

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 521
van **ANNICK LAMBRECHT**
datum: 4 februari 2020

aan **LYDIA PEETERS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Fietspaden langs gewestwegen - Tweerichtingsfietspaden (2)

Deze vraag dien ik in ter opvolging van mijn schriftelijke vraag nr. 25 van 11 oktober 2019.

1. Beschikt de minister over cijfers die aangeven hoeveel ongevallen met fietsers op een tweerichtingsfietspad werden geregistreerd in West-Vlaanderen, alsook per centrumstad van West-Vlaanderen?
Zo ja, graag een gedetailleerd overzicht.
2. Beschikt de minister over cijfers die aangeven hoeveel ongevallen met fietsers op een eenrichtingsfietspad werden geregistreerd in West-Vlaanderen, alsook per centrumstad van West-Vlaanderen?
Zo ja, graag een gedetailleerd overzicht.
3. Beschikt de minister over analyses die gemaakt worden van ongevallen met fietsers op tweerichtingsfietspaden? Wat zijn de oorzaken van ongevallen op deze fietspaden?

ANTWOORD

op vraag nr. 521 van 4 februari 2020

van **ANNICK LAMBRECHT**

1. Onderstaande tabel geeft de evolutie weer van het aantal letselongevallen met fietsers op tweerichtingsfietspaden langs gewestwegen in West-Vlaanderen voor de periode 2014 - 2018, evenals de ernst van de fietsslachtoffers (Originele bron: FOD Economie, AD Statistiek –Statistics Belgium).

Jaar	Dood	Zwaargewond	Lichtgewond	Aantal letselongevallen
2014	0	19	131	145
2015	1	16	93	113
2016	4	25	138	154
2017	0	12	97	105
2018	0	16	86	98

Vervolgens geven onderstaande tabellen de evolutie weer van het aantal letselongevallen met fietsers op tweerichtingsfietspaden langs gewestwegen in de West-Vlaamse centrumsteden voor de periode 2014 - 2018, evenals de ernst van de fietsslachtoffers (Originele bron: FOD Economie, AD Statistiek –Statistics Belgium).

Brugge:

Jaar	Dood	Zwaargewond	Lichtgewond	Aantal letselongevallen
2014	0	5	34	39
2015	0	8	28	37
2016	1	5	40	46
2017	0	1	26	27
2018	0	4	27	30

Kortrijk:

Jaar	Dood	Zwaargewond	Lichtgewond	Aantal letselongevallen
2014	0	0	5	5
2015	0	0	3	3
2016	0	0	4	4
2017	0	0	3	3
2018	0	2	3	5

Oostende:

Jaar	Dood	Zwaargewond	Lichtgewond	Aantal ietselangevallen
2014	0	2	15	15
2015	0	0	9	9
2016	0	1	12	13
2017	0	1	7	8
2018	0	1	6	7

Roeselare:

Jaar	Dood	Zwaargewond	Lichtgewond	Aantal ietselangevallen
2014	0	0	3	3
2015	0	0	3	4
2016	0	0	4	3
2017	0	0	5	3
2018	0	0	3	3

2. Onderstaande tabel geeft de evolutie weer van het aantal ietselangevallen met fietsers op eenrichtingsfietspaden langs gewestwegen in West-Vlaanderen voor de periode 2014 - 2018, evenals de ernst van de fietsslachtoffers (Originele bron: FOD Economie, AD Statistiek –Statistics Belgium).

Jaar	Dood	Zwaargewond	Lichtgewond	Aantal ietselangevallen
2014	4	31	238	273
2015	4	33	240	275
2016	2	29	250	281
2017	1	28	271	297
2018	5	50	341	400

Vervolgens geven onderstaande tabellen de evolutie weer van het aantal ietselangevallen met fietsers op eenrichtingsfietspaden langs gewestwegen in de West-Vlaamse centrumsteden voor de periode 2014 - 2018, evenals de ernst van de fietsslachtoffers (Originele bron: FOD Economie, AD Statistiek –Statistics Belgium).

Brugge:

Jaar	Dood	Zwaargewond	Lichtgewond	Aantal ietselangevallen
2014	0	5	58	64
2015	1	5	55	59
2016	0	8	41	50
2017	0	4	55	59
2018	0	9	54	62

Kortrijk:

Jaar	Dood	Zwaargewond	Lichtgewond	Aantal ietselongevallen
2014	0	4	34	40
2015	1	3	26	30
2016	0	3	29	31
2017	0	2	26	29
2018	0	5	37	42

Oostende:

Jaar	Dood	Zwaargewond	Lichtgewond	Aantal ietselongevallen
2014	0	3	16	20
2015	0	3	24	27
2016	0	4	21	23
2017	0	0	22	23
2018	0	4	27	31

Roeselare:

Jaar	Dood	Zwaargewond	Lichtgewond	Aantal ietselongevallen
2014	1	2	12	16
2015	0	4	13	18
2016	0	0	15	16
2017	0	1	18	18
2018	0	4	30	36

3. Op basis van de beschikbare ongevallendata is het niet echt mogelijk om de specifieke oorzakelijke factoren van ongevallen op tweerichtingsfietspaden te achterhalen. De geregistreerde ongevallencijfers (2014-2018, Originele bron: FOD Economie, AD Statistiek –Statistics Belgium) leren ons wel dat, van de ongevallen met fietsers op tweerichtingsfietspaden het overgrote deel een aanrijding tussen een personenwagen en een fietser betreft (57%), gevolgd door aanrijdingen tussen fietsers onderling (12%) en aanrijdingen tussen fietsers en bromfietsers (10%).

Beschouwen we de geregistreerde ongevalsfactoren bij de ongevallen met fietsers op tweerichtingsfietspaden, dan valt op dat de meest voorkomende ongevalsfactoren 'verleent geen voorrang' en 'val' zijn. Daarnaast worden 'controleverlies over het stuur', 'niet-reglementaire plaats op de rijbaan' en 'houdt geen afstand tussen weggebruikers' af en toe geregistreerd als ongevalsfactor.

Uit onderzoek blijkt echter wel een algemeen patroon. Op fietspaden hebben fietsers de verwachting gezien te worden en voorrang te krijgen van de bestuurder. Op fietspaden waar fietsers uit twee richtingen kunnen komen, kan dit gevaarlijk zijn, omdat bestuurders meestal slechts naar één richting kijken en niet verwachten dat fietsers uit de andere richting komen. Zo wezen ook eerdere onderzoeken naar de effecten van fietsinfrastructuur op de verkeersveiligheid in het kader van het Steunpunt Verkeersveiligheid enerzijds en door het verkeersbureau Timenco anderzijds reeds op het verwachtingspatroon van bestuurders ter hoogte van kruispunten met tweerichtingsfietspaden. Bestuurders (die uit een zijstraat of oprit komen of willen afslaan) kijken voornamelijk naar die zijde waar ze verkeer

verwachten. Dit zorgt ervoor dat bestuurders vaak niet naar de rechterkant van de fietsvoorziening kijken bij het oprijden van een kruispunt. Fietzers die uit de onverwachte – maar reglementaire – richting komen, worden dan sneller over het hoofd gezien. Daarom wordt door middel van markeringen en borden getracht om de bestuurder ook naar rechts te laten kijken om eventuele fietsers tijdig op te merken. Maar ook fietsers maken soms een verkeerde inschatting en anticiperen hierop te weinig.

Om verder zicht te krijgen op de oorzaken van fietsongevallen is diepte-onderzoek nodig. Dergelijk diepte-onderzoek zal deel uitmaken van de onderzoeksagenda verkeersveiligheid.

Daarnaast lanceert VSV dit voorjaar een fietsveiligheidscampagne waarbij wordt ingezet op het verbeteren van de fietsveiligheid door zowel fietsers als automobilisten aan te spreken op hun gedrag. De campagne wordt positief opgebouwd waarbij niemand wordt geïnviseerd. Deze aanpak toetst de VSV ook af bij relevante partners zoals Fietsberaad, Fietzersbond, VAB en Touring. De campagne is momenteel in uitwerking.