

## **Van voordeur tot schoolpoort veilig fietsen: Groen lanceert vijfpuntenplan**

Kinderen fietsen minder vaak naar school. Waar in 2000 40% van de kinderen naar school fietste, is dat in 2017 gedaald tot 30%. Een kwart minder dus. Slechts 1 op de 3 ouders vindt het veilig voor kinderen om zich met de fiets te verplaatsen, zeker in het school-woonverkeer. Uit de cijfers blijkt dat bijna 4 op de 10 kinderen die slachtoffer worden van een ongeval onderweg zijn van of naar school. Die ongevallen gebeuren vooral op het traject buiten de directe schoolomgeving. Daarnaast is ook de luchtkwaliteit aan scholen ondermaats. Een indirect gevolg van de daling van het aantal fietsers naar school is dat deze zogenaamde achterbankgeneratie in het algemeen te weinig beweegt. Zo'n 66 % van de kinderen wordt dagelijks naar school gebracht met de auto. Amper 17% van de kinderen in de lagere school haalt de bewegingsnorm, ook al woont de helft van de kinderen op minder dan 3 km van de schoolpoort.

Uit het groot buurtonderzoek van Groen, uitgevoerd door Ivox, blijkt dat de helft van de Vlamingen hun 10-jarig kind niet alleen durft te laten in de eigen buurt. Je kan het de ouder ook niet kwalijk nemen. Vlaanderen haalt de slechtste score van Europa met 9,5 fietsdoden per miljoen inwoners.

Groen gooit het roer om met de Groene Escorte, een vijfpuntenplan om kinderen opnieuw zelfstandig te laten bewegen in het verkeer, op een veilige, gezonde manier. Elk kind heeft recht op een veilige fietstocht naar school, daarvan maken we het uitgangspunt van ons mobiliteitsbeleid. Verkeersveiligheid voor elk kind, dat is vrijheid. Dat beperkt zich niet enkel tot de schoolomgeving, zoals in de meeste beleidsplannen, maar beslaat ook het hele traject van voordeur tot schoolpoort. Groen wil dat totale traject aanpakken.

Daarom lanceert Groen vandaag, op de eerste schooldag, de Groene Escorte, een vijfpuntenplan dat zich specifiek richt op de verkeersveiligheid van kinderen in het traject van en naar school. Op die manier kunnen we de vicieuze cirkel van meer onveiligheid - meer autoverkeer doorprikken, en worden het traject van en naar school veiliger en gezonder. In heel Vlaanderen zorgen 50 Groene groepen op gevaarlijke kruispunten richting de scholen voor een fietsescorte voor ouders en kinderen. De Groene groepen wijzen de weg met 600 groene signalisatieborden.

Daarenboven lanceert Groen vandaag een campagne op social media, met filmpjes vanuit het perspectief van een tien-jarige in het verkeer. Met een speciale 360° camera worden de constante gevaren en onveilige situaties op de weg naar school helder gevisualiseerd. Op die manier hoopt Groen andere weggebruikers te confronteren met de manier waarop kinderen zich in het verkeer bewegen.

Meyrem Almaci: "Het meest stresserende moment van de dag is het moment dat ik mijn kinderen naar school breng. Met Groen willen we echt investeren in de veiligheid en gezondheid van kinderen. Daarom lanceren we een Groene Escorte, die kinderen aanzet om veilig en zelfstandig naar school te gaan, te voet of met de fiets. De Groene Escorte moet ervoor zorgen dat ouders hun kinderen met een gerust hart naar school kunnen laten fietsen, wandelen of skaten. In Gent en Bonheiden hebben we het effect gezien van een mobiliteitsvisie die zich richt op de zwakke weggebruiker. Groen wil dit uitrollen in heel Vlaanderen."

## GROENE ESCORTE

### 1. Aan elke school een schoolstraat

Schoolstraten maken directe schoolomgevingen veilig en zorgen voor gezonde lucht. Bij het begin en het einde van de schooldag wordt autoverkeer geweerd. Door van schoolstraten de norm te maken, keren we de logica om. Een uitzondering van de regel kan enkel als dat voldoende gemotiveerd wordt. We zorgen voor een helder wetgevend kader voor schoolstraten dat tegelijk ook ruimte laat voor maatwerk op schaal van de school en de buurt. We voorzien financiële ondersteuning vanuit de overheid voor de inrichting van de schoolstraten.

### 2. Kindnorm: kinderen en ouderen zijn de meest kwetsbare weggebruikers. We stemmen onze infrastructuur af op hen.

Actieve weggebruikers worden vaker slachtoffer van verkeersongelukken. Daarom is hun veiligheid prioritair. We hanteren bij alle verkeerswerken en -ingrepen het STOP-principe (volgorde van prioriteiten: Stappen, Trappen, openbaar vervoer en pas dan Personenwagens) en het kind, de senior en de persoon met een handicap of beperkte mobiliteit als norm. Een verkeerssituatie is pas voldoende veilig als zij zich er zelfstandig en zonder problemen in kunnen begeven, naar het voorbeeld van 8-80 cities van Gil Penalosa.

Kinderen hebben het recht om zelfstandig te kunnen participeren in het verkeer, met een minder noodzakelijk aanwezige beschermingsreflex. Daarom weren we het autoverkeer zo veel mogelijk uit de schoolomgeving en houden we de snelheid van de auto zo laag mogelijk. In de ruimere omgeving wordt gemotoriseerd verkeer zo veel mogelijk gescheiden van niet-gemotoriseerd verkeer, door aparte beddingen, andere wegen en/of ongelijkvloerse kruisingen. Groen pleit voor:

- het toepassen van de kindnorm in mobiliteitsplannen: inrichting van openbaar domein, infrastructuur en snelheid worden aangepast aan jonge verkeersdeelnemers. Aan de scholen voorzien we signalisatie op kindelhoogte.
- straten op mensenmaat: 300 km extra fietsstraten
- speelweefsel en kindlinten zodat kinderen zich over een ruimere omgeving veilig kunnen bewegen: dit zijn veilige en op kindermaat ingerichte routes die belangrijke plekken voor kinderen met elkaar verbinden (woning, school, speelterrein)
- permanente ingrepen om de vervoersautonomie van kinderen en ouderen te verbeteren, zoals het knippen van straten en de invoering van een circulatieplan

### 3. Veilig oversteken is een topprioriteit: alle kruispunten worden conflictvrij tegen 2020

We pakken wandel- en fietsroutes van en naar school in hun geheel aan. Geen zwakke schakels meer, alle oversteekplaatsen moeten veilig zijn voor actieve weggebruikers. Op dit moment hebben nog te veel lichtengeregelde kruispunten een systeemfout: afslaand autoverkeer en doorgaand fiets- en voetgangersverkeer krijgt gelijktijdig groen licht. Elk schoolkind leert dat het bij groen licht veilig is om de straat over te steken maar in de praktijk kan dit voor ongevallen zorgen. Deze systeemfout moet zo snel mogelijk hersteld worden zodat tegen 2020 100% van de kruispunten een conflictvrije verkeerslichtenregeling heeft. Dit is een gedeelde verantwoordelijkheid van alle wegbeheerders. In steden en dorpskernen passen we de verkeerslichten zo aan dat fietsers en voetgangers dubbel zo lang groen krijgen als automobilisten.

#### 4. Woon-schooltraject is vrij van zwaar verkeer

Zware vrachtwagens horen niet thuis tussen fietsende kinderen. Ze worden geweerd in de buurt van scholen en in de woonstraten door middel van een tonnagebeperking. In steden kan een distributiecentrum aan de rand voorkomen dat grote vrachtwagens zich door het centrum moeten wringen. Goederen worden op bestemming gebracht via kleinere (elektrische)bestelwagens of cargofietsen. Ook leveringen en werfverkeer worden aan het begin en einde van de schooltijden geweerd. Venstertijden worden vastgelegd in samenspraak met scholen, de bouwsector, leveranciers, en andere partners. Lokale besturen sluiten hiervoor een Charter werftransport af.

Groen spoort minister Weyts aan om eindelijk werk te maken van het Vlaams vrachtrouten netwerk. Zo'n netwerk stuurt zwaar verkeer over de hoofdwegen en verbiedt ze in "kwetsbare gebieden". De controle daarop gebeurt via camera's met nummerplaatherkenning. Het vrachtrouten netwerk ligt al klaar sinds het einde van de vorige legislatuur maar de invoering is door minister Weyts steeds voor zich uitgeschoven. Op dit moment kan de minister zelfs niet aangeven wanneer dit netwerk zal worden ingevoerd. Dat is extra pijnlijk aangezien uit onderzoek dat de slimme kilometerheffing voor vrachtwagens het sluipverkeer op het onderliggende wegennet heeft doen toenemen en er een stijging is van het aantal dodelijke ongevallen met vrachtwagens.

#### 5. Kinderen leren over mobiliteit, wegbeheerders leren van kinderen

Kinderen zouden naar school moeten kunnen fietsen en wandelen vanaf de allereerste schooldag in de kleuterschool. Leerlingen op de basis- en middelbare school betrekken we op interactieve wijze bij het uitteken van fietsrouteplannen van en naar school. Groen zorgt ervoor dat kinderen ook betrokken worden bij de (her)inrichting van woon- en schoolbuurten. Dat doen we door kinderen van alle leeftijden een stem te geven in ruimtelijke plannen van de steden en gemeentes. Zij zijn de ervaringsdeskundigen en kunnen vanuit die rol waardevolle insteken geven voor het ontwerp van pleinen en straten.

We integreren de fiets in leerplannen, we voorzien oefen-parcoursen op de speelplaats en zetten in op vaardigheden in het verkeer. Om kinderen van jongs af aan vertrouwd te maken met ons verkeerssysteem besteden we er vanaf de basisschool meer aandacht aan. Bovenop het vak 'Verkeer' werken we aan praktijkervaring. Op die manier worden potentiële angst en terughoudendheid om zich in het verkeer te begeven getemperd (ook bij ouders) en bouw je vertrouwen en de gewoonte op om je zelfstandig en veiliger te verplaatsen. We passen voor een verkeersveiligheidsvisie die de verantwoordelijkheid vooral bij de zwakke weggebruikers zelf legt door enkel in te zetten op fluo hesjes en het dragen van een helm.

#### VOORBEELDEN UIT DE PRAKTIJK: GENT en BONHEIDEN

De plannen van Groen hebben hun effectiviteit de afgelopen legislatuur ook al bewezen. Het circulatieplan maakt **Gent** veilig, leefbaar en bereikbaar. Het resultaat laat zich voelen:

- 25 procent meer fietsers, 28 procent meer tram- en busgebruikers tijdens de avondspits, 12 procent minder autoverkeer.
- Op 22 van de 29 onderzochte locaties is een verbetering van de luchtkwaliteit merkbaar.
- De luchtvervuiling daalt gemiddeld met 18 procent. Dat is dubbel zo snel als in de rest van Vlaanderen
- 55 procent van de Gentenaars vindt het Circulatieplan een goede tot zeer goede zaak. Vooral fietsers en treinreizigers zijn bijzonder tevreden (77 en 75 procent).

Ook in **Bonheiden** zijn de resultaten straf. Bonheiden bouwt een gemeentedeckend netwerk van fietsstraten uit en zet in op nieuwe markeringen, campagnes en monitoring. Het veiliger maken van veelgebruikte fietsroutes, in combinatie met het belonen van scholieren die met de fiets naar school gaan, deed het fietsgebruik er de afgelopen 6 jaar stijgen van 12 naar 60%. Bonheiden, een landelijke gemeente die van nul begon, laat Vlaanderen zien dat een omslag naar een sterk fietsbeleid binnen een legislatuur kan. Wat we in Gent en Bonheiden realiseren, willen we nu toepassen in de rest van Vlaanderen.