondgebied en dat zich daar de woonplaats bevindt van 30,6 % van de EU-bevolking; wijst erop dat met name plattelandsgebieden en dunbevolkte gebieden geen goede vervoersinfrastructuur en regelmatige collectieve openbaarvervoersdiensten hebben, hetgeen rechtstreekse gevolgen heeft voor de verkeersveiligheid; merkt voorts op dat 54 % van de verkeersdoden in de EU op landwegen vallen; benadrukt dat de verbetering van de toegankelijkheid, connectiviteit en verkeersveiligheid van plattelandsgebieden moet worden opgenomen in de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit; verzoekt de Commissie rekening te houden met laatstgenoemde in haar komende mededeling over een langetermijnvisie voor plattelandsgebieden;
54. wijst op de noodzaak een geïntegreerde benadering te bevorderen om de doelstellingen van Vision Zero te realiseren en intersectorale samenwerking te versterken, waaronder samenwerking met ngo's, het maatschappelijk middenveld en bedrijven en de industrie op regionaal, nationaal en EU-niveau; roept bedrijven en kmo's op om overeenkomstig de Verklaring van Stockholm de totstandbrenging van een veilig verkeer na te streven door "Safe System"-beginselen toe te passen in hun volledige waardeketen, inclusief de interne praktijken van hun inkoop-, productie- en distributieproces, en verslaglegging

over veiligheidsprestaties op te nemen in hun duurzaamheidsverslag en op hun officiële website; roept bedrijven en kmo's voorts op om in voorkomend geval specifieke opleiding in verkeersveiligheid aan hun chauffeurs aan te bieden en te overwegen de rol van "mobiliteitsmanager" te integreren voor het coördineren en optimaliseren van de mobiliteitsbehoeften van de onderneming voor het vervoer van goederen en werknemers in de gehele logistieke keten;

55. verzoekt de Commissie samen met de lidstaten, het maatschappelijk middenveld en andere belangrijke belanghebbenden te werken aan de ontwikkeling van een verkeersveiligheidscultuur in heel Europa; is ingenomen met de creatie van de EU-prijs voor verkeersveiligheid in steden als onderdeel van de Europese Mobiliteitsweek en de vernieuwing van het Europees Handvest voor verkeersveiligheid, het grootste middenveldplatform inzake verkeersveiligheid; verzoekt de Commissie de komende jaren een initiatief te organiseren inzake een Europees Jaar van de verkeersveiligheid, als onderdeel van het EU-beleidskader voor verkeersveiligheid 2021-2030; pleit voorts, in de context van het Europees Jaar van groenere steden in 2022, voor de introductie, financiering en monitoring van een keurmerk voor veiligere steden, dat gebaseerd moet zijn op criteria inzake het naleven van de strengste verkeersveiligheidsnormen voor alle gebruikers en leefbaardere openbare ruimten, inclusief betere luchtkwaliteit en lagere CO₂-emissies;
56. wijst op de Werelddag voor de herdenking van verkeersslachtoffers, die elk jaar plaatsheeft op de derde zondag van november om de vele miljoenen te herdenken die wereldwijd in het verkeer zijn omgekomen of ernstig zijn verwond, om de noodhulpdiensten te bedanken voor hun werk en om stil te staan bij de enorme last en kosten voor families, gemeenschappen en landen als gevolg van deze ramp die zich dagelijks blijft voordoen; erkent deze dag formeel en verzoekt de Europese Raad en de Commissie hetzelfde te doen door een jaarlijks evenement te organiseren dat door de drie instellingen wordt gesteund;
57. is van mening dat er voor een behoorlijke uitvoering van de volgende stappen in het EU-verkeersveiligheidsbeleid in het kader van de overkoepelende strategie voor duurzame en slimme mobiliteit nieuwe capaciteit nodig is op het gebied van verkeersveiligheid, met name wat de coördinatie-, monitoring- en evaluatiefuncties betreft en de technische ondersteuning van de algemene strategie; verzoekt de Commissie in dit verband de oprichting te overwegen van een Europees agentschap voor het wegvervoer ter ondersteuning van duurzaam, veilig en slim wegvervoer of, indien dit niet haalbaar is, een bestaand agentschap te belasten met deze taak;
 - o
 - o o
58. verzoekt zijn Voorzitter deze resolutie te doen toekomen aan de Raad en de Commissie, alsmede aan de regeringen en de parlementen van de lidstaten.

TOELICHTING

1. Achtergrond en algemene opmerkingen

Elk jaar vinden in de EU bijna 1 miljoen ongevallen plaats. In 2019 alleen waren er 23 000 doden en 120 000 zwaargewonden. Het wekelijks aantal verkeersdoden in de EU komt overeen met het neerstorten van een jumbo-jet en het omkomen van iedereen aan boord – ongeveer 500 mensen. Hoewel de EU en haar lidstaten de afgelopen decennia aanzienlijke vooruitgang hebben geboekt op het gebied van verkeersveiligheid, erkent de rapporteur dat deze aantallen schokkend zijn en op de meest dramatische wijze benadrukken dat verkeersveiligheid een prioriteit moet zijn op politiek, sociaal en persoonlijk niveau. Bovendien hebben de cijfers betrekking op tragedies dichtbij huis, die enorme kosten met zich meebrengen voor de samenleving. Daarom is de langetermijnvisie van de EU erop gericht het aantal verkeersdoden tegen 2050 zo dicht mogelijk bij nul te brengen (Vision Zero).

De rapporteur is er vast van overtuigd dat onze samenleving geen doden en zwaargewonden op de weg meer mag aanvaarden. Ons grondrecht op mobiliteit mag niet gepaard gaan met een tol aan verkeersdoden en dit beginsel moet de leidraad vormen van alle besluitvorming over verkeersveiligheid. In dit verband betreurt de rapporteur ten eerste de aanzienlijke stagnatie van het aantal doden en zwaargewonden op de wegen in de EU sinds 2013 en het feit dat de strategische doelstelling van de beleidsoriëntaties inzake de verkeersveiligheid voor de periode 2011-2020 om het aantal verkeersdoden tussen 2010 en 2020 met 50 % te verminderen, niet is gerealiseerd. Bovendien blijven de verschillen tussen de lidstaten op het gebied van verkeersveiligheid opmerkelijk en moeten de nieuwe trends en uitdagingen op het gebied van leven en bewegen, die ook het gevolg zijn van de technologische vooruitgang, dringend worden aangepakt.

Al het bovenstaande heeft duidelijk gemaakt dat we een lange weg te gaan hebben en dat er nog veel inspanningen nodig zijn voordat we dichterbij Vision Zero zijn gekomen. Tegelijkertijd is naar voren gekomen dat een paradigmaverschuiving in onze aanpak van verkeersveiligheid noodzakelijk is.

De Europese Raad heeft reeds een stap in die richting gezet door in maart 2017 de verklaring van Valletta te bekrachtigen en zo de engagementen en doelstellingen op het gebied van verkeersveiligheid te bevestigen. Naar aanleiding van de conclusies van de Raad heeft de Commissie een nieuwe aanpak van de verkeersveiligheid in de EU vastgesteld voor de jaren 2021-2030, waarin zij haar ambitieuze langetermijnvisie bevestigt en de doelstellingen bepaalt om het aantal doden en, voor het eerst, het aantal zwaargewonden tegen 2030 terug te dringen met 50 %. Dit beleid werd door de Commissie eerst geïntroduceerd in het pakket “Europa in beweging” en het bijbehorende strategische actieplan inzake verkeersveiligheid, in mei 2018. Bijna een jaar daarna heeft de Commissie met de goedkeuring van het EU-beleidskader voor verkeersveiligheid 2021-2030 – Volgende stappen naar “Vision Zero” uiteengezet hoe dit beleid kan worden omgezet in actie.

De nieuwigheid van het nieuwe beleidskader is de invoering van de zogenaamde “Safe System”-benadering, waarmee het verkeersveiligheidsbeleid op een nieuwe leest wordt geschoeid door de nadruk te leggen op de preventie van doden en zwaargewonden in vier kernelementen: veilige voertuigen, veilige infrastructuur, veilig weggebruik en betere zorg na een ongeval, en waarvoor een betere governance op EU-niveau vereist is. Volgens de “Safe

System”-benadering zijn doden en zwaargewonden grotendeels te voorkomen, al zullen zich nog steeds botsingen voordoen.

Het is dan ook tijd voor het Europees Parlement om een politieke resolutie over verkeersveiligheid goed te keuren. Dit verslag dient als officieel antwoord van het Parlement op de bovengenoemde nieuwe aanpak van de Commissie en haar EU-beleidskader voor verkeersveiligheid 2021-2030.

In dit verband is de rapporteur ingenomen met het nieuwe beleidskader, de nieuwe doelstellingen die zijn bepaald en de goedkeuring van de “Safe System”-benadering. Volgens de rapporteur kan dit beleidskader, in combinatie met politieke wil en gecoördineerde maatregelen op EU-, nationaal, regionaal en lokaal niveau, een waardevol instrument zijn om de stagnatie van indexen om te buigen en te zorgen voor veiligere wegen voor iedereen, waardoor het sociale welzijn wordt verbeterd.

Het verslag bevat een analyse van alle aspecten van het nieuwe beleid en een beoordeling van de wijze waarop de EU de voorgestelde maatregelen denkt uit te voeren, waarbij politieke prioriteiten worden vastgesteld en verdere initiatieven op EU- en nationaal niveau worden voorgesteld.

In het licht van een aantal komende wetgevingsinitiatieven van de Commissie dringt de rapporteur aan op de goedkeuring van specifieke voorstellen ter verbetering van de verkeersveiligheid in het kader van de TEN-V-verordening, de herziening van het pakket stedelijke mobiliteit, de rijbewijsrichtlijn, de richtlijn inzake grensoverschrijdende handhaving met betrekking tot verkeersveiligheidsgerelateerde overtredingen en het pakket inzake technische controles.

Aangezien verkeersveiligheid een gedeelde bevoegdheid is, wordt er met andere voorstellen bij de Commissie op aangedrongen om aanbevelingen vast te stellen voor de lidstaten. Er zij op gewezen dat de aanbevelingen van de Commissie inzake verkeersveiligheid een zeer waardevol instrument zijn gebleken om beleidswijzigingen in de lidstaten te stimuleren.

2. Hoofdkwesties en standpunt van de rapporteur

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

Zoals hierboven gesteld worden het EU-beleidskader voor verkeersveiligheid 2021-2030, de nieuwe doelstellingen die zijn bepaald en de goedkeuring van de “Safe System”-benadering in dit verslag gunstig onthaald.

De invoering van een eerste reeks van acht kernprestatie-indicatoren (KPI's) zal een gerichtere analyse van de prestaties van de lidstaten en een identificering van de tekortkomingen mogelijk maken. De rapporteur roept op tot resultaat-KPI's uiterlijk in 2023 en dringt er bij de lidstaten en hun nationale bevoegde autoriteiten op aan zich volledig in te zetten voor het verzamelen van de gegevens hiervoor.

Het verkeersveiligheidsbeleid van de EU kan alleen worden uitgevoerd door middel van een passend politiek engagement en de toewijzing van voldoende financiële middelen. Op basis hiervan verzoekt de rapporteur de lidstaten een deel van hun nationale begroting voor verkeersveiligheid aan te wijzen en dit te combineren met de EU-middelen, om betere resultaten

te bereiken.

2.2 Veilige infrastructuur

De kwaliteit van alle weggerelateerde infrastructuur en het ingebouwde veiligheidsniveau hiervan is een belangrijke factor voor de bescherming van weggebruikers. De rapporteur is van mening dat de lidstaten en de Commissie voorrang moeten geven aan investeringen die op het gebied van verkeersveiligheid het grootste voordeel opleveren wanneer zij bestaande infrastructuur aanpakken of er nieuwe aanleggen.

Bovendien moet de weggebruiker zich bewust zijn van de kwaliteit en het veiligheidsniveau. Een belangrijke eerste stap is gezet met de risico-identificering en veiligheidsbeoordeling van autosnelwegen en hoofdwegen die is ingevoerd met de recente herziening van de EU-regels inzake de veiligheid van infrastructuur. De rapporteur benadrukt echter dat alle Europese wegen systematisch moeten worden beoordeeld en gequoteerd, op basis van gezamenlijk overeengekomen criteria.

Voorts zal de komende herziening van de TEN-V-verordening maatregelen omvatten om de verkeersveiligheid in stedelijke knooppunten verder te verbeteren en de operationele veiligheid gedurende de hele levenscyclus van kritieke infrastructuur te verbeteren.

2.3 Veilige voertuigen

Veiliger voertuigen op de weg zijn een ander kernelement van de “Safe System”-benadering. Geavanceerde technische kenmerken in voertuigen, automatisering en micromobiliteit behoren tot de uitdagingen die het EU-verkeersveiligheidsbeleid moet aanpakken.

Met de recente herziening van de verordening algemene veiligheid zullen geavanceerde veiligheidsvoorzieningen in voertuigen, zoals systemen voor intelligente snelheidsondersteuning en rijstrookassistentie in noodsituaties, zeer binnenkort verplicht zijn. De rapporteur is ingenomen met deze herziening, dringt aan op ambitieuze secundaire wetgeving om gelijke tred te houden met de technische ontwikkelingen en steunt de opname van deze geavanceerde veiligheidsvoorzieningen als onderdeel van de volgende herziening van het pakket inzake technische controles. Daarnaast benadrukt de rapporteur de noodzaak van een nieuw, geharmoniseerd regelgevingskader voor geautomatiseerde auto's om te waarborgen dat deze veilig functioneren.

Wat apparaten voor persoonlijke mobiliteit betreft, wordt de Commissie verzocht een typegoedkeuringskader voor de nieuwe mobiliteitsapparaten op te stellen en richtsnoeren uit te vaardigen voor verkeersregels en het gebruik ervan ten behoeve van de lidstaten.

2.4 Veilig weggebruik en betere zorg na een ongeval

Alcohol speelt een rol bij ongeveer 25 % van alle dodelijke verkeersongevallen en is samen met snelheidsovertredingen een van de twee belangrijkste doodsoorzaken in het verkeer. Daarom spreekt de rapporteur zich duidelijk uit voor een nultolerantie voor rijden onder invloed van alcohol voor alle bestuurders. Hetzelfde beginsel moet ook gelden voor illegale psychoactieve drugs. Daarom wordt in het verslag opgeroepen tot de invoering van normen voor wegcontroles inzake drugs in het verkeer.

Wat snelheidsovertredingen betreft, is de rapporteur van mening dat veilige snelheidsbeperkingen, in overeenstemming met de “Safe System”-benadering, moeten gelden voor alle verschillende wegtypen. Een zeer goed voorbeeld is de maximumsnelheid van 30 km/u in woonwijken en wijken waar veel fietsers en voetgangers zijn. Veel Europese steden hebben deze goede praktijk overgenomen, met aanzienlijke resultaten op het gebied van verkeersveiligheid en verbetering van de levenskwaliteit.

De rapporteur onderstreept het zorgwekkend hoge aantal verkeersovertredingen door niet-ingezetenen en wijst erop dat bij de komende herziening van de richtlijn de efficiëntie van het bestaande kader voor de grensoverschrijdende handhaving van verkeersovertredingen verder moet worden verbeterd.

De rapporteur wijst er ook op dat de invoering van maatregelen om beginnende bestuurders aan te moedigen meer ervaring op te doen, als onderdeel van de rijbewijsrichtlijn, en de continue aanpassing hiervan aan de technologische ontwikkelingen in voertuigen en infrastructuur zullen leiden tot een veiliger weggebruik.

Bestelwagens, gemotoriseerde tweewielers en fietsen zijn in groten getale aanwezig op stedelijke wegen, aangezien de thuisbezorgingssector aanzienlijk is gegroeid, mede als gevolg van de COVID-19-pandemie. Een hoog percentage van de verkeersongevallen houdt rechtstreeks verband met de kwaliteit van de arbeidsomstandigheden van beroepschauffeurs. Daarom stelt de rapporteur maatregelen voor om de vermoeidheid van bestuurders aan te pakken en de veiligheid van bezorgers te verbeteren.

Snelle en doeltreffende zorg na een ongeval is in veel gevallen een belangrijke factor gebleken voor het verminderen van de ernst van verwondingen. In dit verband pleit de rapporteur voor nauwere samenwerking tussen de verkeersveiligheidsinstanties en de gezondheidssector en voor verplichte EHBO-opleidingen voor alle bestuurders in het kader van de rijbewijsrichtlijn.

Handhaving van de verkeersregels is een essentieel element voor een veiliger weggebruik. Volgens de rapporteur kan een langdurige verandering van het rijgedrag alleen tot stand worden gebracht door middel van adequate financiering, jaarlijkse streefcijfers en behoorlijk toegelichte en bekendgemaakte handhavingsmaatregelen.

2.5 Kader dat klaar is voor de toekomst

Het vermogen om nieuwe maatschappelijke veranderingen en de voortdurende technologische vooruitgang nauwlettend te volgen en zich hieraan aan te passen, moet in het EU-verkeersveiligheidsbeleid ingebouwd zijn. Zo zullen de komende jaren geautomatiseerde auto's gebruikmaken van de weg samen met conventionele voertuigen en kwetsbare weggebruikers. De rapporteur is zich ten volle bewust van de risico's die kunnen voortvloeien uit de diverse uitdagingen die zich op het gebied van verkeersveiligheid zullen aandienen en verzoekt de EU de weg te effenen om deze aan te pakken.

In het licht van toekomstige ontwikkelingen vraagt de rapporteur, met het oog op een verdere verbetering van de verkeersveiligheid, ook om een kader voor toegang tot de boordgegevens van voertuigen buiten de reparatiemarkt, in volledige overeenstemming met de algemene verordening gegevensbescherming. Zij is van mening dat alleen toegang mag worden verleend tot de boordgegevens van voertuigen voor ongevallenonderzoek en technische controle.

Bovendien wordt in het verslag bijzondere aandacht besteed aan kwetsbare weggebruikers. Tot dusver zijn de verbeterde veiligheid van voertuigen en andere verkeersveiligheidsmaatregelen vooral ten goede gekomen aan de gebruikers van auto's. De rapporteur benadrukt dat de veiligheid van voetgangers en fietsers en van bepaalde andere demografische groepen (bijvoorbeeld oudere weggebruikers, personen met beperkte mobiliteit) niet in het gedrang mag komen. Bovendien zal het feit dat meer mensen lopen, fietsen en het openbaar vervoer gebruiken niet alleen ons verkeersveiligheidsniveau doen toenemen, maar ook helpen onze klimaatdoelstellingen te verwezenlijken. Daarom is de rapporteur voorstander van synergieën tussen veiligheids- en duurzaamheidsmaatregelen en dringt hij aan op een herprioritering van de vervoersinfrastructuur in dichtbevolkte stedelijke gebieden.

De rapporteur benadrukt de actieve betrokkenheid van het maatschappelijk middenveld en de sociale partners als voorwaarde voor de verwezenlijking van "Vision Zero". Het verkeersveiligheidsbeleid van de EU moet een alomvattend outreachprogramma en stimulansen voor alle belanghebbenden omvatten om de verkeersveiligheid te verbeteren. De rapporteur erkent in dit verband het belang van de EU-prijs voor verkeersveiligheid in steden en van het voornemen van de Commissie om het Europees Handvest voor verkeersveiligheid nieuw leven in te blazen en gaat een stap verder door te vragen dat te gelegener tijd een Europees Jaar van de verkeersveiligheid wordt georganiseerd.

Tot slot is de rapporteur van mening dat een verbeterde governancestructuur van het grootste belang is voor de correcte uitvoering van het EU-verkeersveiligheidsbeleid in het kader van de overkoepelende strategie voor duurzame en slimme mobiliteit. Geïnspireerd door de bijdrage aan de vooruitgang op het gebied van veiligheid die de Europese agentschappen voor andere vervoerswijzen hebben geleverd, roept de rapporteur de Commissie in het verslag op om veilig wegvervoer verder te ondersteunen door na te gaan of het haalbaar is een nieuw agentschap op te richten.

BIJLAGE: LIJST VAN INSTANTIES WAARVAN OF PERSONEN VAN WIE DE RAPPORTEUR INFORMATIE HEEFT ONTVANGEN

De volgende lijst is op zuiver vrijwillige basis en onder exclusieve verantwoordelijkheid van de rapporteur opgesteld. De rapporteur heeft bij de opstelling van het ontwerpverslag over het EU-beleidskader voor verkeersveiligheid 2021-2030 – Volgende stappen op weg naar “Vision Zero” (2021/2014(INI)) informatie ontvangen van de volgende entiteiten of personen:

Entiteit en/of persoon
Europese Commissie – DG MOVE
Europese raad voor de verkeersveiligheid (ETSC)
Europese Federatie van Vervoerswerknemers (ETF)

INFORMATIE OVER DE GOEDKEURING IN DE BEVOEGDE COMMISSIE

Datum goedkeuring	17.6.2021
Uitslag eindstemming	+ : 44 - : 1 0 : 3
Bij de eindstemming aanwezige leden	Magdalena Adamowicz, Andris Ameriks, José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Paolo Borchia, Marco Campomenosi, Ciarán Cuffé, Jakop G. Dalunde, Johan Danielsson, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Ismail Ertug, Gheorghe Falcă, Giuseppe Ferrandino, João Ferreira, Mario Furore, Søren Gade, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Elena Kountoura, Julie Lechanteux, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Benoît Lutgen, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Giuseppe Milazzo, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Philippe Olivier, Rovana Plumb, Tomasz Piotr Poręba, Dominique Riquet, Dorien Rookmaker, Massimiliano Salini, Sven Schulze, Vera Tax, Barbara Thaler, István Ujhelyi, Henna Virkkunen, Petar Vitanov, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Roberts Zile, Kosma Złotowski
Bij de eindstemming aanwezige vaste plaatsvervangers	Ignazio Corrao, Clare Daly

HOOFDELIJKE EINDSTEMMING IN DE BEVOEGDE COMMISSIE

44	+
ECR	Tomasz Piotr Poręba, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
ID	Paolo Borchia, Marco Campomenosi
NI	Mario Furore
PPE	Magdalena Adamowicz, Gheorghe Falcă, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Giuseppe Milazzo, Cláudia Monteiro de Aguiar, Massimiliano Salini, Sven Schulze, Barbara Thaler, Henna Virkkunen, Elissavet Vozemberg-Vrionidi
Renew	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Søren Gade, Elsi Katainen, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Dominique Riquet
S&D	Andris Ameriks, Johan Danielsson, Ismail Ertug, Giuseppe Ferrandino, Isabel García Muñoz, Bogusław Liberadzki, Rovana Plumb, Vera Tax, István Ujhelyi, Petar Vitanov
The Left	Clare Daly, João Ferreira, Elena Kountoura
Verts/ALE	Ignazio Corrao, Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg

1	-
NI	Dorien Rookmaker

3	0
ECR	Peter Lundgren
ID	Julie Lechanteux, Philippe Olivier

Verklaring van de gebruikte tekens:

+ : voor

- : tegen

0 : onthouding