

HET NIEUWE PARADIGMA VOOR EEN VEILIGE STAD

Vandaag hebben we de kennis en de middelen om verkeersdoden en ernstig gewonden in stedelijke straten te elimineren en om de levenskwaliteit en de gezondheid van onze burgers aanzienlijk te verbeteren.

Verkeersveiligheid is een wereldwijd probleem en steden spelen hierin een cruciale rol. Het implementeren van een 'Vision Zero'-aanpak vereist politiek leiderschap, strategische duidelijkheid en doortastende actie, evenals de betrokkenheid van alle stakeholders - verkozen functionarissen, verkeersdeskundigen en mobiliteitsambtenaren, en burgers.

We hebben effectieve oplossingen nodig, en een betrouwbaar paradigma voor hun ontwikkeling en implementatie. Een groeiend aantal steden gaat deze uitdaging aan. We moeten de verspreiding en de adoptie van de principes waarop hun succesvolle praktijken zijn gebaseerd, opvoeren. Daarom,

Erkennen wij, de steden, de volgende principes als noodzakelijk voor een goed en effectief verkeersveiligheidsbeleid:

1. Onze straten, onze verantwoordelijkheid

Doden en zwaargewonden zijn geen onvermijdelijk bijproduct van stedelijke mobiliteit. Verkeersongevallen en risicogedrag hebben onderliggende structurele oorzaken waar steden op kunnen inspelen. Een 'veilige-systeem-aanpak' richt zich op de interactie tussen weggebruikers, voertuigen en infrastructuur in onze straten. Alle onderdelen van dit systeem moeten worden verbeterd. Als mensen fouten maken of een onderdeel faalt, zijn weggebruikers nog steeds beschermd.

2. Geef niet de schuld, bescherm

Mensen hebben uiteenlopende behoeften en mogelijkheden. Veiligheidsbeleid moet rekening houden met mensen die fouten maken, automobilisten die zich niet volledig bewust zijn van het gevaar dat hun gedrag met zich mee kan brengen, evenals mensen die jonger of ouder zijn of een handicap hebben. Deze uitdagingen moeten worden aangepakt door zorgvuldige planning, realistisch beheer, universeel ontwerp en strikte handhaving.

3. Stadsstraten zijn geen snelwegen

Voor wandelen en fietsen in de stad is geen rijbewijs vereist en zijn er geen leeftijdsgrenzen. Stadsstraten zijn een andere omgeving dan autosnelwegen en steenwegen en vereisen een specifieke veiligheidsaanpak. Ze vormen het hart van onze gemeenschappen en moeten gezonde en aantrekkelijke plekken zijn om te wonen, werken, spelen en zaken te doen. De veiligheid van een straat hangt af van de veiligheid van de meest kwetsbare gebruikers.

4. Mobiliteit moet veilig zijn, anders wordt ze niet duurzaam

Verkeersonveiligheid wordt vaak genoemd als de belangrijkste belemmering om meer te gaan lopen of fietsen, ook door ouders die hun kinderen liever naar school rijden. Straten moeten veilig zijn voor mensen om duurzame vervoerswijzen te omarmen, en voor steden om klimaatverandering tegen te gaan. Het verbeteren van de veiligheid van onze steden zal het potentieel verhogen voor wandelen, fietsen, openbaar vervoer en een toenemend aantal gedeelde micromobiliteitsdiensten om klimaat- en luchtkwaliteitsdoelstellingen te bereiken.

5. Veiligheid leidt tot efficiëntie

Snelheid verminderen is een van de belangrijkste maatregelen die steden kunnen nemen om hun straten veiliger te maken. Een persoon heeft ongeveer vijf keer minder

kans om dodelijk gewond te raken als hij wordt aangereden bij 30 km/u dan bij 50 km/u. Bredere rijstroken, hogere snelheidslimieten en verkeerslichten die het gemotoriseerde verkeer begunstigen, zijn niet de oplossing voor stedelijke congestie. Verbetering van de omstandigheden voor lopen, fietsen en openbaar vervoer vermindert de behoefte aan gemotoriseerde verplaatsingen. Efficiëntie moet voor alle vervoerswijzen werken en mag de veiligheid van sommige ervan niet in gevaar brengen.

6. Risico's bij de bron verminderen

Door hun hogere snelheid, grotere massa en sterkere structuur vormen gemotoriseerde voertuigen de belangrijkste bron van risico in de stad. Het reduceren van hun aantal betekent ook een reductie van het gevaar dat ze vormen. Maatregelen om risicovol gedrag van automobilisten te verminderen, moeten voorrang hebben op beperkingen van het vrije verkeer van personen die lopen, fietsen of het openbaar vervoer gebruiken.

7. Eerlijkheid en keuzevrijheid

Auto's en vrachtwagens vormen een lager risico voor hun gebruikers, ten koste van een hoger risico voor andere weggebruikers. Decennia van mobiliteitsbeleid ten gunste van gemotoriseerd verkeer hebben geleid tot een onevenwicht dat voor sommige vervoerswijzen een hoger risico met zich meebrengt, de beschikbare opties ontwricht, en de keuzevrijheid vermindert. De opkomst van micromobiliteit heeft aangetoond welke impact dit heeft, wanneer e-scooters op voetpaden worden gebruikt omdat hun gebruikers bang zijn voor gemotoriseerde voertuigen op de rijbaan, wat op zijn beurt leidt tot veiligheidsproblemen voor voetgangers. Multimodaliteit impliceert kwetsbaarheid en we moeten de veiligheid voor alle vervoerswijzen garanderen.

8. Het recht om te weten

Goede data vormen de basis voor een goed beleid. Overheidsinstanties moeten samenwerken en adequate middelen inzetten om gegevens over verkeersveiligheid te verzamelen en te analyseren. Het maatschappelijk middenveld (met inbegrip van

burgers, de wetenschap en de media) heeft recht op gemakkelijke toegang tot en inzicht in relevante informatie over verkeersongevallen en de dodelijke slachtoffers en gewonden die ze veroorzaken. Openheid over data over verkeersveiligheid dient het algemeen belang en draagt bij aan een verbetering van de situatie.

9. Technologie kan een belofte zijn, geen alibi

We hebben technologie nodig die het aantal auto's kan verminderen en ze veiliger kan maken, zoals Intelligent Speed Assistance. Toch mag technologische innovatie nooit een bron van nieuwe beperkingen voor voetgangers en fietsers worden, bijvoorbeeld de vereiste omt mensen en openbare straten "machine-readable" te maken. Technologie voor de toekomst mag de implementatie van oplossingen die vandaag nodig zijn, niet vertragen.

10. Laat steden leiden

Steden die innoveren en toonaangevend zijn op het gebied van verkeersveiligheid, moeten in staat worden gesteld om het beleid op nationaal en internationaal niveau mee vorm te geven, en wetgeving moet steden helpen de nodige stappen te nemen om de veiligheid in hun straten te waarborgen. Steden moeten worden aangemoedigd om hun ervaringen te delen met hun nationale en internationale collega's en moeten worden ondersteund als voorvechters van verkeersveiligheid.

Wij, de steden, ondernemen nu actie.

Om steun te betuigen of meer informatie te verkrijgen:

Pedro Homem de Gouveia

Coördinator Verkeersveiligheid, POLIS

pgouveia@polisnetwork.eu