



TOURING

MEMORANDUM

VERKIEZINGEN
2024

**HOE TOURING
MOBILITEIT
ZIET**

**MOBILITEIT
VANDAAG EN
MORGEN**

**BELEIDS-
AANBEVELINGEN
VAN TOURING**



EEN BETERE
MOBILITEIT
VOOR
EEN BETER
LEVEN

Mobiliteitsorganisatie Touring, die al meer dan 125 jaar lang mobiliteit in de genen, in het hoofd en in het hart heeft, presenteert u dit mobiliteitsmemorandum in de aanloop naar de Europese, federale en regionale verkiezingen van juni 2024.

Touring beschrijft die maatregelen die wij voor de verschillende beleidsniveaus als meest dringend, meest efficiënt en meest noodzakelijk beschouwen om het verkeer vlotter, veiliger en schoner te doen verlopen voor iedereen, ongeacht de keuze van vervoerwijze.



HOE TOURING MOBILITEIT ZIET

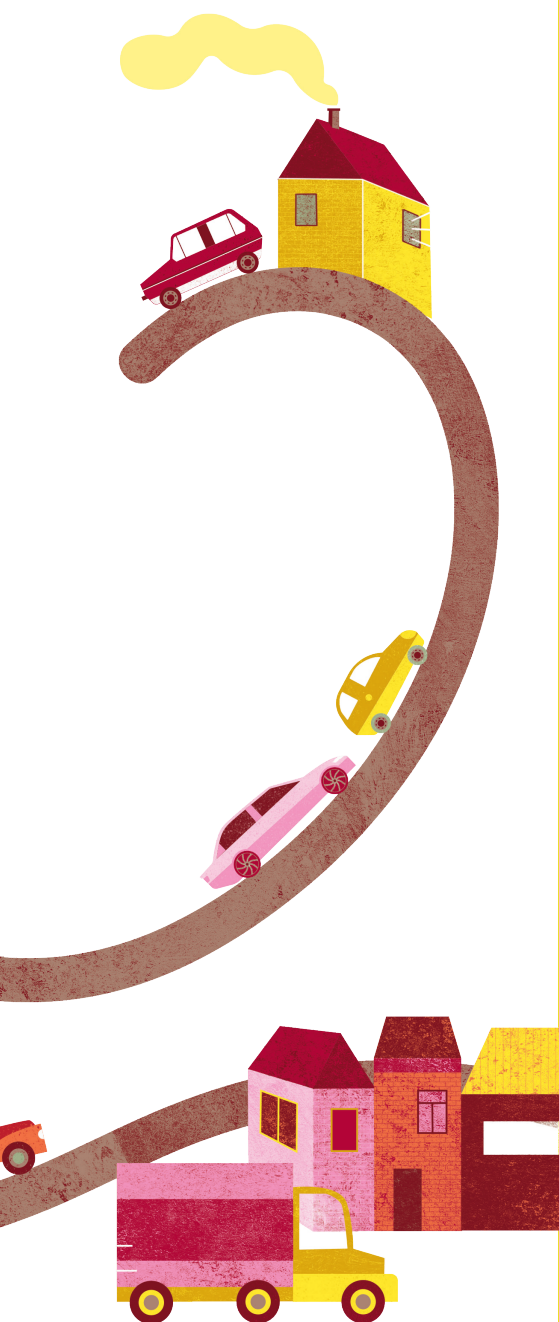
Dag in, dag uit zijn we allemaal in beweging, naar overal. Van A naar B en snel nog even langs C. Wij koesteren die vrijheid en schatten haar heel hoog in omdat mobiel zijn nodig is en bijdraagt tot welzijn en welvaart.

Soms moet het snel, soms nemen we de tijd om van de trip te genieten. We reizen met een doel, maar de reis wordt leuker wanneer de weg ernaartoe ook prettig is. Dat is wat wij doen bij Touring. Wij geloven in mobiliteit en willen elke verplaatsing zo waardevol en aangenaam mogelijk maken.

Mobiliteit maakt ons beter: wij verruimen onze horizon, beleven nieuwe ervaringen, zien en ontmoeten anderen. Wie beweegt, verandert. En wanneer we dat samen doen, gaan we samen vooruit. Samen ontwikkelen wij nieuwe, slimme technologische oplossingen die het reizen duurzamer, zorgelozer en leuker maken. Met gezond verstand en innovatie, en gebouwd op ieders verlangen om zich te kunnen verplaatsen, zo engageren wij ons om jou te helpen en bij te staan in al jouw verplaatsingen, dichtbij of ver.

Al meer dan 125 jaar lang begeleidt, beschermt en vertegenwoordigt Touring de weggebruiker. Vandaag genieten meer dan 2 miljoen automobilisten, motorrijders en fietsers van onze bijstand. Touring vertegenwoordigt hen en hun belangen met het oog op een duurzame, inclusieve mobiliteit. Tegelijkertijd informeren wij onze leden over manieren om hun verplaatsingen zorgelozer, efficiënter en prettiger te maken. Wij leiden in mobiliteit, voor een beter leven.





WAT TOURING VRAAGT

10 HOOFD- PRIORITEITEN

- 1 Herdenk de **bebouwde kom**: zone 30 en zone 50
- 2 Meet en verzeker de **efficiëntie van de weginfrastructuur**
- 3 Creëer een draagvlak voor **rekeningrijden**
- 4 Geef de particulier alle mogelijkheden om mee te gaan in **elektrisch rijden**
- 5 Herzie de kalender van toegang tot **lage-emissiezones**
- 6 Focus op de naleving van de huidige **snelheidslimieten**, en maak deze waar nodig variabel
- 7 Werk aan de **regelgevoeligheid** van alle weggebruikers
- 8 Vergroen het voertuigpark via een open blik op **alle schone technologie**
- 9 Herzie de **wegcode** en geef meer aandacht aan veiligheidstechnologie bij de rijopleiding
- 10 Hou **individuele vervoer** haalbaar en betaalbaar voor iedereen. Het is en blijft de ruggengraat van onze mobiliteit

Het bereiken van een efficiënt, duurzaam en betaalbaar mobiliteitssysteem is een complex en delicaat gegeven. Daar moeten we met de grootste omzichtigheid mee omgaan zodat we mobiliteit makkelijk, bereikbaar en betaalbaar houden voor iedereen.

MOBILITEIT VANDAAG EN MORGEN ESSENTIEEL VOOR IEDER VAN ONS

Vlot en vrij mobiel zijn, dat willen we allemaal. Of het is om te werken, te winkelen, te ontspannen of elkaar te ontmoeten: ons verplaatsen is vaak een noodzaak, altijd een recht en op heel wat momenten ook gewoon een plezier. Omdat we met heel veel zijn om ons te verplaatsen en omdat mobiliteit aan diverse aspecten van ons leven raakt, heeft het er ook een grote impact op. Het bereiken van een efficiënt, duurzaam en betaalbaar mobiliteitssysteem is daardoor een complex en delicaat gegeven. Daar moeten we met de grootste omzichtigheid mee omgaan zodat we mobiliteit makkelijk, bereikbaar en betaalbaar houden voor iedereen.

Daarbij is duidelijk dat de Belg het liefst en het vaakst zelf voor zijn eigen mobiliteit en die van zijn gezin instaat. Individueel vervoer is en blijft de ruggengraat. Voor je eigen mobiliteit instaan biedt immers het meeste vrijheid, de grootste flexibiliteit en vaak ook de grootste efficiëntie. Dat past perfect bij onze actuele manier van leven: je gaat precies vanwaar je bent naar waar je wil gaan, op het moment dat jou het best schikt. En vaak weet je 's ochtends niet precies welke verplaatsingen je die dag zal moeten doen. Collectieve vervoerssystemen kunnen de vrijheid en flexibiliteit niet evenaren die een eigen vervoermiddel biedt.

Van al onze verplaatsingen, worden dan ook verreweg het meeste kilometers met de auto afgelegd, en dat

blijft in de toekomst ook zo, dat wijzen alle prognoses uit. De auto blijft ook in de toekomst de drager van onze mobiliteit maar moet iets van zijn dominantie inboeten ten voordele van verplaatsingen per fiets, die sterk aan populariteit winnen. En alles lijkt erop te wijzen dat het succes van de fiets nog lang zijn piek niet heeft bereikt. Hoe dan ook: eigen vervoer staat in voor een indrukwekkende driekwart van alle verplaatsingen.

In stedelijk gebied ontwikkelt zich een mobiliteitsbeeld dat anders is dan buiten de stad: fietsen, stappen en wandelen zijn er alomtegenwoordig en dicht verknoopte openbaarvervoersnetten brengen je haast overal. Bovendien lenen grotere steden zich tot de uitrol van deelsystemen. Wie in de stad woont en werkt, heeft steeds minder vaak een eigen auto nodig om toch prima mobiel te zijn.

De trein van zijn kant blijft een aangewezen vervoermiddel voor voorspelbare, gestructureerde verkeersstromen op vaste verbindingen en over eerder langere afstanden. In onze snel veranderende wereld, waar we bijvoorbeeld minder vaak naar kantoor trekken en zelfs les volgen vanop afstand, lijkt het groeipotentieel echter eerder beperkt. Al is dat geen reden om niet ambitieus te zijn en ook voor bijvoorbeeld het vrachtvervoer het aandeel van het spoor op te krikken.

Hoe dan ook moeten we, eerder dan de verschillende vervoersmodi met elkaar te doen concurreren, ervoor

kieszen dat elk vervoermiddel zijn sterkste troeven kan uitspelen en dat de modi elkaar aanvullen en versterken. Het naadloos op mekaar doen aansluiten van de diverse modi is daarbij onmisbaar.

Samenvattend vallen Touring twee dingen op. Het eerste is dat stedelijke en buitenstedelijke mobiliteit steeds meer van mekaar gaan verschillen. In de stad zijn er steeds meer valabele alternatieven voor de eigen auto en heeft het collectief vervoer een groot potentieel. Buiten het stedelijk gebied blijven we veel sterker aangewezen op eigen vervoer, gemotoriseerd of niet. Een tweede vaststelling is dat de mobiliteitsgebruiker steeds meer en steeds makkelijker tussen vervoerwijzen switcht. Onze smartphone leidt ons naar de snelste, makkelijkste, goedkoopste manier om een bepaalde mobiliteitsnood in te vullen. We zijn met andere woorden steeds vaker zowel automobilist als fietser als gebruiker van het openbaar vervoer of van deelmobiliteit. Mobiliteit heeft vele gezichten gekregen.

Dat we als mobiele burger steeds meer multimodaal worden, biedt kansen en mogelijkheden. Door slim met onze verplaatsingen om te gaan, kan het verkeer duurzamer, rustiger, veiliger en economischer worden. Maar we moeten oog blijven hebben voor de specifieke noden van iedereen. En die zijn voor iedereen verschillend. De vrijheid van keuze moet gevrijwaard en gerespecteerd blijven.





BELEIDS- AANBEVELINGEN VAN TOURING

- 1 Mobiliteit en verkeersinfrastructuur
- 2 Verkeersveiligheid en veilig verkeersgedrag
- 3 Betaalbare mobiliteit, faire voertuigfiscaliteit
- 4 Toekomstgericht auto-, motor- en truckverkeer
- 5 Fietzers, steppers en andere tweewielers

De Belg fietst meer, gebruikt in de stad vaker het openbaar vervoer en legt niet meer kilometers af met de auto dan in het verleden, eerder minder zelfs. En toch neemt de filedruk op onze wegen niet af, integendeel. Een stad als Brussel, die steeds meer fietsers en OV-gebruikers verwelkomt, klimt tegelijk hoger in de lijst met steden waar je het meeste tijd verliest in de file. Daar schort dus wat. Ook elders stellen we vast: het gaat niet vlotter op onze wegen, ondanks de inspanningen van velen om zich minder vaak of minder met de auto te verplaatsen.

De redenen voor deze grotere stilstand zijn niet ver te zoeken: enerzijds krijgt het motorverkeer steeds minder plaats om te rijden of te parkeren toegewezen, en anderzijds is er nog steeds een toename van goederenverkeer via bestelwagens en vrachtwagens. Maar ook de weginrichting bepaalt of we rijden of stilstaan.

Tot spijt van wie het benijdt, de auto blijft ook in de toekomst het leeuwendeel van de gereden kilometers voor zijn rekening nemen, dus dat moet efficiënt gebeuren. Zoniet morsen we met tijd, geld en veroorzaken we een te vermijden milieu-impact. Inderdaad, brandstofverbruik en CO₂-uitstoot kunnen bij stokkend verkeer dubbel zo hoog liggen als bij vlot rijden.

TOURING BEVEELT VOLGENDE BELEIDSKEUZES

◆ Voer een systematische efficiëntietoets in bij de (her)-aanleg van verkeersinfrastructuur

Onze verkeersinfrastructuur evolueert voortdurend. Tegenwoordig gebeurt dat vaak om meer veilige plaats te geven aan fietsers en voetgangers. Dat is prima, maar naast de veiligheidstoets voor alle types weggebruikers, zou elke heraanleg ook aan strikte efficiëntie- en doorstromingscriteria moeten voldoen. Noch omwille van doorstroming, noch omwille van het extra brandstof- of energieverbruik en de bijhorende milieubelasting, is het te verantwoorden dat stremmingen of stop-en-go verkeer worden gecreëerd. Waar nodig moeten tunnels en bruggen helpen het verkeer vlot te houden. Trouwens, deze efficiëntiemeting geldt niet enkel voor het gemotoriseerd verkeer, ook fietsers willen zich efficiënt kunnen verplaatsen.

◆ Herdenk de bebouwde kom: kerngebied 30; bebouwde zone 50.

Meer dan de helft van de (Vlaamse) gemeentes wil dit jaar nog extra zones-30 invoeren. Maar slechts 10% ziet het haalbaar om in heel de bebouwde kom 30 km/u als maximumsnelheid in te voeren. Dit ondanks het feit dat gemeentes sterk bezig zijn met verkeersveiligheid en met een rustige woonomgeving.

Dat bewijst dat de huidige definitie van de 'bebouwde kom'

niet meer toereikend is. Het is een amalgaam, gaande van echte stads- en dorpskernen met kleine, drukke straatjes tot brede lanen met weinig verkeer en goede fietsvoorzieningen maar met (lint)bebouwing.

Volgens Touring moeten we streven naar uniformiteit en eenvoud. Daarom stellen wij voor om de huidige 'bebouwde kom' op te delen in 'kerngebied' en in 'bebouwde zone', elk met een eigen verkeerssignalisatie, weginrichting én snelheidsregime. In het 'kerngebied' hoort 30 de regel te zijn; in de 'bebouwde zone' is dat 50. In functie van specifieke omstandigheden kan hiervan worden afgeweken.

◆ Mobiliteitsplannen maak je met respect, niet met betonblokken

Ingrijpen in de manier waarop mensen zich kunnen verplaatsen, is ingrijpen in de manier waarop zij hun leven organiseren (en hun boterham verdienen). Dat moet dus met de grootst mogelijke omzichtigheid gebeuren. Overleg en communicatie zijn cruciaal, maar ook de gepercipieerde kwaliteit van de ingrepen bepaalt of mensen bereid zijn de verandering te aanvaarden of krediet te geven en of zij er de eventuele meerwaarde van inzien. De lelijkheid en de brutaliteit van sommige ingrepen is te vaak van die aard dat er gewoon geen draagvlak voor komt. Er wordt oppositie en tegenstelling gecreëerd in plaats van verbindend enthousiasme. Bovendien moet er in elke mobiliteits- of circulatieplan steeds oog zijn voor de noden van iedereen: "het kan voor mij, dus het kan voor jou", dat is een verantwoording die niet aanvaardbaar is. Ieder heeft op het vlak van verplaatsingen immers eigen noden, wensen én beperkingen.

◆ **Maak de snelheidslimieten op alle ringwegen en filegevoelige snelwegen variabel**

Onze snel- en ringwegen slikken veel verkeer en zijn daardoor filegevoelig. En hoewel snelwegen onze veiligste wegen blijven, zijn zij ook gevoelig voor incidenten. Daarom is het een goed idee om de snelheid er variabel te maken, in het bijzonder op de ringwegen en de drukste delen van het snelwegennet. In functie van de verkeersdrukte, de weersomstandigheden en het ogenblik van de dag kan in real-time een geschikte maximum-snelheid worden opgelegd. Dergelijke variabele systemen kunnen ook op meer begrip en een betere naleving rekenen dan statische snelheidsregimes. Het getuigt ook van respect voor de weggebruiker.

◆ **Activeer het groene-golf-team en maak geregelde kruispunten slim en veilig**

Verkeersstromen veranderen voortdurend. Een nieuwe woonwijk, een nieuwe supermarkt, langdurige wegenwerken,... er zijn talloze redenen waardoor het plots drukker of minder druk wordt op een bepaalde plaats. De verkeerslichtenregeling speelt een beslissende rol in de doorstroming en moet daarom afgestemd zijn op de werkelijke verkeersstromen. Helaas is het goed afstellen van de verkeerslichten in ons land eerder uitzondering dan regel. Soms lijkt het er zelfs sterk op dat er bewust aan verkeerslichtenontregeling wordt gedaan om het autoverkeer te ontmoedigen. Hoe dan ook: de technologie bestaat om verkeerslichten slim te maken en te doen communiceren met de verkeersstromen in real time.

◆ **Geef prioriteit aan het aanpakken van zwarte punten op het vlak van doorstroming**

Verkeerstellingen en mobiliteitsapps geven een goede inzage in die plaatsen waar het heel vaak moeilijk gaat. Die plekken verdienen een prioritaire aanpak.

◆ **Streef na dat OV-hubs voldoende en kwaliteitsvolle capaciteit bieden voor het parkeren en stallen van eigen vervoersmiddelen**

Het succes van het openbaarvervoernet hangt ook samen met de mogelijkheid om er je auto, motor of fiets veilig en comfortabel te kunnen stallen. Ook de prijs van het parkeren bepaalt in welke mate je reizigers – en in het bijzonder pendelaars – aantrekt. Het wordt hoog tijd dat parkeerterreinen bij treinstations een kwaliteitsupgrade krijgen en dat bij grotere stations extra diensten worden ontwikkeld die het de reiziger makkelijk en aantrekkelijk maken om vervoersmodi te combineren.

◆ **Uniforme inrichting van de wegen, zeker ook van fietsvoorzieningen**

Deelnemen aan het verkeer berust op het verwerken van een ongelofelijke hoeveelheid en diversiteit aan signalen. Herkenbaarheid van de verkeersomgeving is daarom een grote hulp om meer en beter te kunnen focussen op de andere weggebruikers. Want uniformiteit betekent herkenbaarheid. En herkenbare verkeersinfrastructuur is comfortabel en veilig. Neem nu fietspaden en fietssuggestiestroken. Die vind je vandaag in een veelheid van kleuren: rood, oker, zandkleur, groen en zelfs blauw hebben we al gezien. Of gewoon in de kleur en het materiaal van de overige bestrating. Die diversiteit is enkel maar verwarrend. Kies een standaard en hou je daar zoveel mogelijk aan. Dat geldt trouwens ook voor andere inrichtingen zoals woonerven en rotondes.

◆ **ANPR-toegangsbeperkingen: stel een centraal register op voor wie doorgang behoeft**

Je betaalt als motorrijder of automobilist een jaarlijkse wegenbelasting. Die zou jou het recht moeten geven om overal te komen. Maar steeds vaker sluiten gemeentes straten of hele zones af om sluipverkeer tegen te gaan. Dat sluipverkeer ontstaat omdat er elders in de omgeving wat schort. Daar moet je dus eerst wat aan doen. Pas daarna, wanneer het niet anders kan, komen onsympathieke ingrepen als toegangsbeperkingen in beeld.

Voor nutsbedrijven die soms dringend een (veiligheids-)probleem moeten aanpakken, maar ook voor pechverhelpers als Touring zijn deze toegangsbeperkingen hoogst onpraktisch en een verlies aan tijd en geld. Je weet per definitie niet waar of wanneer je een automobilist, motorrijder of fietser moet gaan depanneren en je kan dus evenmin op voorhand aanmelden om een tijdelijke toegangsvergunning te krijgen. Dat betekent een omslachtige procedure van regularisatie achteraf. Met betwistingen en veel tijdsverlies. En met boetes, gewoon omdat je mensen ging depanneren. Onaanvaardbaar!

Bovendien hanteert ieder zijn eigen criteria: in sommige gemeentes kan je nummerplaten doorgeven om te laten 'whitelisten', in andere kan dat niet. Pure kafka. Touring vraagt met aandrang dat er één centraal register wordt gehanteerd waar hulpdiensten, nutsbedrijven, en pechverhelpers hun voertuigen kunnen laten whitelisten. Het instellen van een minimale doorrijtijd om aan een boete te ontsnappen, is onvoldoende. Geregeld is een kleine panne zeer snel verholpen: een fietsketting terug opleggen, een auto met zwakke accu opstarten,... het vraagt weinig tijd. Daardoor worden jaarlijks heel wat interventies onterecht beschouwd als het oneigenlijk doorrijden van een ANPR-gebied. Van overheden en besturen mogen faire en werkbare regels verwacht worden.

We rijden
minder, maar
de files worden
langer.

TERZIJDE

Autovrije zones worden talrijker en groter, houden we iedereen ook daar mobiel?

Meer en meer steden denken aan autovrije zones of hebben die al ingevoerd. En het ziet er sterk naar uit dat nog meer dorps- en stadscentra in de toekomst autovrij worden. Maar hoe houden we wie daar woont mobiel? Onze bevolking wordt steeds ouder, en fiets, step of zelfs openbaar vervoer zijn voor heel wat moeilijk mobiele mensen gewoonweg geen optie. En een traditionele taxi mag er niet rijden. Wij lanceren daarom het idee van traagrijdende, elektrische wagentjes die aan wandeltempo de autovrije zone doorkruisen en die je na een eenvoudig telefoontje komen oppikken. De mini-belbus voor grotere autovrije stadscentra zeg maar. Een gek of onhaalbaar idee? Neen hoor, in Ljubljana rijden dergelijke 'Kavalirs' al jaar en dag met succes rond.

◆ Niet alles kan overal

België is al een land met een sterke fietscultuur, en dat wordt het in de toekomst nog meer. De heraanleg of de vernieuwing van wegen gaat daarom steeds vaker gepaard met het voorzien van specifieke fietsinfrastructuur. Dat is in veel gevallen een stap vooruit. Maar niet altijd. Soms moet je de beschikbare infrastructuur voor het gemotoriseerde verkeer laten en de andere weggebruikers een andere weg doen kiezen. Daar is niks mis mee, een eigen, rustige fietsroute heeft zelfs vaak de voorkeur van de fietsers. Touring kan zich niet vinden in het dogmatisch verminderen van het aantal rijstroken om er dan een finaal onprettige fietsomgeving van te maken. Het scheiden van verkeersstromen blijft de meest duurzaamveilige oplossing.

◆ Nieuwe fietsinfrastructuur blijkt soms niet duurzaam

België krijgt steeds meer en steeds betere fietsinfrastructuur. Dat is toe te juichen en het is ook noodzakelijk: alles wijst erop dat er in de toekomst nog meer gefietst zal worden. Helaas stelt Touring vast dat bepaalde nieuwe fietsinfrastructuur nu al niet meer veilig en duurzaam is. In het bijzonder vragen wij om zuinig en bedachtzaam om te springen met de aanleg van tweerichtingsfietspaden, zeker in drukke fietsgebieden. De grote snelheidsverschillen betekenen een aanzienlijk veiligheidsrisico. Van fietsende kleuter tot speedpedelec, en dat in beide richtingen over hetzelfde pad, dat gaat niet goed. Conclusie: ook op fietspaden is het fysiek scheiden van de stromen de veiligste en comfortabelste keuze.

◆ Stel busbanen open voor motor en fiets

Het aanleggen van busbanen lijkt de laatste jaren een doel op zich, eerder dan een middel om de bussen vlot te doen rijden. Busbanen hebben ook vaak een zeer kleine benuttingsgraad: een voertuig om de zoveel minuten... dat is morsig omgaan met infrastructuur en wekt frustratie en onbegrip op van andere weggebruikers, al dan niet gemotoriseerd. Zeker bij uitzonderlijke incidenten die het verkeer ernstig doen stoppen, dient de extra capaciteit die een busbaan biedt, tijdelijk worden benut om de verkeersknoop sneller te kunnen ontwarren.

Touring pleit ervoor om de regelgeving rond busbanen helderder en eenvoudiger te maken. Vandaag is verwarring troef. Hier mogen fietsers en motorrijders van de busbaan gebruik maken, daar mogen zij dat niet. Of soms mogen de fietsers het wel en de motorrijders niet. Nog niet verwarrend genoeg? In bepaalde gevallen wisselen de regels van kruispunt tot kruispunt. Onzin natuurlijk: zoiets wordt niet begrepen en niet nageleefd. Touring pleit ervoor om busbanen systematisch open te stellen voor motorrijders en scooters en ook voor fietsers indien er geen fietspad ligt. Dat betekent inderdaad dat ook de bus zich soms zal moeten schikken naar de snelheid van de fietser.

◆ Fietzers zijn geen mobiele verkeersremmers

Fietsstraten bewijzen hun nut in kerngebieden. Maar niet elke weg is geschikt om een veilige en comfortabele fietsstraat te worden waar de regels worden begrepen en nageleefd. Op sommige plaatsen loopt het erg fout en worden fietsers als levende verkeersremmers gebruikt. Ook de geografie speelt mee: een steile weg bergop als fietsstraat inrichten, dat is roepen om conflicten en irritatie tussen automobilisten en fietsers. Terwijl we wederzijds respect en begrip nodig hebben. Soms moet je gewoon andere maatregelen treffen.

◆ **Grote kuis door de verkeersborden, verkeerslichten, signalisatie + heldere signalisatie van blauwe zone, parkeerregels**

Je in het verkeer bewegen, betekent aandachtig zijn voor veel signalen. Vaak zelfs té veel om allemaal te registreren. Touring pleit daarom sterk voor herkenbare weginrichting. Gedaan met eigen fantasietjes en varianten, zelfbedachte signalisatiepanelen, het niet naleven van de signalisatieregels en nog zoveel meer – soms echt bizarre – situaties die we zelf vaststellen en waar onze leden ons op attenderen. Meer nog: volgens Touring is er dringend nood om met de fijne kam door de verkeerssignalisatie te gaan. Er staan soms gewoon teveel borden, overbodige verkeerslichten en verwarrende signalen. Consistentie van de verkeersinrichting is daarbij het sleutelwoord.

◆ **Scheiden en ontvlechten van verkeersstromen, zoveel mogelijk conflictvrij**

Het verlagen van de toegelaten snelheid en het aanbrengen van fietssuggestiestroken behoren bij de top van meest gebruikte ingrepen om het verkeer veiliger te maken voor fietsers. De vraag of de ingreep een duurzaam en robuust resultaat oplevert, lijkt soms bijkomstig te zijn. Dat is niet zoals het hoort. Het kan natuurlijk niet overal, maar het consequent ontvlechten en scheiden van verkeerstromen is dé beste manier om weggebruikers veiligheid en comfort te bieden. Naast vrijliggende fietspaden moet er ook aandacht besteed worden aan het conflictvrij maken van kruispunten met verkeerslichtenregeling; in de eerste plaats natuurlijk daar waar er intensief gefietst wordt. Slimme technologie kan daarbij helpen om de groentijden te bepalen en om de efficiënte doorstroming van alle weggebruikers zoveel mogelijk te verzekeren of te vrijwaren.



SAMENVATTEND

VOER EEN EFFICIËNTIETOETS IN BIJ DE (HER)-AANLEG VAN INFRASTRUCTUUR. VEILIG & VLOT IS DE REGEL



HERDENK DE BEBOUWDE KOM:
30 IN DE ECHTE KERN, 50 DAARBUITEN



SCHEIDEN VAN VERKEERSSTROMEN IS DE MEEST
DUURZAAM-VEILIGE KEUZE



CIRCULATIEPLAN? RESPECT EN COMMUNICATIE VORMEN
DE BASIS VOOR AANVAARDING



VARIABELE SNELHEIDSLIMIETEN OP RINGWEGEN
EN FILEGEVOELIGE SNELWEGEN



ACTIVEER HET GROENE-GOLFTEAM EN MAAK
GEREGELDE KRUISPUNTEN SLIM



UNIFORMITEIT IN DE WEGINRICHTING IS DE BASIS VOOR VEILIGHEID,
ZEKER VOOR FIETSVoorzieningen



MAAK EEN CENTRAAL REGISTER VAN TOEGELATEN
(HULP)VOERTUIGEN IN ANPR-ZONES



MODERNISEER DE WEGCODE EN HAAL DE BEZEM
DOOR OVERBODIGE WEGSIGNALISATIE

Elk verkeersslachtoffer is er een te veel. En het feit dat het verkeer de afgelopen decennia al veel veiliger is geworden, is hoegenaamd geen reden om de inspanningen te laten varen, integendeel. Zeker vandaag niet, nu een aantal veiligheidsindicatoren op rood springt en een gewijzigd mobiliteitsgebruik nieuwe uitdagingen met zich mee brengt.

Vaak wordt één maatregel als dé oplossing voorgesteld; zoals bijvoorbeeld het rijbewijs met punten, maar zo werkt het niet. Touring gelooft wel dat een aantal concrete maatregelen het verkeer veiliger en prettiger kunnen maken. En dat een veilig rijgedrag top-of-mind moet blijven. Daarom zet Touring in de communicatie met haar leden sterk in op de promotie van een veilig verkeersgedrag. Maar met sensibilisering alleen komen we er niet. Ook een efficiënte handhaving en een goeie regelgeving zijn onmisbaar en vullen een kwaliteitsvolle infrastructuur aan.

TOURING ZIET VOLGENDE ANTWOORDEN

◆ **Stimuleer de regelgevoeligheid van alle weggebruikers**

Een korte observatie op bijvoorbeeld een kruispunt volstaat om te zien dat het met de regelgevoeligheid van bepaalde weggebruikers echt niet goed zit. Niet enkel bij automobilisten of motorrijders. Er wordt momenteel nog geen echt debat over gevoerd, maar een aantal fietsers, steppers en voetgangers heeft absoluut geen boodschap aan bijvoorbeeld verkeerslichten of maakt oneigenlijk gebruik van de infrastructuur. Daarmee brengen zij in de eerste plaats zichzelf in gevaar, maar het draagt ook bij aan het gevoel dat je in het verkeer zelf beslist wat de spelregels zijn. Dat is een fout signaal en Touring is van oordeel dat we aan de slag moeten met de regelgevoeligheid van elke weggebruiker. Selectieve blindheid helpt ons niet vooruit.

◆ **Rijbewijs met punten? Geen panacee**

Om consequenter de verkeersregels te doen naleven, wordt het rijbewijs met punten naar voren geschoven. Wie te vaak de regels niet naleeft, verliest het recht tot sturen. Touring verzet zich niet principieel tegen het idee, maar wijst op een aantal zwaktes in het systeem:

- Het effect van een rijbewijs met punten blijkt vooral kort na de invoering erg effectief maar verwatert met de tijd.
- Een overtreding verdient het om in de context bekeken te worden. Misschien reed je wel door het rode

licht omdat je partner op het punt stond te bevallen. Het puntenrijbewijs mag geen blind systeem zijn. Vandaag oordeelt de politierechter over de omstandigheden, die mogelijkheid moet blijven bestaan.

- Echte verkeerscriminelen laten zich niet afschrikken door een puntenrijbewijs; zij zullen ook zonder rijbewijs achter het stuur blijven kruipen.
- Hoe zorgen we voor een duidelijke en praktische regeling over de manieren waarop punten terugverdiend kunnen worden?
- Een puntenrijbewijs is niet van toepassing voor een groeiend aantal verkeersdeelnemers dat geen rijbewijs hoeft te hebben: fietsers, steppers, gebruikers van elektrische voortbewegingstoestellen. Ook daar zijn er best wat die zich in het verkeer ongepast gedragen. Denk bijvoorbeeld aan sommige fietskoeriers die lak hebben aan regels en zichzelf en anderen in gevaar brengen. Is het voor hen niet even relevant als voor hardleerse automobilisten om de dreiging van het verlies van recht tot sturen te voelen?

Om deze redenen stelt Touring zich de vraag of het niet efficiënter zou zijn om een aantal mechanismes te ontwikkelen die nog beter toelaten om recidive mee te nemen in het bepalen van de strafmaat. Stelselmatig hogere boetes bij herhaling en de stem van de rechter die – net als nu – het verval van het recht tot sturen kan uitspreken.

◆ **We rijden trager, dat mag ook gezegd**

Het hoog aantal vastgestelde snelheids-overtredingen doet het niet vermoeden, maar we rijden trager dan vroeger. Sommigen doen dat om brandstofkosten te besparen, maar we rijden in de eerste plaats trager doordat de maximumsnelheid op heel wat plaatsen verlaagd werd en meer weggebruikers zich bewust zijn van de risico's van snel rijden. Voeg daar nog meer (traject-) controles bij en je weet waarom heel wat bestuurders zich behoorlijk goed aan de snelheidslimieten houden. Dat verdient erkenning. Inderdaad, ook positieve feedback helpt om gewenst gedrag te bestendigen. Tegelijk maakt de positieve evolutie rond snelheid het mogelijk om meer en gericht op focussen op excessieve snelheid, op bewust onaanvaardbaar gedrag dat anderen irriteert en in gevaar brengt.

◆ **Niet de snelheidslimiet is het probleem**

Het verlagen van de maximumsnelheid wordt door vaak genoemd als dé manier om vanuit de Europese middenmoot te evolueren naar de top van veiligste landen in Europa. Nochtans hebben die niet noodzakelijk lagere snelheidslimieten dan diegene die in ons land gelden. De 70-km/u regel die Vlaanderen hanteert buiten de bebouwde kom, ligt zelfs bij de laagste in Europa. De snelheidslimieten nog verder verlagen is in onze ogen niet de manier om tot een betere naleving te komen en de weggebruiker ervan te overtuigen dat elke snelheidslimiet bewust gekozen en correct bepaald is. De prioriteit nu is om de bestaande snelheidsbeperingen in hogere mate te doen naleven.

◆ **De weggebruiker mag niet het slachtoffer worden van het asociale en patsergedrag van sommigen**

Heel wat Touring-leden beklagen zich erover het gevoel te hebben dat zij voortdurend op de huid worden gezeten en beboet worden voor kleinere, onbewuste fouten of overtredingen terwijl zij getuige zijn van echt gevaarlijk of asociaal verkeersgedrag waar in hun ogen te weinig tegen opgetreden wordt. Dat ondermijnt de geloofwaardigheid van het veiligheidsbeleid en daarom pleit Touring voor een gerichte aanpak rond wat echt niet kan.

In het bijzonder vraagt Touring aandacht voor asociaal en patsergedrag. De stoplichtsprinters en knalpotcowboys, de busbaanrijders en fietspadparkeerders, ... er zijn echt een reeks van asociale overtredingen waartegen kordaat mag en moet opgetreden worden. Ook omdat het imitatiegedrag opwekt. Geen weldenkend mens rijdt over de pechstrook om sneller bij de afrit te zijn, tot je het een ander ziet doen...

Misschien is een 'patsersquad' wel een nuttig instrument om weggebruikers die de boel verzieken, meteen en kordaat lik op stuk te geven.

**We moeten
aan de slag
met de regel-
gevoeligheid
van elk type
weggebruiker.**

◆ **Ga voor duurzaam veilig, verleg desnoods de schoolpoort**

Een situatie die inherent gevaarlijk is of risico inhoudt, wordt niet gegarandeerd veiliger door het plaatsen van verkeersborden of het instellen van een lagere snelheidslimiet. Dat besef groeit, en daarom wordt in gevaarlijke verkeersomgevingen vaker werk gemaakt van een grondige heraanleg. Maar dat kan niet altijd op korte termijn en is niet altijd optimaal voor de doorstroming of de capaciteit van de weg. Soms ligt het beste antwoord elders en kan je beter een gebouw, een school, een bedrijvenszone ontsluiten en beveiligen door de toegang ertoe te verleggen. Dat creëert bovendien in bepaalde gevallen de mogelijkheid om veiligere kiss&ride zones aan te leggen bijvoorbeeld.

◆ **Gerichte controles efficiënter dan een nul-limiet die moeilijk uitvoerbaar is**

Rijden met een glas op wordt sociaal steeds minder getolereerd en bijvoorbeeld de horeca heeft zich de voorbije jaren aangepast om erg aantrekkelijke alternatieven te bieden aan wie geen alcohol wil of mag nuttigen. Toch blijft alcohol een killer in het verkeer. Toezicht, repressie en sensibilisering blijven strikt noodzakelijk. Touring is echter geen voorstander van een getrappt systeem waarbij beginnende bestuurders een lagere limiet opgelegd krijgen dan meer ervaren automobilisten. Dat geeft de indruk dat, wanneer je aan ervaring wint en zogezegd beter rijdt, je het je wel mag veroorloven om wat te drinken. Dat is nefast voor het basisprincipe: wie rijdt, drinkt niet. Omdat nooit uit te sluiten valt dat er, nog lang na het gebruik van alcohol, er nog sporen van alcohol terug te vinden zijn, is Touring evenmin voorstander van een absolute nullimiet.

Het delen van kennis over de wegcode blijft in voorlichtingscampagnes onderbenut. Het respecteren van de regels begint met de kennis ervan.

TERZIJD

'De auto parkeert zichzelf, mijnheer'

Net als de wegcode, moet ook het rijexamen mee evolueren met de technologie waarover voertuigen beschikken. Touring is overtuigd dat de proeven rond het rijexamen volledig gericht moeten zijn op het veilig deelnemen aan het verkeer. Met auto's van vandaag is het steeds minder zinvol om de oliepeilstok te herkennen of te weten hoe je het niveau van de remvloeistof afleest. De auto afficheert een mogelijk probleem gewoon op het dashboard. Daarentegen krijgen de talrijke rijhulpsystemen die tegenwoordig in auto's zitten, nog onvoldoende aandacht. Zij zijn vaak niet gekend en het correcte gebruik ervan wordt niet voldoende aangeleerd en gestimuleerd. En neen, het gaat zeker niet enkel om de automatische parkeerfunctie.

Drugs lijken de nieuwe plaag in het verkeer te worden. Cannabisgebruik is veel wijder verspreid dan soms wordt aangenomen, en ook harddrugs zijn courant in omloop. Veilig aan het verkeer deelnemen kan niet na gebruik, en het is dan ook absoluut nodig om meer en gericht te controleren op drugsgebruik. Net zoals het nodig is om ook voor hard- én softdrugs een breed bewustzijn te creëren dat gebruiken en rijden niet verzoenbaar zijn.

◆ Blijf inzetten op veiligheid van zware voertuigen

Eigenlijk is de hierboven gekozen titel onvolledig. Het gaat niet enkel om veiligere vrachtvoertuigen, maar ook om een veiliger gedrag van truckers. Laat ons duidelijk zijn: hoewel beroepschauffeurs per afgelegde kilometer duidelijk minder in ongevallen betrokken zijn, en hoewel heel veel truckers erg hun best doen om veilig en voorbeeldig te rijden, toch blijven ongevallen met trucks een bijzonder aandachtspunt. Doordat ze zo groot en zwaar zijn, kennen ongevallen met trucks geregeld een erg zware tol.

Afleiding achter het stuur is, samen met een monotone rijtaak op de snelweg te vaak de oorzaak van een verslappende aandacht en daardoor van vreselijke aanrijdingen 'in de staart van de file', zoals dat dan heet. Touring pleit ervoor om vrachtvoertuigen die nog niet met AEDS (automatisch remsysteem) of vergelijkbare rijhulpmiddelen zijn uitgerust een fiscaal voordeel te geven om deze installatie alsnog te laten gebeuren. Ook de naleving van het inhaalverbod bij regenweer en het aanhouden van een veilige tussenafstand verdienen meer aandacht én gerichte controles. Tenslotte pleit Touring voor het verplicht uitrusten van de bussen van openbaar vervoersmaatschappijen met een dodehoekbewakingssysteem.

◆ **Moderniseer het verkeersreglement en het rijexamen**

Het verkeer is volop in evolutie met nieuwe gebruiksvormen en nieuwe types voertuigen. Maar ook met nieuwe woonomgevingen, recreatiegebieden, handelscentra enzomeer. Het verkeersreglement worstelt steeds duidelijker met deze complexiteit en veelzijdigheid en is een gedateerd kluwen van regels en bepalingen geworden. Alleen al de reglementering inzake het parkeren bijvoorbeeld, beantwoordt niet meer aan de realiteit van vandaag. Denk aan parkeren en laden van elektrische voertuigen, of aan het stallen van omvangrijke bakfietsen op de stoep, hoe gaan we daar mee om? Volgens Touring is een herziening van de wegcode wenselijk.

◆ **Veiligheidscampagnes: inzetten op het verwerven van verkeerskennis**

Uit verschillende onderzoeken blijkt dat weggebruikers de wegcode – en in het bijzonder nieuwere bepalingen – slecht kennen. Touring pleit er daarom voor om voorlichtingscampagnes sterker te oriënteren naar het delen van kennis en informatie. Vandaag gaat het meestal om sensibilisering: let op voor motorrijders of fietsers, draag de gordel, hou je aan de snelheid. Het berispende vingertje is vaak niet ver weg. Volgens ons blijft het delen van kennis over de wegcode in deze campagnes onderbenut. Respecteren van de regels begint met de kennis ervan. En er is genoeg nieuws over het verkeersreglement te vertellen.



SAMENVATTEND

STIMULEER DE REGELGEVOELIGHEID
VAN ALLE WEGGEBRUIKERS



RIJBEWIJS MET PUNTEN IS GEEN PANACEE;
HET STOPT WEGMISBRUIKERS NIET



INZETTEN OP NALEEVING VAN HUIDIGE SNELHEIDSLIMIETEN
HEEFT PRIORITEIT OP LAGERE MAXIMUMSNELHEDEN



LIK-OP-STUKBELEID VOOR ASOCIALE OVERTREDERS
EN OVERTREDINGEN



VERSTERK DE AANDACHT VOOR DRUGSGEBRUIK BIJ
PREVENTIE EN CONTROLEACTIES



MODERNISEER DE PROEVEN VAN RIJVAARDIGHEID
IN FUNCTIE VAN DE RIJHULPSYSTEMEN



ORIËNTEER VERKEERSCAMPAGNES STERKER NAAR HET DELEN
VAN KENNIS OVER DE WEGCODE

BETAALBARE MOBILITEIT, FAIRE VOERTUIGFISCALITEIT

Het is een belangrijke verwezenlijking geweest om, vanaf de tweede helft van vorige eeuw, heel veel mensen toegang te kunnen geven tot een eigen auto. En hoewel dat grote autobezit naast welzijn en vrijheid ook hinder en problemen heeft veroorzaakt, toch blijft het erg belangrijk dat onze samenleving erop gericht blijft om iedereen een volwaardig antwoord op zijn mobiliteitsnood te bieden. Dat hoeft lang niet altijd een eigen auto te zijn, maar, eerlijk is eerlijk, die eigen auto is in veel gevallen nog steeds onkloppbaar.

Om te kunnen rijden, betaalt de automobilist ook fors: de fiscale inkomsten van autobezit en auto-gebruik overstijgen de 20 miljard per jaar. Dat bedrag mag niet verder toenemen en voor dat geld moet wat terugkomen, in de eerste plaats een veilige en robuuste verkeersinfrastructuur. Touring is er ook sterk van overtuigd dat enerzijds mobiliteit betaalbaar moet blijven voor iedereen én dat de autofiscaliteit de schoonste voertuigen het voordeel moet geven.

TOURING BEPLEIT EEN VRIJE EN BETAALBARE MOBILITEIT VIA DEZE WEGEN

◆ 'Out-of-the-box-idee': rekeningrijden voor wie dat wil

Ongeveer alle specialisten zijn overtuigd van de voordelen van rekeningrijden. Het is niet meer dan logisch dat wie weinig rijdt, minder betaalt dan wie veel kilometers afmaakt. Toch zit het dossier in een impasse omdat er vandaag onvoldoende draagvlak bij de weggebruiker voor bestaat. Onbekend is onbemand. Touring wil dit radicaal doorbreken en stelt voor om de automobilist (en motorrijder) de keuze te geven: ofwel de huidige inschrijvings- en verkeersbelasting; ofwel een bijdrage in functie van het reële gebruik en de milieukarakteristieken van het voertuig.

Dit revolutionaire idee gaat wat geld kosten, want in eerste instantie zal natuurlijk enkel wie echt weinig kilometers rijdt, instappen in het systeem van rekeningrijden. En ook enkel wanneer dat voordeliger uitkomt dan de huidige belastingdruk. Maar daartegenover staat dat er een draagvlak van 'believers' komt, weggebruikers die kunnen getuigen dat rekeningrijden niet duurder hoeft te zijn, dat zij spaarzamer met hun mobiliteitsgebruik zijn omgegaan, én dat zij milieucriteria nog meer hebben meegenomen in de keuze van hun nieuwe auto of motor. Dat is precies wat vandaag ontbreekt om onze autofiscaliteit ingrijpend te

kunnen hervormen. Na pakweg 5 jaar kan het systeem geëvalueerd worden en eventueel verlengd of veralgemeend. Het lijkt Touring een interessante manier om dan met ruime praktijkervaring en kennis van zaken de voertuigfiscaliteit van de toekomst vorm te geven.

◆ Rekeningrijden: geen dubbelop!

De automobilist betaalt erg fors voor het bezit en het gebruik van zijn voertuig. Het is dan ook evident dat het toekomstige rekeningrijden ter vervanging moet komen van het huidige fiscale stelsel, en niet er bovenop. Globaal moet de omslag budgetneutraal zijn. Initiatieven zoals de stadstol die het Brussels Gewest wil en die voor veel gebruikers sowieso een extra belasting wordt, verwijzen wij onverbiddeijk naar de prullenmand.

◆ Een groen en ondersteunend fiscaal kader

Emissievrij rijden is nog niet voor iedereen weggelegd. Zeker particuliere autokopers worstelen met de hoge aanschafprijs van een elektrische auto. Daarom is voor hen een sterkere fiscale ondersteuning nodig. De energietransitie komt er sneller wanneer zij betaalbaar is.

Ook wie nog niet naar elektrisch rijden kan overstappen, maar toch kiest voor een schoner en zuiniger voertuig, moet die inspanning beloofd zien. Geef dit beleid een horizon, niets werkt zo verlamdend als onzekerheid en gebrek aan perspectief.

◆ Oormerk de fiscale inkomsten

De fiscale inkomsten verbonden aan voertuiggebruik en voertuigbezit moeten in grotere mate worden geoormerkt voor mobiliteitsdoel-einden. Zij worden ingezet om onze weginfrastructuur beter te onderhouden, beter te beveiligen en sneller te moderniseren. Niet enkel ten voordele van de automobilist, ook betere en meer fietsinfrastructuur kan betaald worden uit de fiscale inkomsten die motorvoertuigen opleveren. Touring houdt vast aan zijn pleidooi om in het bijzonder de aanpak van zwarte punten op het vlak van veiligheid en doorstroming prioritair aan te pakken.

Een auto als 'onbruikbaar' catalogeren voordat die zijn verwachte levensduur van gemiddeld meer dan 17 jaar heeft gehaald, is ecologisch en economisch onzinnig.

◆ Lage-emissiezones: steeds duidelijker ecologisch en economisch disproportioneel

Ja, de invoering van lage-emissiezones heeft geholpen om de oudste en meest vervuilende auto's naar de sloop te brengen. Maar vandaag botsen lage-emissiezones op hun limieten. Nu de meest vervuilende (diesel) wagens zijn uit het park verdwenen, wordt de milieuwinst van elke nieuwe verstrenging kleiner terwijl de economische kost ervan toeneemt. Nieuwe auto's zijn immers fors duurder geworden en ook op de tweedehandsmarkt halen de prijzen recordniveaus. Nu de koopkracht onder druk staat, dreigen de zwakste consumenten hun toegang tot een auto te verliezen. Een verdere verstrenging kan er dus pas komen nadat voldoende gebleken is dat de overstap naar een recenter voertuig haalbaar en betaalbaar is. Dat is vandaag niet zo, en daarom vraagt Touring om de kalender van de lage-emissiezones te herevalueren en de huidige criteria langer aan te houden. Ook de hoogte van de boete bij overtreding is met name in Brussel (€350) compleet van de pot gerukt.

TERZIJDE

Terzijde: Maak duidelijk hoeveel elektrisch rijden kost

De prijs per liter, vermenigvuldigd met het brandstofverbruik van je auto: moeilijk is het niet om een beeld te krijgen van de energiekost van je benzine- of dieselwagen. En de prijs aan de pomp, die lees je af nog voor je het station bent opgedraaid. Voor wie elektrisch rijdt, is het veel minder duidelijk én zijn de prijsverschillen tussen thuisladen, publiek laden en snelladen soms heel groot. Touring-leden beklagen er zich over dat de stroomprijs niet altijd duidelijk is. Dat kan beter. Ook de interoperabiliteit tussen de verschillende aanbieders en het verbreden van de betaalmogelijkheden verdienen, in het belang van de consument, aandacht van de regelgever.

◆ **Een gegarandeerde, volledige economische levensduur voor elke nieuwe auto**

De elektrificatie op de particuliere markt gaat nog erg traag. Nog vele jaren lang zullen mensen voor een nieuwe auto met verbrandingsmotor kiezen omdat een elektrische simpelweg te duur is. Maar die thermische wagens, die willen we over afzienbare tijd niet meer in onze steden laten rijden. Heel wat auto's zullen dan hun normale gebruiksduur nog niet bereiken hebben en dus virtueel onbruikbaar en waardeloos worden. Dat is een vorm van geprogrammeerde veroudering of ten minste van derving van het normale gebruiksgenot. Een auto als 'onbruikbaar' catalogeren voordat die zijn verwachte levensduur van gemiddeld meer dan 17 jaar heeft gehaald, is zowel ecologisch als economisch onzinnig. Touring pleit er dan ook sterk voor om vooralsnog geen einddatum op het gebruik van voertuigen met verbrandingsmotor te bepalen. Zeker niet voor voertuigen die aan de nieuwste emissienormen voldoen. De onduidelijkheid die vandaag bestaat, werkt enkel de veroudering van het wagenpark in de hand, en dat is zeker niet goed voor de luchtkwaliteit.



SAMENVATTEND

**INTRODUCER OP VRIJWILLIGE BASIS EEN PROEFPROJECT
ROND REKENINGRIJDEN OP GROTE SCHAAL**



**ORIËNTEER DE VOERTUIGFISCALITEIT EENDUIDIG VOLGENS
DE MILIEUPRESTATIES VAN HET VOERTUIG**



**ONDERSTEUN - OOK FISCAAL - DE TRANSITIE NAAR SCHONERE
VOERTUIGEN, IN HET BIJZONDER VOOR PARTICULIERE AUTOBEZITTERS**



**HEREVALUEER DE KALENDER VAN DE LAGE-EMISSIONEZONES
VOLGENS HUN KOSTEN EN BATEN ÉN IN FUNCTIE VAN DE
ECONOMISCHE REALITEIT**



**EEN VOERTUIG IS EEN AANZIENLIJKE INVESTERING:
GEEF WIE EEN NIEUWE AUTO KOOPT DE ZEKERHEID VAN
LANGDURIG GEBRUIKSGENOT**



**OORMERK EEN GROTER DEEL VAN DE FISCALE INKOMSTEN
UIT MOBILITEIT VOOR DE BEVEILIGING EN VERDUURZAMING ERVAN**

TOEKOMSTGERICHT AUTO-, MOTOR- EN TRUCKVERKEER

Dé grootste technologische uitdaging waar de automobieliteit voor staat, is het terugdringen van de uitstoot van broeikasgassen. Ook een verdere verbetering van de luchtkwaliteit blijft noodzakelijk. Om die reden wil Europa de verbrandingsmotor uitfaseren tegen het midden van volgend decennium. Vlaanderen stelt zelfs een verbod vanaf 2029 voorop, al getuigt die timing van weinig realiteitszin.

MAAK EMISSIEVRIJ RIJDEN GEMAKKELIJKER, VRAAGT TOURING

◆ Masterplan elektrische voertuigen voor particuliere autokopers

De elektrificatie wordt niet meer gestopt. Autoconstructeurs investeren onwaarschijnlijk veel geld in de elektrificatie van hun producten en heel wat automerken hebben al gedeeld wanneer zij definitief uit het fossiele tijdperk zullen stappen. Bedrijven van hun kant zijn aan hoog tempo hun 'car policies' aan het herschrijven om zoveel mogelijk te elektrificeren en de meest gunstige fiscale behandeling voor hun vloot te verzekeren. De particuliere autokoper staat erbij een kijkt ernaar. Velen tonen daadwerkelijk interesse in een overstap, maar worden geconfronteerd met een aankoop prijs die fors hoger is dan het budget dat de gemiddelde autokoper wil besteden. Dat is erg ontmoedigend en daardoor is het vertrouwen in elektrisch rijden en de zin om het te gaan doen nu al wat aan het tanen! De hoge energieprijzen, het stop-en-go beleid over hoe we de komende jaren ons land van stroom gaan voorzien en de onzekerheid of er überhaupt voldoende (groene) stroom zal zijn, werken allerminst bevorderlijk.

Daardoor ontwikkelt de particuliere automarkt zich amper naar elektrisch rijden. Zoals ook in het gedeelte over fiscaliteit beschreven, is er een masterplan nodig met incentives en voordelen die de elektrische auto toch aantrekkelijk maken voor burgers en gezinnen. Het arsenaal is breed: premies, een gegarandeerd gunstige autofiscaliteit, aftrekbaarheid van de investering, voorkeurstarieven voor parkeren. En

waarom niet: gratis openbaar vervoersabonnementen naar analogie met de acties rond het inleveren van een nummerplaat.

◆ Volop inzetten op een breed en betrouwbaar laadnet

Momenteel telt ons land 1 publieke of semi-publieke laadpaal per 3 elektrische auto's. Maar dat blijft niet zo. Het aantal elektrische auto's op onze wegen wordt omhoog gestuwd door de bedrijven en evolueert sneller dan het laadnet. Bovendien moet er ook rekening gehouden worden met de graduele elektrificatie van het goederenvervoer. Dat heeft een specifieke laadinfrastructuur nodig. De schop moet dus in de grond, want elektrisch rijden lukt enkel met een geladen accu en gebruikers moeten de overtuiging hebben altijd en overal stroom te kunnen vinden.

De netbeheerders moeten over de nodige middelen kunnen beschikken om snel op te schalen. Daartoe moeten ook de randvoorwaarden beter: het vergunningsbeleid, het regelgevend kader, de fiscaliteit. Ook de bevoorrading in voldoende en koolstofarme stroom is vanzelfsprekend van essentieel belang.

◆ Betere consumenteninfo over elektrisch rijden

Elke printreclame voor nieuwe auto's bevat informatie over het brandstofverbruik en de CO₂-uitstoot. Voor elektrische auto's is die verplichte vermelding weinig relevant. Elke elektrische auto afficheert een nul-uitstoot. Toch zijn er grote verschillen in het energieverbruik van elektrische voertuigen. Je hebt er zuinige en minder zuinige, en dat maakt dus een verschil in milieubalans en in gebruikskosten. Dat moet beter geafficheerd

TERZIJDE

Wanneer thuisladen al moeilijk wordt gemaakt...

Wie een elektrische auto heeft, die laadt het vaakst gewoon thuis. Dat is dikwijls ook de goedkoopste optie. Maar niet iedereen beschikt over een eigen oprit waar een laadkabel niemand hindert. Dan moet de kabel over de stoep. Wegcode en gemeentelijke reglementen zijn niet voorzien op deze realiteit en het handhavingsbeleid is allesbehalve uniform. Hier wordt het gedoogd, daar hangt er een bekeuring aan vast. In de ene gemeente mag het mits het gebruik van een kabelgoot of kabelmat, in een andere niet. Touring roept op om tot een uniforme situatie te komen die thuisladen faciliteert en toch ook de veiligheid en het comfort van voetgangers of fietsers niet hypothekeert. Wellicht is het zelfs nuttig om, wanneer nutsbedrijven de stoep openleggen, meteen een doorloop voor een laadkabel te voorzien.

worden. Het gemiddeld elektriciteitsverbruik in kWh per 100 km zou daarom in autoreclames moeten worden opgegeven. Of een vergelijking met andere elektrische auto's. Dat zijn geschikte manieren om consumenten te doen kiezen voor een zuinig voertuig en hen te helpen de gebruikskost te beperken.

◆ Batterij-elektrisch is niet de enige piste naar milieuvriendelijk verkeer

Wie gelooft in batterij-elektrisch rijden, positioneert zich vaak als hevig tegenstander van andere schone technologie zoals waterstof of koolstofarme brandstoffen. Volgens Touring is dit de foute strijd en moeten alle beschikbare middelen ingezet worden om tot een koolstofneutraliteit van het verkeer te komen binnen de best mogelijke termijn en aan de laagst mogelijke kost.

Indien enkel op batterij-elektrisch rijden wordt ingezet, gaat de vergroening van het park van 7 miljoen voertuigen enkel in functie van de vernieuwing van het voertuigpark, meer bepaald het vervangen van thermische auto's door elektrische. Het bijmengen van koolstofarme (synthetische) benzine of diesel heeft daarentegen een onmiddellijk effect op heel het voertuigpark. Ook wie niet in de mogelijkheid is een elektrische auto aan te schaffen, kan zo zijn autokilometers vergroenen. Die kans mogen we niet laten liggen. Zeker niet nu duidelijk is dat elektrische auto's qua aanschafprijs nog lang niet voor iedereen zijn weggelegd en de transitieperiode naar een volledig elektrisch autopark langer dreigt te zijn dan verwacht. Trouwens, op het ogenblik dat de automarkt klaar zal zijn om het ook zonder deze koolstofarme of koolstofvrije brandstoffen te stellen, zullen andere sectoren zoals de luchtvaart, de scheepvaart en de industrie erg blij zijn met de opschaling van deze technologie die dankzij de automobielsector is gerealiseerd.

Waterstof wordt de energiedrager van de toekomst, dat is de overtuiging die in heel wat industriële sectoren leeft. De productie van groene waterstof krijgt de komende jaren een indrukwekkende opschaling waar ook de mobiliteitsbranche baat bij kan

hebben. Het zou een kapitale fout zijn om deze ontwikkeling te misgunnen aan het wegvervoer.

◆ Parkeerbeleid bepaalt de leefbaarheid, en minder is niet altijd beter

Steden en gemeenten hebben de voorbije jaren het parkeerbeleid verstrengd. Hogere tarieven, fors minder beschikbare plaatsen, kortere maximale parkeerduur, strengere regels inzake bewonersparkeren en nog veel meer. Dat alles in een poging om de plaats van en voor de auto terug te dringen. Het moeilijk en onaantrekkelijk maken om een auto te gebruiken, lijkt het uitgangspunt.

Deze visie heeft lang niet enkel voordelen. Wanneer het moeilijker wordt om een parkeerplaats te vinden, ontstaat er meer enerverend zoekverkeer (met bijhorende nuttelose uitstoot) en groeit de verleiding om de auto te zetten daar waar het eigenlijk niet mag.

Wat initieel bedoeld was om de stad of de dorpskern aantrekkelijker te maken, krijgt daardoor het omgekeerde effect. Met stadsvlucht en leegstand tot gevolg. Lokale ondernemers en handelaars protesteren dan ook terecht tegen een beleid dat het bemoeilijken van parkeren voorop stelt. Goede parkeermogelijkheden, een faire tarifiering én een goeie parkeerbegeleiding zijn essentieel voor wie een levendig en aantrekkelijk centrum wil behouden of creëren.

◆ **ANPR-controles en toegangsbeperkingen, enkel wanneer niet anders kan**

Nummerplaatherkenning wordt vandaag enthousiast ingezet om toegang te beperken, snelheid te controleren of sluipverkeer tegen te gaan. Makkelijk zat, en in heel wat gevallen een mooi verdienmodel voor de gemeente. Volgens Touring spannen een aantal lokale besturen echter de kar voor het paard. Eerst moet, zonder de doorstroming te beletten, de infrastructuur in overeenstemming worden gebracht met het gewenste gedrag (bijvoorbeeld trager rijden) of moet de oorzaak van het ontstaan van sluipverkeer worden verholpen. Lukt dat niet, dan kan pas gekeken worden naar controlemechanismen zoals nummerplaatherkenning. Een slechte weginfrastructuur wordt immers niet beter na het plaatsen van camera's. Wat helemaal onaanvaardbaar is, is dat op zones met trajectcontrole snelheidsremmende infrastructuur wordt weggehaald.

Touring is bovendien absoluut geen fan van het instellen van zones die enkel voor bewoners toegankelijk zijn en verdedigt het basisidee dat publieke infrastructuur in principe voor iedereen toegankelijk moet zijn.

Alle beschikbare middelen moeten ingezet worden om tot een koolstof-neutraliteit van het verkeer te komen.



SAMENVATTEND

ROL EEN MASTERPLAN UIT MET INCENTIVES OM ELEKTRISCH RIJDEN AANTREKKELIJKER TE MAKEN



VERSNEL DE UITROL VAN EEN ROBUUST EN DEKKEND NETWERK VAN LAADINFRASTRUCTUUR



STEM CONSUMENTENINFORMATIE OVER VERBRUIK EN UITSTOOT AF OP DE ELEKTRISCHE WAGEN



OMARM ELKE TECHNOLOGIE DIE HET WAGENPARK KAN VERGROENEN



EEN FAIR PARKEERBELEID MET VOLDOENDE AANBOD BEPAALT MEE DE TOEKOMST VAN DORPS- EN STADSCENTRA

FIETSERS, STEPPERS EN ANDERE TWEEWIELERS

Het fietsgebruik neemt in ons land een hoge vlucht. Bij sportfietsers, en zeker voor de dagelijkse verplaatsingen: winkelen, naar het werk rijden en zelfs om goederen te bezorgen. De opkomst van elektrisch ondersteund fietsen maakt het allemaal makkelijker en comfortabeler en geeft een flink 'duwtje in de rug' van bakfietsen, cargofietsen, longtails en nog zoveel meer leuke varianten. Dat scheelt in onze verplaatsingen een hoop uitstoot én het legt minder beslag op de publieke ruimte. Touring ondersteunt deze evolutie trouwens via een aanbod aan assistentie- en onderhoudsdiensten, specifiek voor fietsers. Met meer dan 70.000 fietsers die onze bijstand kunnen genieten, vertolkt Touring ook hun stem en hun belangen.

Dat België een sterke fietscultuur ontwikkelt, stelt ons mobiliteitssysteem niettemin voor uitdagingen. In die mate zelfs dat de keuzes die we vandaag maken, bepalend zijn of we bijvoorbeeld de doelstellingen rond verkeersveiligheid zullen halen. In het gedeelte over de verkeersinfrastructuur behandelden we reeds de nood aan kwaliteitsvolle fietsinfrastructuur en bepleitten we onder andere uniforme fietsinfrastructuur, het openstellen van busbanen en het meten van de efficiëntie van het wegontwerp omdat ook fietsers willen opschieten.

AANVULLEND ZIET TOURING EEN MOOIE TOEKOMST VOOR DE 'ZACHTEN WEGGEBRUIKER' ONDER DEZE VOORWAARDEN

◆ Sensibiliseer en informeer rond veiligheidsuitrusting én het kennen en naleven van de verkeersregels

Andere weggebruikers hebben de verantwoordelijkheid om extra aandachtig te zijn voor de zogenaamde zachte of actieve weggebruikers. Van hun kant kunnen ook fietsers de kans op een ongeval verkleinen door goed zichtbaar en met respect voor de regels deel te nemen aan het verkeer. Touring pleit daarom voor volgehouden inspanningen ter promotie van de fietshelm en van opvallende kledij. Een verplichting gaat ons dan weer te ver.

Ook moeten we aandachtig blijven voor de kennis van het (complexe) verkeersreglement. Een groeiend aantal mensen haalt nooit een rijbewijs en heeft mogelijks ook op school niet echt veel kennis over het verkeersreglement meegekregen. Of dat is al erg lang geleden. En toch nemen zij, vaak elektrisch ondersteund en dus aan een flinke snelheid, deel aan het verkeer. Daar dreigt een probleem. Touring ziet een rol weggelegd voor de fietsbranche om iedereen die een fiets aanschaft te informeren over de belangrijkste verkeersregels en veiligheidsreflexen.

◆ Grote kuis door de deelsteps

Ja, deelsteps zijn handig, maar ze geven ook aanleiding tot behoorlijk wat hinder en overlast. Bovendien zijn dit soort vervoermiddelen met hun kleine wieltes en beperkte stabiliteit gewoonweg risicovol te noemen. Het aantal geregistreerde en soms dramatische ongevallen stijgt, het aantal ongeregistreerde ongevallen wordt wellicht onderschat. Touring is van mening dat de maximumsnelheid van dit soort voortbewegingstoestellen onmiddellijk moet teruggebracht worden tot 18 km/u. Dat was tot mei 2019 trouwens de regel. In voetgangerszones moet de maximumsnelheid vanzelfsprekend nog zeker de helft lager.

Bovendien moet het aantal deelsteps in de hand gehouden worden en moedigen wij de lokale besturen aan om, indien zij toch deelsteps willen, enkel in zee te gaan met bedrijven die een strikte veiligheids- en duurzaamheidspolitiek hanteren. Ook het stallen van steps blijft een aandachtspunt waarbij specifieke drop-off-zones de voorkeur verdienen. De stoep mag geen wildernis worden en moet voetgangers alle comfort en veiligheid bieden, in het bijzonder personen met een beperking.

◆ **Controle op de conformiteit van elektrische fietsen en voortbewegingstoestellen**

Het is schrikken wanneer je, flink opschietend op de speedpedelec, wordt voorbijgestoven door een elektrische step of zelfs een monowheel. En wie erop let, merkt nog situaties op die niet aan de regels beantwoorden: steps met een zadeltje, elektrische fietsen waarbij je niet hoeft mee te trappen, (sport) fietsen die duidelijk meer ondersteuning genieten dan tot maximaal 25/u. Het lijstje is niet af. Een deel van deze toestellen is bovendien van bedenkelijke makelij en beantwoordt niet aan de constructie- en veiligheidscriteria. Wat zeker zo erg is: bij een ongeval dreigen juridische en verzekeringsproblemen. Wellicht is een aantal consumenten gewoon onvoldoende geïnformeerd of gesensibiliseerd. Maar willen we veiligheid voorop stellen, dan moeten deze niet-conforme voertuigen gewoon uit het verkeer.

Een groeiend
aantal verkeers-
deelnemers
haalt nooit een
rijbewijs. Daar
dreigt een
probleem.

◆ **Een onkraakbaar plan tegen fietsdiefstal**

Een goeie fiets kost geld, een echt mooie fiets kost zelfs heel veel geld. En omdat fietsen in tegenstelling tot auto's geen verplichte registratie en inschrijving behoeven, zijn gestolen fietsen makkelijk te verhandelen. Fietsdiefstal is dan ook een echte plaag geworden. Touring bepleit een centraal registratiesysteem voor fietsen, maar wijst ook op het spreekwoord 'gelegenheid maakt de dief'. Die gelegenheid is er alvast veel minder wanneer fietsenstallingen worden geplaatst daar waar sociale controle is en wanneer er goeie verlichting of zelfs camerabewaking wordt voorzien. Elk beleid ter promotie van fietsgebruik heeft dus aandacht voor het veilig stallen van fietsen, in al hun verschijningsvormen.

TERZIJDE

Garandeer de duurzaamheid van elektrische fietsen

Internationaal onderzoek waar Touring aan heeft meegewerkt, wijst op een beperkte levensduur van de accu's van elektrische fietsen. Vaak bieden zij na 3, 4 jaar amper nog voldoende capaciteit om echt van je mooie fiets te kunnen genieten. Vervangen van het accupack is niet alleen erg duur, in heel wat gevallen is het specifieke type accu na een paar jaar gewoonweg niet meer verkrijgbaar. Ook het laten 'refurbishen' van de accu biedt niet altijd soelaas omdat de communicatie met de motorsturing verstoord kan raken en er zelfs een verhoogd brandrisico kan ontstaan. Heel wat constructeurs raden het (laten) vervangen van defecte batterijcellen trouwens ten stelligste af. Europa heeft weliswaar een voorstel in de maak waarbij het recht tot herstel tot 10 jaar na de aankoop gewaarborgd moet worden voor bepaalde consumentengoederen. Touring verwacht dat onze overheden zich achter dit plan scharen en dat een fietser de garantie krijgt dat, ook na het einde van de garantieperiode of na de commercialisering van een product, alle wisselstukken of gelijkwaardige en compatibele vervangonderdelen geruime tijd beschikbaar blijven. In de autosector is dat al sinds mensenheugenis zo, het moet ook kunnen in de fietsbranche.

◆ **Goede fietsverlichting moet vanzelfsprekend zijn**

Meer dan een derde van de jongeren fietst naar school zonder fietsverlichting, dat bleek onlangs uit een steekproef van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde. Observaties van Touring geven gelijkaardige resultaten. Ook andere fietsers rijden te vaak rond zonder of met volstrekt ontoereikende verlichting. In sombere, donkere, natte omstandigheden is gezien worden nochtans van levensbelang. Letterlijk.

Er is ook nauwelijks nog een excuus te bedenken om zonder deugdelijke verlichting te rijden. De tijd van losse draadjes en slippende dynamo's ligt ver achter ons. Voor een paar tientjes koop je een behoorlijke verlichtingsset die in een wip te verwijderen is. En met de led-technologie van vandaag hoeft je niet eens zo heel vaak bij te laden of batterijtjes te wisselen.

Naast een grote verantwoordelijkheid van de ouders, van wie je toch mag verwachten dat zij erop toezien dat de fiets van hun kind in orde is, kunnen mogelijks de scholen zelf ondersteunend werken.



SAMENVATTEND

SENSIBILISEER EN INFORMEER ROND VEILIGHEIDSUITRUSTING VOOR FIETSERS EN STEPPERS



OOK WIE GEEN RIJBEWIJS HOEFT TE HEBBEN, MOET DE ESSENTIËLE VERKEERSREGELS KENNEN EN NALEVEN



BEPERK DE SNELHEID VAN EN DE HINDER DOOR DEELSTEPS



CONTROLEER, IN HET BELANG VAN DE GEBRUIKER, OP DE CONFORMITEIT VAN FIETSEN EN ANDERE VOORTBEWEGINGSTOESTELLEN



GA DE STRIJD AAN TEGEN DE PLAAG VAN FIETSDIEFSTAL MET VEILIGE BERGINGEN EN EEN CENTRAAL REGISTRATIeregister



HET VOEREN VAN EEN GOEDE FIETSVRLICHTING MOET OMHOOG, ZEKER BIJ JONGEREN





Dit memorandum beschrijft de maatregelen die voor de verschillende beleidsniveaus het meest dringend, het meest efficiënt en het meest noodzakelijk zijn om het verkeer vlotter, veiliger en schoner te laten verlopen voor iedereen, ongeacht de keuze van vervoerwijze.