

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1022
van **ANNICK LAMBRECHT**
datum: 18 juni 2020

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

Verkeersveiligheid fietsers - Ongevallen ten gevolge van obstakels

Bij vier op de vijf zware fietsongevallen is geen gemotoriseerd voertuig betrokken. Fietsers zijn zich daar amper van bewust. Bij maar liefst 83 procent van de zware fietsongevallen is geen enkel gemotoriseerd voertuig betrokken. Dat blijkt uit een analyse van ziekenhuisopnames door de Vrije Universiteit Brussel en de UGent, samen met Universiteit Utrecht en de Nederlandse Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid. Soms botsen fietsers met een andere fietser of met een voetganger. Maar bij bijna zeven op de tien ongevallen, waarbij iemand in het ziekenhuis moet worden opgenomen, gaat het om een valpartij zonder andere betrokkenen of om een botsing met een obstakel. "Paaltjes zijn bijvoorbeeld heel gevaarlijk", stelt professor Bas de Geus, die voor de VUB het onderzoek uitvoerde. Dergelijke paaltjes staan vaak in het midden van het fietspad om auto's tegen te houden. Maar een aanrijding daarmee tegen twintig of zelfs vijftien kilometer per uur heeft vaak ernstige gevolgen.

1. Hoeveel fietsongevallen op Vlaamse wegen waren er de laatste vijf jaar ten gevolge van paaltjes midden op het fietspad? Graag cijfers per provincie.
2. Hoeveel fietsongevallen waren er, opgesplitst per maand en per provincie de laatste vijf jaar?
3. Brengt het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) op een structurele manier obstakels op fietspaden zoals paaltjes of verlichtingspalen in kaart?

Zo ja, graag het overzicht van alle dergelijke punten in Vlaanderen, met vermelding van locatie, provincie en plan van aanpak.

Zo niet, overweegt de minister een structurele inventarisering om een plan van aanpak uit te rollen?

ANTWOORD

op vraag nr. 1022 van 18 juni 2020

van **ANNICK LAMBRECHT**

1. Uit de officiële ongevalstatistieken valt niet af te leiden hoeveel fietsongevallen op Vlaamse wegen (in beheer door verschillende wegbeheerders) er waren waarbij de fietser tegen een paaltje midden op het fietspad gereden is. We kunnen wel meegeven bij hoeveel eenzijdige fietsongevallen tegen een verlichtingspaal of andere paal gereden werd.

Aanrijding van een fietser met een verlichtingspaal:

Jaar	Antwerpen	Limburg	Oost-Vlaanderen	Vlaams-Brabant	West-Vlaanderen	TOTAAL
2014	1	0	3	0	1	5
2015	0	0	3	1	1	5
2016	3	0	3	1	1	8
2017	3	0	2	0	3	8
2018	0	0	0	0	1	1
2019*	7	0	6	3	0	16

Bron: FOD Economie AD Statistiek (officiële cijfers 2014-2018), Federale politie – DGR/DRI/BIPOL (* indicatieve cijfers 2019).

Aanrijding van een fietser met een andere paal:

Jaar	Antwerpen	Limburg	Oost-Vlaanderen	Vlaams-Brabant	West-Vlaanderen	TOTAAL
2014	12	1	13	2	8	36
2015	9	3	7	4	10	33
2016	21	2	11	3	9	46
2017	17	3	10	5	9	44
2018	8	2	12	5	11	38
2019*	10	0	9	2	8	29

Bron: FOD Economie AD Statistiek (officiële cijfers 2014-2018), Federale politie – DGR/DRI/BIPOL (* indicatieve cijfers 2019).

2. In onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven van het aantal fietsongevallen in Vlaanderen, opgesplitst per maand en per provincie voor de periode 2014-2019 (de cijfers van 2019 zijn de indicatieve cijfers van de federale politie).

	Antwerpen	Limburg	Oost-Vlaanderen	Vlaams-Brabant	West-Vlaanderen	TOTAAL
2014						
Januari	178	53	172	50	113	566
Februari	168	45	126	58	102	499
Maart	238	88	200	90	135	751
April	210	83	200	81	151	725
Mei	256	93	204	105	160	818
Juni	269	89	247	92	189	886
Juli	188	74	184	94	157	697
Augustus	156	65	135	59	156	571
September	273	100	285	113	199	970

Oktober	233	65	228	87	150	763
November	182	53	167	65	122	589
December	169	34	152	53	110	518
2015						
Januari	147	39	147	46	88	467
Februari	109	33	142	38	89	411
Maart	203	55	174	68	134	634
April	190	63	201	80	137	671
Mei	223	73	165	87	139	687
Juni	265	89	253	85	185	877
Juli	203	60	165	71	146	645
Augustus	178	71	188	85	192	714
September	266	62	217	84	161	790
Oktober	246	72	206	96	167	787
November	173	54	173	65	134	599
December	171	60	181	56	110	578
2016						
Januari	184	51	154	54	111	554
Februari	161	48	122	60	102	493
Maart	154	47	125	64	99	489
April	188	65	151	57	137	598
Mei	243	82	228	82	179	814
Juni	235	77	191	89	164	756
Juli	203	68	158	67	166	662
Augustus	212	77	214	95	167	765
September	322	114	254	113	223	1026
Oktober	255	49	199	77	149	729
November	179	57	183	57	144	620
December	170	45	178	51	125	569
2017						
Januari	137	28	121	36	88	410
Februari	135	42	152	40	99	468
Maart	215	78	193	84	138	708
April	164	54	160	44	136	558
Mei	273	90	210	94	160	827
Juni	293	80	234	111	164	882
Juli	161	46	183	72	145	607
Augustus	181	70	164	66	170	651
September	240	49	220	73	142	724
Oktober	266	73	226	97	137	799
November	227	41	228	65	127	688
December	144	38	119	34	102	437
2018						
Januari	164	48	141	56	104	513
Februari	156	41	129	43	92	461
Maart	168	47	152	55	103	525
April	218	50	215	71	153	707
Mei	309	86	254	116	166	931
Juni	289	87	255	104	174	909
Juli	215	74	209	101	164	763
Augustus	208	68	176	78	149	679
September	285	81	230	100	155	851
Oktober	310	91	257	106	182	946
November	244	58	200	75	158	735
December	161	41	147	48	98	495
2019*						
Januari	171	60	156	49	91	527
Februari	190	59	184	73	126	632
Maart	204	55	187	52	101	599
April	197	47	186	62	151	643
Mei	260	66	212	94	141	773
Juni	252	80	234	94	156	816
Juli	229	65	190	95	162	741
Augustus	218	80	216	82	184	780
September	310	90	243	111	171	925
Oktober	259	75	226	92	144	796
November	252	81	181	85	121	720
December	182	52	170	60	120	584

Bron: FOD Economie AD Statistiek (officiële cijfers 2014-2018), Federale politie – DGR/DRI/BIPOL (* indicatieve cijfers 2019)

3. Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) inventariseert paaltjes of andere obstakels langs fietspaden niet op een gestructureerde wijze.

Er wordt geen structurele inventarisering gepland. AWV zet wel meer en meer in op BIM (Building Information Modeling). Paaltjes zullen mee geïnventariseerd worden bij projecten waar BIM van toepassing is.

Inventarisatie is slechts een beperkt element om fietsongevallen tegen paaltjes te voorkomen. Het is veel belangrijker om op een oordeelkundige manier om te gaan met het plaatsen van paaltjes. In de ontwerprichtlijnen van AWV wordt hieraan dan ook de nodige aandacht besteed. Zo is in het huidige Vademecum fietsvoorzieningen (versie 2017) opgenomen dat obstakels en paaltjes op fietspaden zoveel als mogelijk te vermijden zijn, net omwille van het risico op eenzijdige ongevallen. Wanneer het echt niet anders kan, zijn duidelijke en strenge randvoorwaarden beschreven. Dit zijn o.a. het gebruik van flexibele en retroreflecterende paaltjes, voldoende overblijvende breedte behouden voor de fietsers en geleidende wegmarkeringen. Dit is op een gelijkaardige manier opgenomen in het recent gepubliceerde Vademecum vergevingsgezinde wegen, deel kwetsbare weggebruikers. (Dit werd uitvoerig besproken n.a.v. drie vragen om uitleg in de commissie mobiliteit en openbare werken van het Vlaams Parlement, d.d. 25 juni 2020)