

Vlot en veilig verkeer dat levens spaart: Groen lanceert een plan met 10 speerpunten

Inleiding

Jaarlijks vallen er in België meer dan 700 verkeersdoden. Procentueel gezien zijn we hiermee trieste koplopers in Europa. In België heb je dubbel zo veel risico om slachtoffer te worden van een verkeersongeluk als in Nederland, het Verenigd Koninkrijk of Zweden. Het aantal fietsslachtoffers in ons land blijft jaar na jaar toenemen.

Groen wil werk maken van een **mobilitéitssysteem op maat van de actieve en meest kwetsbare weggebruiker**. Iedereen moet zich duurzaam, veilig en zelfstandig kunnen verplaatsen. Om dat te bereiken, moeten de verhoudingen tussen de verschillende transportmodi anders dan vandaag. En de meest kwetsbare weggebruikers moeten de norm worden: kinderen, senioren en personen met een beperkte mobiliteit. Ze zijn nu oververtegenwoordigd in de ongevalsstatistieken. Hiervoor hebben we een inclusief beleid nodig, gecombineerd met een technologische innovatie, een geleidelijke gedragswijziging en samenwerking tussen burgers, middenveld, overheid, privé en andere doeners. Verkeersveiligheid vereist blijvende aandacht, financiering, empathie en *sense of urgency*. Verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid gaan hand in hand. Mobiliteit en de inrichting van onze publieke ruimte zijn sterk verweven en moeten altijd samen bekeken en behandeld worden. Enkel zo kunnen beide 'omhoog'. Het openbaar domein is een verkeers- maar vooral ook een verblijfsruimte waarin omgevings- en luchtkwaliteit een niet te onderschatten rol spelen, wat vaak wordt vergeten.

Met Groen willen we volop gaan voor een verkeersveiligheidsversnelling. Het **aantal verkeersdoden moet drastisch naar omlaag**, onze wegen moeten stukken veiliger. Met voldoende politiek engagement kunnen op korte termijn grote stappen voorwaarts gezet worden. Ons verkeersveiligheidsplan speelt zich af op alle niveaus: lokaal, Vlaams en federaal. Per niveau stellen we een aantal maatregelen voor.

Algemeen houden we een pleidooi voor **betere afstemming tussen verschillende overheden bij het aanpakken van een structureel probleem in de verkeersinfrastructuur**. Groen stelt voor om één instantie verantwoordelijk te maken voor de heraanleg van wegen, in plaats van de vele die nu onvermijdelijk de beveiliging van een zwart punt vertragen. Vooral het feit dat verschillende instanties verantwoordelijk zijn voor de werken, is een probleem. Er zijn zo veel partners die elk hun zeg moeten doen waardoor er altijd wel iets is. Om een weg aan te pakken moeten we rekening houden met het AWW, De Lijn, de stad, Vlaanderen... Zelfs als iedereen constructief is, is er op die manier vertraging. Er zou één instantie verantwoordelijk moeten zijn, zodat knopen kunnen worden doorgehakt, en een versnelling mogelijk is om de verkeersinfrastructuur echt veiliger te maken.

LOKALE MAATREGELEN

1. 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, OV 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.

2. Veilig oversteken is topprioriteit: alle kruispunten worden conflictvrij tegen 2020

Wegen, kruispunten en fietspaden kunnen wel zodanig aangelegd worden dat de kans op een ongeval kleiner wordt en de impact ervan zo miniem mogelijk is. Voorbeelden zijn de zogenaamde zelfverklarende wegen, die veilig gedrag uitlokken door hun slim ontwerp, akoestische kantmarkeringen (ribbelstroken), obstakelvrije zones en afscheidingen.

Alle kruispunten moeten veilige oversteekplaatsen 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 dus vaak 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 dan automobilisten.

3. Straten op mensenmaat: 300 kilometer extra fietsstraten

Straten op mensenmaat geven meer voorrang aan actieve weggebruikers. Naar Gents voorbeeld maken we de drukste fietsstraten terrein voor fietsers. In een fietsstraat mogen fietsers de volledige breedte van de rijbaan (eenrichtingsverkeer) of de helft van de rijbaan langs de rechterzijde (tweerichtingsverkeer) gebruiken. Gemotoriseerde voertuigen mogen fietsers niet inhalen en maximum 30 kilometer per uur rijden. Dure ingrepen zijn hiervoor niet nodig: in Bonheiden werd een een netwerk van meer dan 25 kilometer van fietsstraten en 'fietsvriendelijke' straten ingericht door een slimme combinatie van verkeersborden en wegmarkeringen. Tegen 2020 breiden we het netwerk van fietsstraten uit met 300 km.

In speel-, leef- en schoolstraten moet de auto tijdelijk wijken om kinderen veilige speel- en bewegingsruimte te geven.

De bestaande veilige fietsroutes met elkaar verbinden kan al een forse stap vooruit zijn. Nu zijn er teveel zwakke schakels tussen de veilige routes. We maken van die verbindingspunten een topprioriteit.

REGIONALE MAATREGELEN

4. Het vrachtroutenetwerk: vrachtverkeer weren in de buurt van scholen

Zware vrachtwagens horen niet thuis tussen fietsende kinderen. We pleiten voor een vrachtroutenetwerk, dat vrachtwagens weert 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 op bepaalde tijdstippen (bijvoorbeeld begin en einde van de schooltijden) geweerd. Venstertijden worden vastgelegd in samenspraak met scholen, de bouwsector, leveranciers, en andere partners.

5. De rijopleiding focust te veel op de technische vaardigheden van het autorijden: we gaan naar een brede mobiliteitsopleiding.

De rijopleiding moet uitgebreid worden en aandacht besteden aan meer dan enkel de technische vaardigheden van het autorijden. Gevaarherkenning, risicoperceptie en –acceptatie, dodehoekproblematiek, *eco-driving* en sociaal rijgedrag vormen een cruciaal onderdeel van de rijopleiding. Aangezien autorijden een levenslang leerproces is, pleiten we voor terugkomdagen voor wie langer dan tien jaar zijn rijbewijs heeft. Naar het voorbeeld van Denemarken willen we – voor wie rijles volgt bij een rijsschool – de lesuren opgedreven zien naar 24 uur theorie en 28 uur praktisch. De overheid komt tussen in de meerkost hiervan en voorziet hogere subsidies, zodat de eigen bijdrage kan dalen of minstens gelijk kan blijven.

6. We investeren fors in infrastructuur voor voetgangers en fietsers: budget maal 3 voor 500 km extra fietspad per jaar

Groen wil het totale jaarlijkse budget ten bate van actieve mobiliteit (infrastructuur, sensibilisering en vergoeding) verdrievoudigen van 100 naar 300 miljoen euro jaarlijks. We hebben een fikse achterstand opgelopen en de huidige investeringsmiddelen volstaan daarom ook niet. Investeringsmiddelen in fietsveiligheid betalen zichzelf tot 14 keer terug. Tel daarmee de winst die je boekt op vlak van gezondheidszorg en klimaat, en het is duidelijk dat een massa-investering in mobiele infrastructuur een goede investering is. Groen wil investeren in de systematische aanleg van fietssnelwegen, betere signalisatie en de aanleg van meer en veiligere fietspaden en fietsinfrastructuur. De doelstelling is om per jaar 500 km fietspad langs gewestwegen (opnieuw) aan te leggen.

7. Centrumsteden op mensenmaat: kernen worden autovrij, de bebouwde kom zone 30.

We voeren voetgangersgebieden in in alle Vlaamse centrumsteden. Stads- en dorpscentra worden zoveel mogelijk autovrij gemaakt. Op die manier worden deze drukke gebieden niet alleen veiliger, maar houden we ook fijn stof, schadelijke gassen, geluids- en geurhinder buiten en bevorderen we zo ieders gezondheid.

Bij decreet voeren we zone 30 in in de bebouwde kom en maken dit snelheidsregime voor iedere weggebruiker leesbaar. Een afwijking naar 50 km/u bij aanwezigheid van een (aanliggend) fietspad en mits motiveringsplicht is mogelijk. Een voetganger die wordt aangereden bij een snelheid van 32 km/u heeft 95 procent kans om dit te overleven. Bij 48 km/u is dat nog maar 55 procent.

FEDERALE MAATREGELEN

8. We voeren het rijbewijs met punten in. Goed rijgedrag wordt beloond, gevaarlijk gedrag bestraft

We gaan voor een rijbewijs met punten dat goede bestuurders beloont en slechte bestuurders bestraft, en dit vanaf 1 juni 2019.

We voeren opkomend flitsen als standaard in. Bij opkomend flitsen wordt de voorste nummerplaat gefotografeerd. Dit laat ook toe om via automatische gezichtsherkenning de bestuurder te identificeren en zo deze efficiënter te sanctioneren.

Ook wat alcohol betreft, treden we strenger op. De pakkans moet omhoog. Slechts 17% van de Belgen werd vorig jaar gecontroleerd op alcohol terwijl de doelstelling van de Straten Generaal voor verkeersveiligheid 1 op 3 chauffeurs is. Groen vraagt een verhoging van het aantal controles naar minimum 500.000 tijdens de BOB-wintercampagne, 400.000 tijdens de zomercampagne en nog eens 500.000 tijdens de overige maanden. Voor 2017 lagen deze cijfers op 438.800 (winter-BOB), 319.006 (zomer-BOB) en naar schatting 260.000 controles tussendoor. Daarnaast wordt ook gecontroleerd op onverzekerd rijden en op het keuringsbewijs. Een inbreuk op deze zaken wordt vaak gezien als een reden om vluchtmisdrijf te plegen.

9. Het verklikken van controles, via apps of de radio, wordt verboden.

Het aankondigen van mobiele controles wordt bij wet verboden. Controles dienen niet om bestuurders op de plaats van de controle te doen vertragen of ervoor te zorgen dat ze een blokje omrijden wanneer ze een glas te veel op hebben, maar wel om slachtoffers te vermijden. Groen pleit voor een verbod op verklikkers voor snelheids- en alcoholcontroles zoals ook in Frankrijk van toepassing is en voor een verbod van de aankondigingen van flitscontroles op de radio.

10. Met intelligente snelheidsaanpassing zorgen we er op termijn voor dat autobestuurders niet meer te snel kunnen rijden

De technologie staat ons al toe om het aantal snelheidsovertredingen te beperken, door middel van ISA: Intelligente Snelheids Assistentie. Deze technologie kan standaard ingebouwd worden in wagens. Ze geeft tegendruk wanneer de automobilist het gaspedaal te enthousiast indrukt, of kan er zelfs voor zorgen dat de auto niet harder kan rijden dan de maximaal toegelaten snelheid. Op termijn wil Groen dat alle wagens standaard worden uitgerust met ISA, en dus pleit Groen ook op Europees niveau voor dergelijke regelgeving.