

Vlaams  
Parlement

ingediend op **1689** (2017-2018) – Nr. 1  
19 september 2018 (2017-2018)

## **Conceptnota voor nieuwe regelgeving**

van Lode Ceysens, Martine Fournier, Dirk de Kort,  
Karin Brouwers, Orry Van de Wauwer en An Christiaens

betreffende maatregelen  
om de fietsveiligheid te verhogen

## TOELICHTING

**1. Fietsveiligheid in Vlaanderen: vaststellingen en cijfers**

“Fietsers geven aan dat ze niet tevreden zijn over de fietsveiligheid. In het algemeen scoort fietsveiligheid slechts 5,4/10. Opmerkelijk: amper de helft van de Vlamingen vindt het veilig fietsen in hun buurt. 4 op 10 Vlamingen vindt het niet veilig genoeg om kinderen met de fiets naar school te laten gaan.” Dit is de conclusie van het Fiets-DNA-rapport van Fietsberaad Vlaanderen, dat gebaseerd is op een voor Vlaanderen representatief onderzoekspanel van meer dan duizend Vlamingen. De conclusie liegt er niet om: fietsers voelen zich niet veilig in het verkeer.

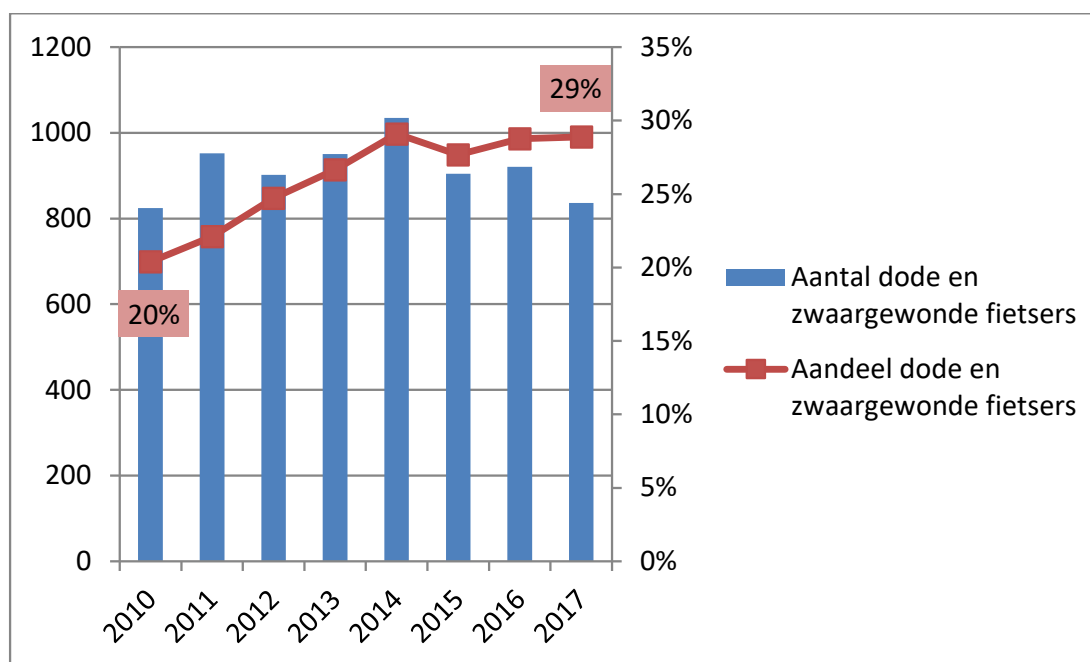
Dat subjectieve aanvoelen wordt gestaafd door de objectieve cijfers voor Vlaanderen. Het aantal dodelijke en zwaargewonde slachtoffers bij de fietsers baart zorgen. Terwijl het totale aantal doden en zwaargewonden in het verkeer in de periode 2010-2017 met 28,4 procent is gedaald, is het aantal dodelijke en zwaargewonde slachtoffers bij de fietsers in diezelfde periode met 1,5 procent toegenomen. Het aandeel fietsers in het totale aantal dodelijke en zwaargewonde slachtoffers stijgt zo van 20 procent in 2010 tot 29 procent in 2017.

FIETS	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Doden	62	55	76	75	73	78	65	66
Zwaargewonden	762	897	826	875	962	826	856	770
Totaal	824	952	902	950	1035	904	921	836

Bron: Statbel

ALLE WEGGEBRUIKERS	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Doden	441	451	413	406	404	396	339	302
Zwaargewonden	3601	3855	3237	3159	3153	2872	2864	2591
Totaal	4042	4306	3650	3565	3557	3268	3203	2893

Bron: Statbel



Het aantal lichtgewonde fietsers is in de periode 2010-2017 gestagneerd rond zeventienduizend slachtoffers per jaar. Ook op dat vlak is er dus geen verbetering merkbaar.

De halfjaarlijkse verkeersveiligheidsbarometer van Vias voor het eerste semester van 2018 bevestigt de bovenstaande cijfers voor Vlaanderen:

- in de eerste jaarhelft van 2018 vielen 22 dodelijke fietsslachtoffers. Dat zijn zes dodelijke slachtoffers meer of een stijging van 36,5 procent in vergelijking met de eerste jaarhelft van 2017;
- in dezelfde periode werden 3944 letselongevallen bij fietsers geregistreerd: een stijging van 3 procent in vergelijking met 2017.

De cijfers zijn bovendien een onderschatting. Niet alle fietsongevallen worden immers geregistreerd. Verkeersongevallen worden alleen maar in de statistieken opgenomen als de politie ter plaatse komt. Volgens verschillende schattingen gebeurt dat hooguit in de helft van de gevallen bij ongevallen met zwaargewonde fietsers, en voor alle fietsongevallen samen zelfs maar in een kwart van de gevallen. Ongevallen waarbij maar één fietser betrokken was, bijvoorbeeld een val, worden waarschijnlijk niet vaker dan een op de tien keer geregistreerd (bron: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV)).

Als de overheid werkelijk de 'schande van de 400' wil wegwerken en wil komen tot tweehonderd verkeersdoden in 2020 en nul verkeersdoden tegen 2050, dan zal ze op het vlak van fietsveiligheid een tandje moeten bijsteken. Als de overheid meer mensen op de fiets wil krijgen, moet ze de garantie kunnen geven dat fietsen op een veilige manier kan.

## **2. Maatregelen om de fietsveiligheid te verhogen**

### **a) Keuzes maken**

Verkeersveiligheid is een kwestie van keuzes maken. Daarbij moet het belang van de kwetsbare weggebruiker vooropstaan:

- het STOP-principe<sup>1</sup> moet in de praktijk consequent worden toegepast: voetgangers en fietsers krijgen voorrang;
- verkeersveiligheid moet altijd voorgaan op doorstroming.

### **b) Fietsveilige infrastructuur**

Onze infrastructuur moet worden afgetoetst aan de 8-80-regel: infrastructuur die leesbaar en helder is voor zowel een 8-jarige als voor een 80-jarige, is goed ingericht voor iedereen. Bij infrastructuurwerken moet een fietsreflex vooropstaan. Infrastructuurprojecten moeten geëvalueerd worden op fietsveiligheid.

Kruispunten moeten integraal conflictvrij worden ingericht. Daarbij worden keuzes gemaakt volgens de onderstaande beslissingsladder:

- 1° ongelijkgrondse kruisingen door (fiets)bruggen en (fiets)tunnels;
- 2° volledig conflictvrije verkeerslichtenregeling zoals 'vierkant groen', waarbij alle fietsers en voetgangers tegelijk groen licht hebben, of kruispunten waarbij alle takken conflictvrij zijn ingericht;
- 3° 'voorstart' voor fietsers, die het eerst kunnen vertrekken omdat ze sneller groen licht krijgen of vóór de andere voertuigen kunnen voorsorteren op een fietsopstelvak.

---

<sup>1</sup> De afkorting STOP staat voor: eerst stappers, dan trappers, dan openbaar vervoer en tot slot privévervoer.

Zwarte punten moeten versneld worden weggewerkt. Bij het opstellen van de dynamische lijst van zwarte punten moeten fietsers extra meegeteld worden bij de berekening van de puntenscore om gevaarlijke punten te detecteren. Fietsongevallen worden immers ondergeregistreerd (zie hierboven). Door fietsers extra te laten meetellen wordt die onderregistratie minstens deels gecompenseerd.

De dynamische lijst van zwarte punten wordt opgesteld op basis van de laatste ongevallencijfers. Er moet ook aandacht gaan naar kruispunten die zo gevaarlijk of slecht ingericht zijn, dat fietsers er niet durven komen, waardoor er dus ook geen fietsongevallen kunnen gebeuren. Die kruispunten halen de dynamische lijst niet, maar vragen toch om aangepakt te worden. Bovendien kan niet zomaar geconcludeerd worden dat een bepaald gevaarlijk punt niet langer zwart is, omdat er enkele jaren op rij geen dodelijk ongeval heeft plaatsgehad. Het louter verstrijken van tijd mag zwarte punten niet witwassen. Het werken met de dynamische lijst moet daarom kritisch onder de loep worden genomen.

Fietsers vragen kwaliteitsvolle, fijnmazige en veilige fietspaden en verbindingen. Vlaanderen heeft op dat vlak een grote achterstand in vergelijking met Nederland en Denemarken. Het Rekenhof liet weten dat het volgens zijn berekeningen nog vijftig jaar duurt voor het Vlaamse bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF) af is. Zelfs al wordt het BFF steeds uitgebreider en heeft dat een impact op de realisatiegraad, een dergelijke timing is uiteraard onaanvaardbaar. Het netwerk moet versneld worden afgewerkt. De komende jaren zullen extra inspanningen voor een kwaliteitsvolle fietsinfrastructuur nodig blijven en zelfs nog opgevoerd moeten worden:

- missing links in het BFF moeten zo snel mogelijk weggewerkt worden en het fietssnelwegennetwerk moet afgewerkt worden zodat fietsers zonder omwegen de kortste en veiligste route kunnen nemen;
- het Vlaamse Gewest moet de middelen voor fietsinfrastructuur verdubbelen van 100 miljoen euro naar 200 miljoen euro;
- de doorlooptijd voor de aanleg van fietspaden moet verkort worden. De bevoegde diensten moeten onteigeningen sneller afhandelen;
- langs gewestwegen moet er ingezet worden op zo veel mogelijk fietspaden die van de weg afgescheiden zijn: auto- en fietsverkeer moet zo veel mogelijk 'ontvlecht' worden;
- fietspaden moeten voldoende breed zijn, een vereiste die met de opkomst van de (snelle) elektrische fiets nog belangrijker wordt;
- de functie en inrichting van de wegen, en de toegelaten snelheid moeten op elkaar afgestemd zijn;
- de fietspaden moeten beter onderhouden worden. De helft van de eenzijdige ongevallen is te wijten aan de staat van het wegdek. Klachten over de staat van fietspaden moeten geregistreerd worden en snel worden aangepakt. Er moeten doelstellingen worden vooropgesteld voor de afhandelingssnelheid van de oplossing;
- volgens het nieuwe lichtplan van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) mogen fietspaden die verder dan 10 kilometer van een stedelijke kern liggen, niet langer verlicht worden. Daardoor moeten heel wat fietspaden het zonder verlichting stellen, wat niet bevorderlijk is voor de fietsveiligheid. Die maatregel moet herzien worden. Er moet voor voldoende verlichting gezorgd worden. Verlichting die de fietser 'volgt' via sensoren, kan lichtvervuiling vermijden. Er moet ook gezocht worden naar andere innovatieve oplossingen die de zichtbaarheid en dus de veiligheid van fietsers verhogen, zoals de 'lichtgevende' fietspaden die de stad Dendermonde momenteel aan het uittesten is.

### **c) Schoolstraten**

Schoolstraten worden een halfuur voor en na schooltijd afgesloten: alleen voetgangers en fietsers mogen er nog door. Op die manier moet de luchtkwaliteit en

verkeersveiligheid rond scholen verbeteren. Een schoolstraat wordt ingericht in overleg met de school, de buurt en de ouders. Op plaatsen waar dergelijke schoolstraten werden ingevoerd, zijn de reacties positief. Meer ouders laten de auto staan omdat ze niet tot voor de schoolpoort kunnen rijden en kiezen ervoor om te voet of met de fiets hun kinderen te brengen en te halen. Voorbeelden uit de praktijk leren dat een 'modal shift' van 20 procent gehaald wordt. Dat betekent dat het autoverkeer in schoolstraten met 20 procent daalt. De schoolomgeving wordt daardoor verkeersveiliger. Ook de kinderen zelf zijn enthousiast. Ze komen vaker te voet of met de fiets naar school, en mogen soms zelfs alleen naar school gaan van hun ouders. Dergelijke schoolstraten moeten breed toegepast worden. De campagne 'Peraat voor de Schoolstraat' van minister Hilde Crevits heeft heel wat scholen en lokale besturen op korte termijn ertoe aangezet om bij de start van het nieuwe schooljaar een schoolstraat in te richten.

#### **d) Vrachtwagens**

Heel wat dodelijke ongevallen met fietsers zijn dodehoekongevallen. Conflicterend verkeer tussen vrachtwagens en fietsers moet zo veel mogelijk vermeden worden. Vrachtwagens hebben geen plaats in de ruime schoolomgeving en in de stads- of dorpskern bij het begin en einde van de schooltijden. Naar het voorbeeld van onder meer Kortrijk, Aarschot, Hasselt, Beveren-Waas en Neerpelt moeten meer lokale overheden charters sluiten met de transport- en bouwsector om vrachtverkeer tijdens het begin en einde van de schooltijden te vermijden. Met behulp van camera's kan dat eenvoudig gecontroleerd worden.

Tijdens de vorige legislatuur is het Vlaamse vrachtrouten netwerk uitgetekend. Het vrachtrouten netwerk heeft tot doel zwaar verkeer langs bepaalde wegen te sturen, met aandacht voor de leefbaarheid en veiligheid van woonkernen. Dat netwerk werd jammer genoeg niet gerealiseerd tijdens de huidige legislatuur. Er moet dringend werk van gemaakt worden.

In het kader van de invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens wordt er 40 miljoen euro voor flankerend beleid uitgetrokken voor de sector. Daarnaast zijn er extra inkomsten die ook naar flankerend beleid kunnen gaan. Rijassistentiesystemen en extra veiligheidssystemen ter voorkoming van dodehoekongevallen kunnen daarmee gefinancierd worden. De sector moet gesensibiliseerd worden om van die budgetten gebruik te maken.

Dodehoekongevallen komen vooral op kruispunten voor. Conflictvrije kruispunten verhinderen dat fietsers die rechtdoor rijden en vrachtwagens die rechts afslaan, elkaar kunnen kruisen. Er moet daarom extra worden ingezet op het verkeersveiliger maken van kruispunten, waarbij verkeersveiligheid voorgaat op doorstroming (zie hierboven).

#### **e) Gedrag van fietsers en andere weggebruikers**

Onveilig verkeersgedrag van andere weggebruikers die bijvoorbeeld te hard rijden, afgeleid zijn door het gebruik van digitale media, het rode licht negeren, rijden onder invloed, parkeren op fietspaden enzovoort verhoogt de kans op ongevallen, in het bijzonder ook de kans op ongevallen met fietsers. De indieners van deze conceptnota stellen de volgende maatregelen voor:

- evaluatie van de vernieuwde rijopleiding. Daarbij wordt nagegaan of toekomstige automobilisten de juiste attitude in de praktijk wel voldoende aanleren;
- voldoende politiecontroles, waarbij het behalen van het streefcijfer van de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid de doelstelling is. Dat houdt in dat een op de drie bestuurders gecontroleerd wordt op alcohol- en druggebruik en op gordeldracht, wat neerkomt op ongeveer 2,1 miljoen bestuurders. Daarnaast moeten 40 miljoen voertuigen worden gecontroleerd op snelheid. Het rijbewijs

met punten vormt daar het sluitstuk van. Ook in schoolomgevingen, waar een zone 30 geldt, moet de pakkans naar omhoog;

- meer fietsbrigades, zodat controles op fietsmaat mogelijk worden;
- extra sensibiliseringscampagnes om bestuurders attent te maken op de kwetsbaarheid van zwakke weggebruikers, zodat ze bijvoorbeeld beter opletten als ze hun autodeur openzwaaien.

Ook het gedrag van de fietsers zelf kan onveilige verkeerssituaties in de hand werken. De indieners van deze conceptnota pleiten voor de onderstaande acties:

- smartphonegebruik, fietsen onder invloed, rijden zonder goede fietsverlichting, niet op het fietspad rijden of in de verkeerde richting fietsen enzovoort verhogen het risico op een ongeval. Ook op dat vlak is handhaving, sensibilisering en fietseducatie belangrijk;
- jongeren en ouderen zijn extra kwetsbaar. In het basis- en secundair onderwijs moet voldoende aandacht gaan naar mobiliteitseducatie. Ook actieve (elektrische) fietsrijlessen voor jong en oud verdienen ondersteuning;
- het gebruik van een fietshelm moet actief worden bevorderd en fietsers moeten ervoor zorgen dat ze goed zichtbaar zijn in het verkeer, bijvoorbeeld door naast de reguliere fietsverlichting gebruik te maken van fluorescerend materiaal.

#### **f) Meten is weten**

Het Rekenhof beveelt in zijn rapport over fietspaden in Vlaanderen<sup>2</sup> aan om de effecten van fietspadinfrastructuur op het fietsgebruik en de verkeersveiligheid van fietsers te evalueren, en daarbij structureel gebruik te maken van ongevalgegevens.

Meten is weten, maar vandaag is er te weinig kennis over fietsongevallen. Het is bijvoorbeeld tekenend dat niet bekend is hoeveel dodehoekongevallen er in Vlaanderen gebeuren.<sup>3</sup> Er is bijgevolg behoefte aan meer en betere data, en aan studiewerk over fietsveiligheid en fietsongevallen.

Lode CEYSSENS  
Martine FOURNIER  
Dirk DE KORT  
Karin BROUWERS  
Orry VAN DE WAUWER  
An CHRISTIAENS

<sup>2</sup> Fietspaden in Vlaanderen, Realisatie en resultaten van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk, Verslag van het Rekenhof aan het Vlaams Parlement, Brussel, september 2017, p. 63.

<sup>3</sup> En niemand weet of dat veel is. 3 doden in 3 dagen door dodehoekongevallen, HLN, 29 juni 2018. (<https://www.hln.be/de-krant/en-niemand-weet-of-dat-veel-is~a6252bb40>).