



## Charter LISA Cars (Light and Safe Cars)

Lente 2014

### Consideransen

#### 1. Vervoer, auto's en CO2-uitstoot

Auto's en lichte utilitaire voertuigen (SUV en bestelwagens) zijn in de Europese Unie verantwoordelijk voor 13,5 % van de totale CO<sub>2</sub>-uitstoot. Tussen 1990 en 2010 nam de CO<sub>2</sub>-uitstoot van het vervoer over land toe met 21% in Europa en met 33,6% in België (waarvan het wegverkeer 96% voor zijn rekening nam en de auto's ongeveer twee derde).

De considerans 3 van Verordening (EG) Nr 443/2009<sup>1</sup> stelt: «*Als de invloed van het wegvervoer op de klimaatverandering blijft toenemen, ondermijnt dit in grote mate de inspanningen die andere sectoren leveren om de klimaatverandering te bestrijden.* »

#### 2. Wegvervoer en verkeersslachtoffers

Het aantal verkeersslachtoffers in Europa blijft met 28.136 doden (EU27) in 2012<sup>2</sup> onaanvaardbaar hoog, en dit ondanks de constant dalende cijfers in de voorbije twee decennia. In datzelfde jaar raakten op Europese wegen 1.340.000 mensen gewond. België bezet met 767 verkeersdoden in 2012 de veertiende plaats in Europa. Aan dit rampzalige feit kan men niet zomaar voorbijgaan, het moet op alle fronten bestreden worden.

De belangrijkste (reeds bestaande of nog in te zetten) hefboomen in de strijd tegen verkeersonveiligheid zijn de verbetering van (1)het rijgedrag, (2)de infrastructuur en (3)de passieve en de actieve veiligheid van voertuigen.

#### 3. Functie en besturen van een auto

De primaire functie van een modern voertuig is het vervoeren over de weg van 1 tot 9 personen, zonder fysieke inspanning en tegen snelheden van enkele tientallen kilometer per uur.

De bestuurders moeten zich aan de wegcode houden en vooral de maximumsnelheden respecteren die variëren naargelang van het soort weg.

In Europa bedragen de maximumsnelheden op de snelweg 120 km/u of 130 km/u, met als gekende uitzondering zowat de helft van het Duitse autowegennet waar geen snelheidslimiet heerst.

<sup>1</sup> Verordening (EG) nr. 443/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 tot vaststelling van emissienormen voor nieuwe personenauto's, in het kader van de communautaire geïntegreerde benadering om de CO<sub>2</sub>-emissies van lichte voertuigen te beperken

<sup>2</sup> European Commission: Road safety statistics, [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/specialist/statistics/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/statistics/index_en.htm)



#### **4. Constructie van automobielen**

De autoconstructeurs moeten productienormen respecteren (met name inzake verkeersveiligheid) die op Europees niveau vastgelegd zijn.

Doorheen de voorbije decennia zijn massa (of gewicht), kracht en snelheid van de in Europa nieuw verkochte auto's op zeer significante wijze toegenomen. Dat deze tendens nog steeds aanhoudt, blijkt uit de evolutie van deze parameters tijdens de eerste tien jaar van deze eeuw: waarden van 1372 kg, 84 kW en 185 km/uur in 2010 tegenover 1268 kg, 74 kW en 180 km/uur in 2001<sup>3</sup>.

Massa, kracht en topsnelheid zijn nauw verbonden : indien deze laatste verhoogt, moet ook de massa verhoogd worden (sterker chassis, meer geluidsdichtheid, ...) alsmede de kracht (om dezelfde dynamische wegligging te behouden).

Zo wat sinds het einde van de twintigste eeuw hebben meer en meer voertuigen een 'vierkante' (verticale) voorkant gekregen, geïnspireerd op de SUV's en andere auto's met vierwielaandrijving.

#### **5. Verband design - milieu**

Deze vier parameters (massa, kracht, maximale snelheid en vooraanzicht) samen beïnvloeden het brandstofverbruik – en dus de CO<sub>2</sub>-uitstoot, die daar rechtstreeks mee in verhouding staat<sup>4</sup>.

Hoe zwaarder een voertuig, hoe meer energie het rijden ervan nodig heeft. Het brandstofverbruik verhoogt nagenoeg gelijkmatig met de massa van de voertuigen. Meer nog, een auto met een motor die 250 km/uur kan halen, stoot meer CO<sub>2</sub> per gereden kilometer uit dan een minder snelle auto en dit ook bij snelheden voorgeschreven door de wegcode. Ten slotte geeft een vierkante voorzijde van het koetswerk dat minder aerodynamisch is, ook een verhoogd energieverbruik.

#### **6. Verband design - veiligheid**

Massa en maximale snelheid zijn bepalende factoren in verkeersveiligheid : er bestaat een duidelijk verband tussen de maximale kinetische energie van een auto ( $1/2 m v_{\max}^2$ ) en zijn graad van 'gevaarlijkheid'<sup>5</sup>.

Voertuigen met een vierkante voorzijde veroorzaken grotere schade aan de aangereden partij, vooral als dit voetgangers of fietsers zijn.

De verhoging van massa, kracht en maximale snelheid van voertuigen en de tendens naar alsmaar robuustere voorkanten, verminderen de effecten van de verbeterde actieve veiligheid van voertuigen.

#### **7. Verband design - rijgedrag**

De tendens die in vorige paragraaf beschreven wordt, kan leiden tot gevaarlijk rijgedrag. Dit kan het gevolg zijn zowel van een vals veiligheidsgevoel en een verminderde gewaarwording van de snelheid (vanwege het 'comfort' van deze zware voertuigen), als van de verleiding het

<sup>3</sup> Bron:ICCT, European vehicle market statistics - pocketbook 2012

<sup>4</sup> De verbranding van een liter benzine geeft 2,36 kg CO<sub>2</sub>, die van een liter diesel 2,63

<sup>5</sup> Zie de analyse die gemaakt wordt in het project « voiture citoyenne » :

<http://www.voiturecitoyenne.fr/index.php>



vermogenspotentieel van het voertuig aan te spreken, of nog van het gevoel van onkwetsbaarheid dat men kan krijgen bij het besturen van een auto van het type SUV of 4X4.

#### **8. Haalbaarheid van het beperken van snelheid, gewicht, kracht en design van de voorkant**

De maximale snelheid van vrachtwagens is beperkt. De weerstand die bestaat tegen het opleggen van deze beperking aan alle voertuigen (bestelwagens en personenauto's) is uitsluitend gebaseerd op commerciële overwegingen.

De voertuigen en hun onderdelen moeten voldoen aan allerhande productnormen<sup>6</sup>. De massa, de kracht en de maximale snelheid van auto's zouden aan de hand van gelijkaardige normen beperkt kunnen worden net zoals de afmetingen en het profiel van de voorzijde van een auto.

---

<sup>6</sup> Zie bijvoorbeeld bijlage IV van Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd



## Resolutie

De ondertekenaars van dit LISA Car charter

Zijn van oordeel dat in het vervoer twee belangrijke prioriteiten gelden, namelijk het verminderen van de uitstoot van broeikasgassen en het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers.

Onderstrepen in dit opzicht het belang van het beperken van massa, kracht en topsnelheid van auto's alsmede het minder 'agressief' maken van de voorzijde van hun koetswerk.

Ondersteunen bijgevolg het concept van de 'light car' zoals hier omschreven. Een 'light car' is een auto waarvan massa, kracht, topsnelheid en de vorm van de voorkant in die mate geoptimaliseerd worden dat de gevaarlijkheid en de CO<sub>2</sub>-uitstoot beperkt worden zonder af te doen aan het vervoer van 1 tot 9 personen op het wegennet tegen snelheden van enkele tientallen kilometer per uur.

Zijn van mening dat in 2030 100% van de auto's die in Europa verkocht worden, aan deze definitie moeten voldoen, met uitzondering van voertuigen voor professioneel gebruik die specifieke kenmerken hebben.

Bevestigen dat deze doelstelling enkel met een strict reglementair kader kan bereikt worden.

Vragen aan de Europese Commissie dit onderwerp dringend op de agenda te plaatsen en binnen maximaal twee jaar een wettelijk initiatief te nemen voor de invoering van het 'light car' concept en het dwingend karakter ervan.

Vragen aan bevoegde politici en bestuurders van alle bestuurlijke niveaus om deze vraag over te maken aan de Europese Commissie.

Geven aan dat vandaag reeds sommige voertuigen die op de markt zijn, geheel of gedeeltelijk beantwoorden aan de beschrijving van de 'light car'.

Vragen aan de politieke en de bestuurlijke verantwoordelijken alsook aan die van de privé sector om dit type voertuig te promoten zowel bij de bevolking als in de wagenparken van bedrijven en administraties.

Verbinden zich, binnen hun bevoegdheden en hun mogelijkheden, alles in het werk te stellen teneinde een positieve respons te krijgen op bovenstaande verzuchtingen.