

**Memorandum Belgisch voorzitterschap Europese Unie
1 juli- 31 december 2010**

A) Oplossingen voor een duurzame mobiliteitstoekomst

1. Plaats klimaat en gezondheid in het centrum van de mobiliteit

In plaats van gezondheid en klimaat te bekijken als een ongemakkelijk gevolg van het mobiliteitsbeleid moeten ze juist in het centrum van alle aspecten van het mobiliteitsbeleid worden geplaatst.

De EU kampt met een gezondheids crisis, veel mensen hebben overgewicht ten gevolge van een zittende levenswijze. Het EU mobiliteitsbeleid moet dan ook strategieën ontwikkelen inzake actief reizen en het promoten van fietsen en wandelen als dagelijkse vormen van transport.

Het vervoer moet ook 80% minder CO₂ uitstoten tegen 2050. Daarom moet de EU tussentijds doelstellingen vooropstellen tegen 2015, 2020, 2030 en 2040, zowel voor het totale energie verbruik als voor het koolstof intensive vervoer.

Fietsen kan een deel van de oplossing zijn. Een toename tot 15% marktaandeel voor het fietsverkeer tegen 2020 kan zorgen voor een besparing van 49 miljoen ton CO₂, ongeveer 5% van de totale CO₂ vervoersuitstoot in de EU.

2 Het gemotoriseerde verkeer terugdringen

De EU-doelstelling om de groei van het BNP los te maken van de groei van transportemissies is niet gehaald. Volgens het "Term 2010" rapport van de EMA zijn de CO₂-emissies met 28% gestegen tussen 1990 en 2007 in de 32 lidstaten van de EMA. Om het vervoer op een duurzame koers te brengen beveelt het agentschap een beleidspakket aan dat technologische verbeteringen om het brandstofverbruik te verminderen combineert met maatregelen om verplaatsingen te verschuiven naar modi met een lagere emissie en om verplaatsingen zelfs helemaal te vermijden.

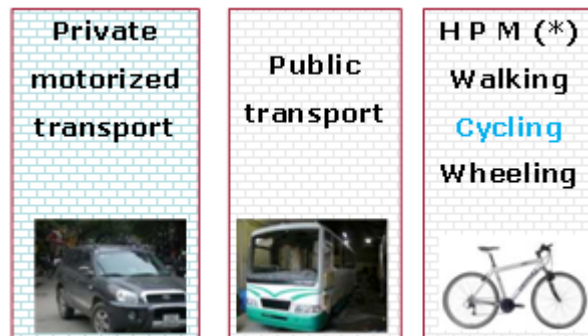
ECF, Fietsersbond en Gracq vragen de Commissie en het Voorzitterschap om de doelstellingen voor het verminderen en het verschuiven van verplaatsingen naar duurzame modi tot de fundamenteen te maken van de mobiliteitspolitiek. Dit zal positieve effecten hebben op de verkeerstroom, de veiligheid op de weg, het milieu en de gezondheid.

De transportsector zal energie-efficiënter worden door het toepassen van het principe van het **internaliseren van de externe transportkosten** door het invoeren van rekeningrijden.

3. Coherent fietsbeleid op gelijke voet (en financiering) met het openbaar vervoer en het gemotoriseerd privévervoer

a) Derde pijler

Human Powered Mobility (HPM), waarvan het fietsen een uitstekend voorbeeld is, moet op gelijke voet geplaatst worden met het openbaar vervoer en het individuele gemotoriseerde vervoer. Dit impliceert het oprichten van een derde pijler in de transportadministraties op elk niveau: lokaal, regionaal, nationaal en Europees. Een onafhankelijke pijler betekent apart personeel dat werkt op HPM-mobiliteitsoplossingen en met aangepaste financiële middelen ter beschikking voor het plannen, financieren, en onderhouden van loop- en fietsinfrastructuur, enz.



* HPM = Human Powered Mobility

Stedelijk Mobiliteitsactieplan:

Het Stedelijk Mobiliteitsactieplan mist twee maatregelen waar de ECF voorstander van was:

- 1) De Europese Commissie zou een **Europees Fietsambtenaar** (met fietscel) moeten aanwerven, die verantwoordelijk is voor het stimuleren en coördineren van het fietsbeleid van de verschillende DG's.
- 2) Richtlijnen voor veilig lopen en fietsen: hoewel deze goedgekeurd waren in het Impact Assessment van het Stedelijk Mobiliteitsactieplan, werden deze richtlijnen niet behouden in het uiteindelijke Stedelijk Mobiliteitsactieplan.

b) EU transportuitgaven: Investerings in fietsinfrastructuur

Het aandeel van het geld voor transportinfrastructuur van de EU dat gaat naar fietsen bedraagt thans 0,9%. Dit is duidelijk onvoldoende. Voor het bereiken van een modale verschuiving weg van het gemotoriseerde privéverkeer naar het fietsen zou er 10% van de EU-investeringen in transportinfrastructuur naar het fietsen moeten gaan.

c) E-mobiliteit

De EU mag zich niet alleen concentreren op elektrische auto's. De ECF, Fietsersbond en Gracq ondersteunen de resolutie van het Europees Parlement over elektrische voertuigen (B7-0261/2010) om een globale e-mobiliteitsstrategie na te streven, met inbegrip van elektrisch aangedreven fietsen. In 2008 werden er ongeveer 300.000 e-fietsen verkocht op de Europese markt, waarvan 240.000 stuks in Duitsland en Nederland alleen. In tegenstelling tot de e-auto is de e-fiets al een massaproduct geworden.

d) Intelligente Transportsystemen (ITS)

ITS kan op diverse manieren bijdragen aan een oplossing van stedelijke mobiliteitsproblemen en kan het fietsen in stedelijke omgevingen aangenamer maken. Het verhogen van de wegcapaciteit voor auto's is echter geen goede benadering van het probleem omdat dit slechts het verkeersvolume zal doen toenemen. Dit is niet wenselijk. Wat het fietsen betreft kan ITS verschillende bijdragen leveren:

- *Op de fiets*: navigatiesystemen, anti-diefstalchips, Europees registratienummer, GSM-gebaseerde huursystemen, GPS-tracking, elektrische ondersteuning wanneer nodig.
- *In fietsstallingen*: automatische (ondergrondse) parkeerruimtes, toegang tot parkeerfaciliteiten, telling van beschikbare parkeerplaatsen, fietskluisen.
- *Fietsverhuur*: automatische systemen, toegang tot kluisen
- *Op het internet*: reservering van fietsen, fietsroutes, routeplanning voor fietsers (veilige routes, groene routes, etc.)
- *Bij verkeersgeleiding*: verkeerssignalen met variabele boodschap (VMS) voor fietsen, verkeerslichten met sneller groen bij regenweer, voorrang voor fietsen

- *Fietsen en andere modi*: routeplanner met links naar het openbaar vervoer, fietsverhuur verbonden aan het openbaar vervoer, park & bikesystemen.

B) Actieplan voor de veiligheid op de weg

1. Statistieken en onderzoek

Goede en vergelijkbare gegevens en statistieken liggen aan de basis van het nemen van geschikte maatregelen om de veiligheid op de weg te verbeteren. De absolute dodencijfers per land zijn alleen nuttig bij het identificeren van nationale trends.

Zoals hierboven vermeld is het koppelen van het aantal dodelijke slachtoffers aan de afstand, het aantal reizen of de reistijd een betere maatstaf is in dit opzicht. Het koppelt gewonden en doden aan de vervoersprestaties en maakt een vergelijking mogelijk tussen de verschillende vervoerswijzen. Dit vergemakkelijkt de controle op hoe goed de lidstaten bezig zijn met het maximaliseren van de voordelen die verbonden zijn aan grotere aantallen fietsers (Safety in Number benefits). Meer fietsers betekent veiliger fietsen.

Behalve goede statistieken, is er ook nood aan onafhankelijk onderzoek naar de oorzaken van dodelijke ongevallen, de dode hoek, te hoge snelheid, gebruik van de mobiele telefoon, enz. Er is vooral behoefte aan onderzoek naar de oorzaken en de effectiviteit van verschillende oplossingen voor dodelijke ongevallen waarbij vrachtwagens betrokken zijn. Bij wijze van voorbeeld zou de EU de invoering moeten overwegen van detectieapparatuur, die de aanwezigheid van een fietser in de dode hoek detecteert en de vrachtwagenchauffeur een (audio) waarschuwingssignaal geeft. Dit systeem moet verder worden getest en, indien succesvol, zou de EU-wetgeving inzake "de typegoedkeuring van apparaten voor indirect zicht of van voertuigen daarvan voorzien" dienovereenkomstig moeten worden gewijzigd. Bij bestaande zware voertuigen zou deze apparatuur achteraf moeten worden ingebouwd.

2. Snelheidsbeheersing

De verkeersveiligheid kan drastisch worden verhoogd door een verlaging van de snelheid tot een niveau waarop ongevallen geen ernstige verwondingen veroorzaken. Dit moet het doel zijn van snelheidsbeheersing.

Vertaald in fysieke termen betekent dit dat de mechanische krachten bij ongevallen een bepaalde drempel niet mogen overschrijden. Boven deze drempel is de kans op zware of dodelijke ongevallen te groot. Het is daarom noodzakelijk om snelheidsbeperkingen in te stellen op een niveau dat overeenstemt met de inherente veiligheid van het wegennet. Momenteel is illegale en onaangepaste snelheid de belangrijkste factor bij dodelijke verkeersongevallen. 30 km/h (20 mph) moet de standaard maximumsnelheid zijn in stedelijke gebieden.

- Intelligente Snelheidsadaptatie (ISA)

In het echte leven is de politie vaak onderbezet om de naleving van de verkeerscode af te dwingen. Volgens cijfers van de European Road Safety Observatory, overschrijden 40% tot 60% van de bestuurders de maximumsnelheid. Indien Intelligente Snelheidsadaptatie (ISA) gemonteerd zou worden in gemotoriseerde voertuigen, dan zou dit een doeltreffend instrument zijn om de naleving van de snelheidslimieten te kunnen ondersteunen.

Case-studies tonen aan dat ISA effectiever is naarmate het systeem restrictiever is. De fietsverenigingen stellen een stapsgewijze benadering voor, te beginnen met het aanbrengen van ondersteunende ISA (een visueel of auditief signaal) in bedrijfswagens, overheidsauto's, bussen, enz. Met het oog op het vergemakkelijken van de invoering van ISA in de EU heeft de Commissie ook een belangrijke rol bij het stimuleren van de ontwikkeling van kaarten-databases in de lidstaten. Als een doelstelling op lange termijn (2020) vragen de fietsverenigingen aan de EU om de wetgeving goed te keuren die de inbouw verplicht van interveniërende ISA-systemen in auto's verkocht op de EU-markt als een onderdeel van de goedkeuringsprocedure voor auto's.

3. Aanneming van een EU grensoverschrijdende handhavingsrichtlijn over verkeersveiligheid

Het aandeel van niet-ingezetenen bestuurders in snelheidsovertredingen bedraagt gemiddeld ongeveer 15%, terwijl niet-ingezetenen ongeveer 5% van het wegverkeer vertegenwoordigen. De belangrijkste reden is het gevoel van straffeloosheid in het buitenland voor schendingen van de verkeerscode. Daarom vragen de fietsverenigingen aan de EU en de nationale overheden om opnieuw het proces op te starten voor de goedkeuring van een EU-richtlijn inzake grensoverschrijdende handhaving, die in 2008 tot stilstand is gekomen.

4. Cabine-ontwerp van vrachtwagens: materiaal van de zijdeuren en voorzichtspegel

Er gebeuren minder dodehoekongevallen met bussen dan met vrachtwagens. Men denkt dat dit komt omdat buschauffeurs een betere zicht hebben op fietsers ten gevolge van zijdeuren gemaakt van doorzichtig glas. De EU zou onderzoek en ontwikkeling van nieuwe cabine-ontwerpen voor vrachtwagens moeten bevorderen en financieren en daarnaast een EU-wetgeving moeten goedkeuren inzake de typegoedkeuring van vrachtwagens. Tevens vragen we dat voor voorzichtspegels dezelfde verplichting geldt als voor de andere dode-hoekspiegels, zoals beschreven in de richtlijn 2007/38/C.

5. Geen megatrucks

De fietsverenigingen zijn bezorgd over de voorstellen om de bestaande EU-wetgeving te wijzigen om de invoering mogelijk te maken van langere en/of zwaardere transportvoertuigen, beter bekend als megatrucks of ginaliners. Dergelijke voertuigen zouden aanzienlijke veiligheidsrisico's met zich brengen: een grotere voertuiglengte zorgt voor grotere risico's bij het inhalen, langere afhandelingstijden bij kruispunten en verminderde veiligheidsmarges bij het afslaan, omdat het verlaten van de rijbaan niet kan worden vermeden. Dit heeft bijzonder zorgwekkende gevolgen voor fietsers en voetgangers. Tegelijkertijd vergroten zwaardere voertuigen aanzienlijk de ernst van botsingen. Megatrucks zouden ook leiden tot hogere kosten voor infrastructuur en een verschuiving van het goederenvervoer van het milieuvriendelijker spoor- en watertransport naar de weg. De fietsverenigingen zullen zich daarom met klem verzetten tegen elke poging om de huidige EU-richtlijn te wijzigen die de maximaal toegestane afmetingen vastlegt van voertuigen voor vrachtvervoer over de weg.

6. Fietsverlichting

De ECF zou graag bindende technische minimumeisen voor fietsverlichtingsproducten ingevoerd zien op Europees niveau, dit met het oog op het verzekeren van de functionaliteit en het verbeteren van de zichtbaarheid van fietsers.

7. Richtlijnen inzake de opleiding van chauffeurs en verkeersveiligheidseducatie

De EU-wetgeving betreffende het rijbewijs stelt minimumeisen vast voor de theorie- en praktijkexamens in verband met kwetsbare weggebruikers. Deze worden effectief in 2013. De Commissie moet maatregelen treffen om te zorgen voor een tijdige omzetting in het nationale recht, en toezicht houden op de doeltreffendheid van deze maatregelen zodra ze worden toegepast. Bestuurders van zware voertuigen zouden regelmatig opleiding moeten krijgen over het correcte gebruik van de technische uitrusting (bijvoorbeeld dodehoekspiegels). Hun bewustwording moet worden verhoogd door middel van campagnes over veilig rijden. Er bestaan veel voorbeelden van goede praktijken op nationaal niveau.

Bovendien moeten eventuele toekomstige richtlijnen voor de opleiding van chauffeurs en de verkeersveiligheidseducatie de nadruk leggen op het terugdringen van risico's voor kwetsbare en onbeschermden weggebruikers.

C) Goede Belgische voorbeelden voor de promotie van het fietsen

1. Educatieve campagnes

Levenslang mobiliteitsonderwijs is een essentieel onderdeel van de verbetering van de verkeersveiligheid. Zowel fietsers als gemotoriseerde weggebruikers moeten een opleiding krijgen over veilig weggedrag. Educatieve campagnes zouden het fietsen niet als gevaarlijk mogen afschilderen, maar het juist promoten. Kinderen zouden fietsopleiding moeten krijgen op school, als verplicht onderdeel van hun curriculum. Fietsopleiding moet ook beschikbaar zijn voor volwassenen. Het "Brevet du cycliste/Fietsbrevet" toegekend door Pro Velo is een goed voorbeeld van een succesvol programma dat wordt gefinancierd door de regionale regering van een lidstaat.

2. Fietsen in éénrichtingsstraten

Een makkelijk uitvoerbare en zeer praktische oplossing om de verkeersveiligheid te verhogen is het fietsen in tegenrichting op een weg met eenrichtingsverkeer (het zgn. Beperkt Eénrichtingsverkeer), omdat het de zichtbaarheid verbetert tussen fietsers en gemotoriseerde weggebruikers. Door fietsers in staat te stellen om kortere routes te nemen is het ook een handige manier om mensen te stimuleren om te fietsen in de stad. Fietsers worden sneller dan het gemotoriseerde verkeer. Alle maatregelen die het fietsen stimuleren dragen bij tot het effect van "Safety in Numbers" (grotere veiligheid voor fietsers door grotere aantallen fietsers). In België is het fietsen in tegenrichting op wegen met eenrichtingsverkeer de standaardoptie geworden, behalve wanneer de breedte van de weg te smal is.

3. Fiscale stimuli:

a) 20 cent/ km belastingvrije kostenvergoeding voor pendelaars

Werkgevers kunnen hun werknemers belastingvrij 20 eurocent betalen voor elk km die ze fietsen van thuis naar het werk en terug. Na de introductie van deze stimulans gingen er 50% meer forenzen met de fiets naar het werk. Fietsende werknemers hebben minder werkverzuim en zijn productiever.

b) Verlaagd BTW-tarief voor fietsherstellingen

Samen met enkele andere EU-landen past België een verlaagd BTW-tarief (6%) toe op fietsherstellingen in fietswinkels.ⁱ De aankoop en het onderhoud van een milieuvriendelijk vervoersmiddel met een zeer lage externe kost moeten worden ondersteund door de nationale regeringen.

c) Fiscale voordelen voor werkgevers en werknemers

Het voordeel dat een werknemer ontvangt uit de terbeschikkingstelling van een fiets en de toebehoren, met inbegrip van de onderhouds- en stalkosten, die daadwerkelijk gebruikt worden voor de verplaatsingen tussen de woonplaats en de plaats van tewerkstelling is vrijgesteld van belastingen. Deze vrijstelling is bovendien cumuleerbaar met de vrijgestelde fietsvergoeding.

Kosten die een werkgever maakt in verband met het gebruik van de fiets door werknemers voor woon-werk verkeer zijn voor 120% fiscaal aftrekbaar. Het gaat om investeringen in kleedruimtes, stallingen, sanitair, fietsen, toebehoren en herstellingen.

ⁱ Op voorwaarde dat de kost voor de werkuren hoger ligt dan de kosten voor de fietsonderdelen.

Namens Fietsersbond, Gracq en ECF

Manfred Neun
Voorzitter ECF

Wim Depondt
Voorzitter Fietsersbond

Bernard Dehaye
Voorzitter Gracq

Contact:
Roel De Cleen
Fietsersbond Coördinator Beleid
Tel. :02/502.68.51 - 0486.306.604
roel@fietsersbond.be
www.fietsersbond.be