

**BENELUX
INTERPARLEMENTAIRE
ASSEMBLEE**

14 juni 2024

AANBEVELING

met betrekking tot het thema “Fietsbeleid”

*(aangenomen ter plenaire vergadering
van vrijdag 14 juni 2024)*

**ASSEMBLÉE
INTERPARLEMENTAIRE
BENELUX**

14 juin 2024

RECOMMANDATION

relative au thème “Politique cyclable”

*(adoptée en séance plénière
du vendredi 14 juin 2024)*

De Assemblée,

GELET OP:

A. de in 2020 aangenomen politieke verklaring over fietsbeleid van de landen van de Benelux en de wens van verschillende andere EU-landen om zich bij die verklaring aan te sluiten;

B. de grensoverschrijdende fiets-roadmap, die werd aangenomen door de Benelux en de Duitse regio Noordrijn-Westfalen, met daarin concrete plannen en projecten om het fietsgebruik in de betreffende regio's te stimuleren;

C. de aanbeveling van de "Assemblée de la Grande Région" over het dagelijks grensoverschrijdend fietsverkeer;

D. het Belgische federale actieplan ter promotie van de fiets;

E. het themadebat in de plenaire vergadering van 17 juni 2022 over het thema "Fietsbeleid" met als sprekers mevrouw Vivianne Heijnen, staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat (Nederland), mevrouw Tanja Bruynseels, kabinetsdirecteur van de heer Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit (België) en de heer Marco te Brömmelstroet, "Fietsprofessor" aan de Universiteit van Amsterdam (Nederland);

F. de hoorzitting in de commissie Financiën en Mobiliteit op 5 oktober 2022 met de heer Bas de Geus, professor aan de UCL;

G. de hoorzitting in de commissie Financiën en Mobiliteit op 30 juni 2023 met vertegenwoordigers van producenten van lichte elektrische voertuigen;

H. de bespreking van het thema "Fietsbeleid" door het Benelux-jongerenparlement in zijn plenaire vergaderingen in Kortrijk in 2022 en in Den Haag in 2023, die heeft geleid tot de aanneming van een aanbeveling op 20 oktober 2023;

I. de hoorzitting in de commissie Financiën en Mobiliteit op 15 december 2023 met vertegenwoordigers van de organisaties van fietsers in België en Nederland;

L'Assemblée,

VU :

A. la déclaration politique sur la politique du vélo adoptée par les pays du Benelux en 2020 et le souhait de plusieurs autres pays de l'UE de se joindre à cette déclaration;

B. la feuille de route transfrontalière pour le vélo, adoptée par le Benelux et la région allemande de Rhénanie-du-Nord-Westphalie, qui comporte des plans et des projets concrets pour promouvoir la pratique du vélo dans les régions concernées;

C. la recommandation de l'Assemblée de la Grande Région sur le cyclisme transfrontalier quotidien;

D. le plan d'action fédéral belge pour la promotion du vélo;

E. le débat thématique qui s'est tenu en séance plénière du 17 juin 2022 sur le thème de la "Politique cyclable" avec, comme intervenants, Mme Vivianne Heijnen, *staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat* (Pays-Bas), Mme Tanja Bruynseels, Directrice de cabinet de M. Georges Gilkinet, Vice-Premier Ministre et Ministre de la Mobilité (Belgique) et M. Marco te Brömmelstroet, "Professeur de cyclisme" à l'Université d'Amsterdam (Pays-Bas);

F. l'audition en commission des Finances et Mobilité du 5 octobre 2022 de M. Bas de Geus, professeur à l'UCL;

G. l'audition en commission des Finances et Mobilité du 30 juin 2023, avec des représentants des constructeurs de véhicules électriques légers;

H. l'examen du thème de la « Politique cyclable » par le Parlement des Jeunes du Benelux lors de ses séances plénières tenues à Courtrai en 2022 et à La Haye en 2023, qui a débouché sur l'adoption d'une recommandation le 20 octobre 2023;

I. l'audition en commission des Finances et Mobilité du 15 décembre 2023, avec des représentants des organisations de cyclistes de Belgique et des Pays-Bas;

STELT VAST:

a) dat het thema “Fietsbeleid” maatschappelijk belangrijker wordt door de toename van het aantal fietsers en de steeds prominentere rol van de fiets als vervoersmodus;

b) dat de fiets gunstige effecten genereert voor het leefmilieu, de gezondheid, de mobiliteit en de economie;

c) dat de fiets als slimme en milieuvriendelijke vervoersmodus een belangrijke bijdrage kan leveren tot het bereiken van de doelstellingen van de Europese Green Deal;

d) dat er nood is aan een transformatie van de mobiliteit naar duurzame vervoermiddelen, in het bijzonder in een stedelijke context;

e) dat de fiets in veel gevallen het meest efficiënte vervoersmiddel is, zeker in dichtbebouwde gebieden, door de flexibiliteit, de snelheid en de beperkte ruimtevrage van de fietsverplaatsingen;

f) dat ook de opkomst van e-bikes en speedpelecs een groeiende rol inneemt in het fietsbeleid;

g) dat het centraal fietsregister “MyBike” werd opgericht door inwerkingtreding van het samenwerkingsakkoord van 26 april 2023 tussen de Belgische federale overheid en de drie gewesten;

h) dat het ongevalsrisico nog te hoog ligt, zowel door onaangepaste weginfrastructuur als door het verkeersgedrag van verschillende weggebruikers;

i) dat het ongevalsrisico kleiner wordt bij een toename van het aantal fietsers, het zogenaamde “*safety by numbers*”-principe;

j) dat er op het vlak van infrastructuur verschillende goede voorbeelden bestaan in andere landen, zoals de “*super blocks*” in Barcelona en de “*cycle superhighways*” in Kopenhagen;

CONSTATE :

a) que le thème de la “Politique cyclable” gagne socialement en importance en raison de l’augmentation du nombre de cyclistes et du rôle de plus en plus manifeste du vélo en tant que mode de transport;

b) que le vélo a des effets bénéfiques pour l’environnement, la santé, la mobilité et l’économie;

c) que le vélo, en tant que mode de transport intelligent et respectueux de l’environnement, peut contribuer largement à la réalisation des objectifs du Green Deal européen;

d) qu’il est nécessaire de faire évoluer la mobilité vers des modes de transport durables, en particulier dans un contexte urbain;

e) que, dans de nombreux cas, le vélo est le moyen de transport le plus efficace, en particulier dans les zones densément urbanisées, en raison de sa flexibilité, de sa vitesse et de l’espace limité requis;

f) que l’essor des vélos électriques et des speed-elecs joue également un rôle croissant dans la politique cyclable ;

g) que le registre central des vélos “MyBike” a été créé par l’entrée en vigueur de l’accord de coopération du 26 avril 2023 entre le gouvernement fédéral belge et les trois régions;

h) que le risque d’accident reste trop élevé, tant en raison d’une infrastructure routière inadaptée que du comportement des différents usagers de la route en matière de circulation;

i) que le risque d’accident diminue avec l’augmentation du nombre de cyclistes, ce que l’on appelle le principe de “*safety by numbers*”;

j) qu’en termes d’infrastructure, il existe exemples vertueux dans d’autres pays, tels que les “*super blocs*” à Barcelone et les “*cycle superhighways*” à Kopenhagen;

k) dat de relatie tussen competitief openbaar vervoer en de fiets zelfversterkend is en daarnaast veel fietsers internationaal met de trein reizen;

l) dat er steeds meer types voortbewegings-toestellen op onze wegen verschijnen, zoals e-steps, monowheels, bakfietsen, longtails, hoverboards, micro-auto's, etc., en dat die evolutie een impact heeft op de verkeersveiligheid en -organisatie; dat deze nieuwe types van voertuigen baat hebben bij maatregelen die het klimaat voor de fiets verbeteren;

m) dat de Benelux Unie haar medewerking verleent aan grote fietsbijeenkomsten, zoals dit jaar in Gent en eerder in Leipzig, en dat het wenselijk is dat het Beneluxparlement daar mee zijn schouders onder zet;

VERZOEKT DE REGERINGEN OM:

A. Wat de algemene uitgangspunten van het beleid betreft:

A.1. te erkennen dat de fiets bijzondere aandacht van het beleid verdient omwille van de positieve effecten van fietsen voor klimaat, leefmilieu, stedelijke ontwikkeling, gezondheid, mobiliteit en economie;

A.2. samenwerking tussen overheden op te starten, voort te zetten en te intensiveren, zowel binnen als buiten de Beneluxregio, om een op elkaar afgestemd fietsbeleid tot stand te brengen;

A.3. bij het ontwikkelen van het beleid en samenwerkingen op een brede definitie van "fiets" in te zetten omdat de traditionele fiets een snelle technologische ontwikkeling doormaakt en er daarnaast steeds meer elektrische voertuigen op de markt komen die de positie van de fiets zowel kunnen versterken als het fietsgebruik kunnen ontmoedigen;

A.4. oog te hebben voor het ongevalsrisico voor fietsers en gerichte verkeersveiligheidsmaatregelen uit te werken vanuit de "zero vision"-doelstellingen, en daarbij de positie van kwetsbare groepen burgers op de fiets, zoals kinderen en ouderen, extra aandacht te geven;

k) que la relation entre des transports publics compétitifs et le vélo se renforce d'elle-même et qu'en outre, de nombreux cyclistes optent pour des déplacements en train au niveau international;

l) que des engins de locomotion apparaissent en nombre croissant sur nos routes, tels que les e-steps, les monoroues, les vélos cargos, les long-tails, les hoverboards, les microvoitures, etc., et que cette évolution a un impact sur la sécurité routière et l'organisation du trafic; que des mesures améliorant l'environnement cycliste seraient bénéfiques pour ces nouveaux types de véhicules;

m) que l'Union Benelux collabore aux grandes réunions cyclistes, comme cette année à Gand et précédemment à Leipzig, et qu'il est souhaitable que le Parlement Benelux s'y associe;

DEMANDE AUX GOUVERNEMENTS:

A. En ce qui concerne les principes généraux de la politique:

A.1. de reconnaître que le vélo mérite une attention particulière de la part de l'autorité publique en raison de ses effets positifs sur le climat, l'environnement, le développement urbain, la santé, la mobilité et l'économie;

A.2. d'initier, poursuivre et intensifier la coopération entre les gouvernements, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de la région du Benelux, afin de mettre en place une politique cyclable harmonisée;

A.3. de tendre vers une définition large de la "bicyclette" lors de l'élaboration de politiques et le développement de collaborations dans la mesure où la bicyclette traditionnelle connaît une évolution technologique rapide et que de plus en plus de véhicules électriques arrivent en outre sur le marché, ce qui peut renforcer la position de la bicyclette mais aussi en décourager l'utilisation;

A.4. d'être attentifs au risque d'accident pour les cyclistes et de mettre en place des mesures de sécurité routière ciblées fondées sur les objectifs de la «zero vision», en accordant une attention particulière aux groupes vulnérables de citoyens cyclistes, comme les enfants et les personnes âgées;

B. Wat de bevordering van slimme mobiliteit betreft:

B.1. in te zetten op research & development om verder te evolueren naar duurzame mobiliteit;

B.2. digitalisering en slimme toepassingen in te zetten om fietsen aantrekkelijker en gemakkelijker te maken;

B.3. de belangrijkste GPS-aanbieders aan te zetten tot de ontwikkeling van kwalitatieve fietsrouteplanners, hierbij fietsers te betrekken en ervoor zorg te dragen dat accurate basisinformatie voor routesystemen wordt gedeeld;

B.4. naar analogie met het project "MyBike" in België een grensoverschrijdend centraal fietsregister op te richten, zodat fietsen na diefstal eenvoudiger kunnen worden teruggevonden binnen het hele gebied van de Benelux;

C. Wat het grensoverschrijdend fietsen betreft:

C.1. met de regio Noordrijn-Westfalen en de Baltische staten passende samenwerkingen rond het fietsen op te zetten en in voorkomend geval voort te zetten omdat het stimuleren van (grensoverschrijdend) fietsen niet alleen interessant is voor de Beneluxlanden, maar ook voor andere regio's, waarbij kan gedacht worden aan gezamenlijke initiatieven rond de EU-fietsverklaring en het stimuleren van de Europese fietsindustrie;

C.2. grensoverschrijdend fietsen te faciliteren en aan te moedigen, zowel in het kader van het woonwerkverkeer als wat het recreatief fietsen betreft;

C.3. een samenhangend en eenvoudig systeem van fietsroutes te ontwikkelen;

C.4. werk te maken van een betere grensoverschrijdende fietsinfrastructuur;

C.5. de grensoverschrijdende mogelijkheden van deelfietsen te faciliteren;

B. En ce qui concerne la promotion de la mobilité intelligente:

B.1. de miser sur la recherche et le développement pour évoluer vers une mobilité durable;

B.2. de déployer la numérisation et les applications intelligentes pour rendre le vélo plus attrayant et plus pratique;

B.3. d'encourager les principaux fournisseurs de GPS à développer des planificateurs d'itinéraires cyclistes performants, en impliquant les cyclistes et en garantissant le partage d'informations de base précises pour les besoins de systèmes d'itinéraires;

B.4. par analogie avec le projet «MyBike» en Belgique, d'établir un registre central transfrontalier des vélos afin que les ceux-ci puissent être retrouvés plus facilement dans l'ensemble du Benelux après un vol;

C. En ce qui concerne le cyclisme transfrontalier:

C.1. de mettre en place et, le cas échéant, poursuivre avec la région de Rhénanie du Nord-Westphalie et les États baltes des coopérations appropriées dans la mesure où l'encouragement de la pratique (transfrontalière) du vélo est intéressante non seulement pour les pays du Benelux mais aussi pour d'autres régions; l'on peut songer ici à des initiatives communes dans le cadre de la déclaration de l'UE concernant le vélo et la stimulation de l'industrie européenne du vélo;

C.2. de faciliter et encourager la pratique transfrontalière du vélo, dans le cadre des déplacements domicile-travail comme dans celui des loisirs;

C.3. de développer un système cohérent et simple d'itinéraires cyclistes;

C.4. d'œuvrer à l'amélioration des infrastructures cyclables transfrontalières;

C.5. de faciliter les possibilités transfrontalières en matière de vélo partagé;

D. Wat de gezamenlijke aanpak naar hogere overheden toe betreft:

D.1. een beroep te doen op financiële middelen van Interreg, een Europees programma dat de samenwerking tussen regionale gebieden in verschillende landen beoogt te bevorderen, en van het EFRO-fonds van de Europese Unie, om zo verbeteringen in grensoverschrijdende fietsinfrastructuur aan te brengen;

D.2. in de Europese Unie te pleiten voor een Europees industrieel beleid met een bijzondere focus op de fietsindustrie;

D.3. in te zetten op Europese strategische autonomie op het vlak van batterijtechnologie, ook voor elektrische fietsen;

E. Wat de gezamenlijke aanpak naar gedecentraliseerde overheden toe betreft:

E.1. actief bij te dragen tot kennisdeling over veilige en duurzame stedelijke mobiliteitsplannen (SUMP) en meer bepaald ondersteuning te bieden voor de aanvraag van (Europese) financiering van die plannen;

E.2. specifieke maatregelen te nemen voor een betere luchtkwaliteit op plaatsen met een intens fietsverkeer (onder meer binnen de bebouwde kom), zodat de gezondheid van fietsers geen onnodige schade ondervindt als gevolg van het fietsen;

E.3. verkeerslichten conflictvrij te maken, bijvoorbeeld door fietsers en voetgangers bij het rechtsaf slaan en/of rechtdoor rijden meer mogelijkheden te geven om veilig over te steken;

E.4. voldoende (internationaal toegankelijke) fietsparkeerplaatsen te ontwikkelen bij stations en OV-haltes;

F. Wat de verkeersregels betreft:

F.1. in gebieden met een ontwikkelde fiets- en wandelcultuur in de bebouwde kom, met het oog op een verbetering van de verkeersveiligheid, in

D. En ce qui concerne l'approche commune au niveau des autorités supérieures:

D.1. de solliciter des financements auprès d'Interreg, un programme européen visant à promouvoir la coopération entre des zones régionales de différents pays, et du fonds FEDER de l'Union européenne, afin d'améliorer les infrastructures cyclistes transfrontalières;

D.2. de plaider au sein de l'Union européenne pour une politique industrielle européenne, en mettant tout particulièrement l'accent sur l'industrie du vélo;

D.3. de promouvoir l'autonomie stratégique européenne en matière de technologie des batteries, également pour les vélos électriques;

E. Concernant l'approche commune à l'égard des pouvoirs décentralisés:

E.1. de contribuer activement au partage des connaissances au sujet de plans de mobilité urbaine sûrs et durable (SUMP) et, plus particulièrement, soutenir la demande de financement (européen) de ces plans;

E.2. de prendre des mesures spécifiques pour améliorer la qualité de l'air dans les endroits où le trafic cycliste est intense (entre autres dans les zones urbaines) afin que les cyclistes ne subissent pas de dommages inutiles au niveau de leur santé en raison de la pratique du vélo;

E.3. de remédier aux situations conflictuelles aux des feux de circulation par exemple, plus précisément en donnant aux cyclistes et aux piétons davantage de moyens pour traverser en toute sécurité;

E.4. d'aménager des espaces de stationnement pour vélos (internationalement accessibles) en nombre suffisant dans les gares et aux arrêts des transports publics;

F. En ce qui concerne les règles de circulation:

F.1. dans les régions où la culture de la bicyclette et de la marche est développée, de tendre dans les zones urbaines, en vue d'améliorer la sécurité,

te zetten op lagere maximumsnelheden voor het gemotoriseerd verkeer (indien nodig 30 km/u) en daarbij aandacht te besteden aan de uniformering van kruisingen, zodat deze herkenbaar zijn en zo zorgen voor minder ongevallen;

F.2. aanleg van veilige fietsinfrastructuur te stimuleren en, wanneer verkeersstromen onvoldoende gescheiden kunnen worden en in schoolomgevingen, in te zetten op een veilige maximumsnelheid (indien nodig 30 km/u) voor alle verkeersdeelnemers en te zorgen voor een moderne en efficiënte handhaving van die maximumsnelheid;

F.3. werk te maken van gemeenschappelijke regels voor het fietsen in groep;

F.4. eenvormige regels op te leggen om meer fietsen op de trein toe te laten (minstens vier in een eerste fase) en de toegang van fietsen op de trein te vereenvoudigen;

F.5. te erkennen dat speedpedelecs, beter "long distance bikes" genaamd, een bijzondere rol kunnen spelen in het woon-werkverkeer over middellange en lange afstanden;

F.6. te streven naar meer gelijklopende regels voor speedpedelecs of "long distance bikes" in de landen van de Benelux;

G. Wat de technische voorschriften voor fietsen betreft:

G.1. een analyse te maken van de verplichte uitrusting van fietsen en de betreffende regels in de Benelux op elkaar af te stemmen;

G.2. "fatbikes" met een motor van meer dan 250 watt, die bij een snelheid van meer dan 25 kilometer per uur ondersteuning blijven geven, actiever op te sporen en uit het verkeer te halen wegens de veiligheidsrisico's die ze veroorzaken;

G.3. buiten en naast het kader van de Machine-richtlijn en Verordening 168/2013 van de Europese

vers des limitations de vitesse plus basses pour le trafic motorisé (au besoin, 30 km/h), en veillant à l'uniformisation des intersections pour faire en sorte qu'elles soient identifiables et génèrent dès lors moins d'accidents;

F.2. d'encourager l'aménagement d'infrastructures cyclables sûres et de tendre, dans les zones où les flux de circulation ne peuvent être séparés adéquatement et à proximité des écoles, vers des limitations de vitesse maximum sûres (au besoin, 30 km/h) pour l'ensemble du trafic et mettre en place un contrôle moderne et efficace de ces limitations;

F.3. d'arrêter des règles communes pour les cyclistes circulant en groupes;

F.4. d'imposer des règles uniformes pour permettre l'embarquement d'un plus grand nombre de vélos dans les trains (au moins quatre dans un premier temps) et simplifier l'accès des vélos dans les trains;

F.5. de reconnaître que les speedelecs, également désignés comme des "vélos longue distance", peuvent jouer un rôle particulier dans les déplacements domicile-travail sur les moyennes et longues distances;

F.6. d'œuvrer en faveur de règles plus uniformes pour les speedelecs ou « vélos longue distance » dans les pays du Benelux;

G. En ce qui concerne les exigences techniques pour les bicyclettes:

G.1. de procéder à l'analyse de l'équipement dont doivent être pourvues les bicyclettes et d'uniformiser les règles en vigueur en la matière dans le Benelux;

G.2. de chercher à détecter plus activement et de retirer de la circulation les "fatbikes" dotés d'un moteur de plus de 250 watts, qui continuent à fournir une assistance à une vitesse supérieure à 25 kilomètres par heure, en raison des risques qu'ils présentent pour la sécurité;

G.3. de conclure, outre le cadre de la directive Machines et le règlement de l'Union européenne

Unie bijkomende afspraken te maken over gemeenschappelijke technische regels in de Benelux en standaarden voor fietsen en lichte elektrische voertuigen, met in het bijzonder betere regels voor fietsverlichting;

H. Wat aanpassingen aan de weginfrastructuur betreft:

H.1. in eerste instantie werk te maken van comfortabele fietsinfrastructuur, afgescheiden in zones waar het gemotoriseerd verkeer sneller dan 30 km/uur mag rijden;

H.2. na te gaan of de ruimte op de openbare weg anders kan worden ingedeeld tussen fietsen en andere voortbewegingstoestellen, in het bijzonder lichte elektrische voertuigen;

H.3. werk te maken van afspraken over een gelijke of geharmoniseerde signalisatie, om er zo voor te zorgen dat fietsers de verkeersregels in elk land op het eerste gezicht begrijpen, zonder een specifieke analyse van de verschillende regelgevingen te moeten maken;

H.4. verkeerslichten conflictvrij te maken;

I. Wat diefstalpreventie betreft:

I.1. het fietsregistratieproject "MyBike" grensoverschrijdend uit te breiden, zodat fietsen na diefstal eenvoudiger kunnen worden teruggevonden binnen het hele gebied van de Benelux;

J. Wat het industrieel beleid betreft:

J.1. na te gaan of technische voorschriften voor fietsen en andere voortbewegingstoestellen kunnen worden geuniformiseerd, geharmoniseerd of omkaderd, zodat de ondernemingen in de sector zich kunnen ontwikkelen in een meer transparante en eengemaakte markt;

J.2. door een beleid ter ondersteuning van clusters bij te dragen tot de uitbouw van een lokale fietsindustrie in de Europese Unie en de Benelux in het bijzonder;

168/2013, des accords complémentaires relatifs aux règles et normes techniques communes du Benelux pour les bicyclettes et les véhicules électriques légers, prévoyant plus particulièrement des règles plus efficaces relatives à l'éclairage des bicyclettes;

H. En ce qui concerne les aménagements à apporter à l'infrastructure routière:

H.1. d'avant tout mettre en place des infrastructures cyclables confortables, séparées dans les zones où le trafic motorisé est autorisé à rouler à plus de 30 km/h;

H.2. d'envisager la possibilité de réaffecter sur les voies publiques l'espace entre les bicyclettes et les autres moyens de locomotion, en particulier les véhicules électriques légers;

H.3. de convenir d'une signalisation identique ou uniformisée afin que les cyclistes puissent, dans chaque pays, comprendre instantanément les règles de circulation sans avoir à procéder à une analyse spécifique des différentes réglementations;

H.4. de faire en sorte que les feux de circulation ne soient pas source de conflits;

I. En ce qui concerne la prévention des vols:

I.1. étendre le projet d'enregistrement des vélos "MyBike" au-delà des frontières afin de faciliter la récupération des vélos volés dans l'ensemble du Benelux;

J. En ce qui concerne la politique industrielle:

J.1. d'étudier la possibilité d'unifier, d'harmoniser ou d'encadrer les réglementations techniques pour les vélos et autres engins de locomotion, afin que les entreprises du secteur puissent se développer dans un marché plus transparent et unifié;

J.2. par le biais d'une politique de soutien aux clusters, de contribuer au développement d'une industrie locale de la bicyclette dans l'Union européenne et dans le Benelux en particulier;

J.3. de wereldwijde toeleveringsketen transparanter, efficiënter, zekerder en meer op samenwerking gericht te maken, om zo te beantwoorden aan reglementaire eisen en om marktfalingen te vermijden;

K. Wat de bewustmaking en de promotie van de fiets en de veiligheid voor fietsers betreft:

K.1. doelgroepen met een beperkte fietscultuur door campagnes en initiaties te bewegen tot meer fietsgebruik;

K.2. in te zetten op ongevalspreventie (bijvoorbeeld door campagnes over verkeersregels, gezondheidsgedrag, de effecten van een fietshelm, de risico's van smartphonegebruik op de fiets, ...);

K.3. automobilisten te sensibiliseren, onder meer met betrekking tot de snelheid in de bebouwde kom, het voldoende afstand bewaren van fietsers (1 meter binnen de bebouwde kom en 1,5 meter buiten de bebouwde kom) en een inhaalverbod in bepaalde fietsstraten.

J.3. de rendre la chaîne d'approvisionnement mondiale plus transparente, plus efficace, plus sûre et plus collaborative afin de répondre aux exigences réglementaires et éviter les défaillances du marché;

K. En ce qui concerne la sensibilisation et la promotion du vélo et la sécurité des cyclistes:

K.1. par le biais de campagnes et d'initiatives, d'amener les groupes cibles dotés d'une culture cycliste limitée à utiliser davantage la bicyclette;

K.2. de mettre l'accent sur la prévention des accidents (par exemple par des campagnes relatives au code de la route, aux effets du comportements en matière de santé, aux avantages du casque pour cycliste, aux risques liés à l'utilisation d'un smartphone à vélo, ...);

K.3. de sensibiliser les automobilistes à la vitesse en agglomération, entre autres concernant la vitesse en zone urbaine, le respect d'une distance suffisante par rapport aux cyclistes (1 mètre dans les agglomérations et 1,5 mètre en dehors de celles-ci) et l'interdiction de dépasser dans certaines rues cyclables.