

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 291

van **CARMEN RYHEUL**

datum: 24 november 2022

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Verkeersveiligheidsbarometer - Toename verkeersdoden

Volgens mediaberichten zou de minister "laten onderzoeken of ze bepaalde maatregelen uit het verkeersveiligheidsplan kan bijsturen". Dat plan moet helpen om het aantal verkeersdoden opnieuw te doen dalen. De minister doet dat in reactie op de recentste verkeersveiligheidsbarometer van het verkeersinstituut Vias.

Uit die barometer blijkt immers dat het aantal doden op de Belgische wegen de eerste negen maanden van dit jaar met meer dan 16% is gestegen ten opzichte van dezelfde periode vorig jaar, tot 326. Vooral de stijging van het aantal fietsdoden valt daarin op: van 31 naar 49, ondanks de ruime investeringen voor verkeersveiligere fietsinfrastructuur. Vias merkt ook een grote stijging van het aantal ongevallen met elektrische steps. Het aantal letselongevallen met een e-step is met bijna 90 procent gestegen, van 698 naar 1305 ongevallen. Dat zijn er zowat 5 per dag.

Volgens de minister zou haar administratie zich nu buigen over de ongevallencijfers. Die analyse zou dan worden meegenomen naar het werkprogramma 2023 dat volgende maand binnen de taskforce verkeersveiligheid zal besproken worden. Vanzelfsprekend zou ook de toename van het aantal fietsongevallen daarbij worden bestudeerd. Mogelijk speelt een toename van het fietsgebruik daarin een rol. Een andere factor is allicht het hogere aantal elektrische fietsen en speedpedelecs. Uit de laatste voortgangsrapportage van het verkeersveiligheidsplan bleek dat de helft van de verkeersdoden bij fietsers viel bij gebruikers van elektrische fietsen.

Eerder had de minister ook al aangekondigd bij ernstige ongevallen met een team ter plaatse te gaan om het ongeval te analyseren om te bekijken welke maatregelen er kunnen genomen worden om de infrastructuur verkeersveiliger te maken. Eind deze maand is volgens mediaberichten een opstartvergadering gepland met de betrokken administraties.

1. Welke conclusies trekt de minister uit deze cijfers? Waarop wil ze prioritair inzetten om het aantal verkeersdoden opnieuw te doen dalen?
2. Hoe kan de toename van het aantal fietsdoden verklaard worden, rekening houdend met de investeringen in veiligere fietsinfrastructuur? Betreft de stijging eerder een gevolg van de inherente risico's verbonden aan het gebruik van snellere (elektrische) fietsen - waarmee het beleid dus rekening moet houden - of dient eerder toch nog forser te worden ingezet op fietsinfrastructuur of conflictvrije kruispunten om het aantal fietsslachtoffers te beperken?

3. Is de minister van mening dat de maatregelen die al genomen zijn rond e-steps volstaan of moeten er bijkomende maatregelen genomen worden, of gewoon meer gecontroleerd?
4. Wanneer zal de aangekondigde verkeersongevallenanalyse operationeel zijn? Zijn er desgevallend nog knelpunten voor de implementatie ervan?
5. Welke andere initiatieven neemt de minister nog?

ANTWOORD

op vraag nr. 291 van 24 november 2022

van **CARMEN RYHEUL**

1. Als we de meest recente cijfers van de Verkeersveiligheidsbarometer voor Vlaanderen beschouwen voor de periode januari-september 2022 merken we globaal zowel een stijging van het aantal doden, slachtoffers als letselongevallen, bij vergelijking met dezelfde periode vorig jaar. Beschouwen we de evolutie ten aanzien van het referentiejaar 2019 uit het verkeersveiligheidsplan dan stellen we lichte stijgingen vast van het aantal letselongevallen en van het aantal doden ter plaatse. Het aantal slachtoffers daalt met 2% nog licht.

Als we deze evoluties vergelijken met de vorige verkeersveiligheidsbarometer voor de 1e helft van 2022 zien we dat de stijgingspercentages die toen gerapporteerd werden quasi gehalveerd worden. De resultaten voor het 3e kwartaal waren dus wat positiever dan deze van de eerste twee kwartalen (waarbij in het bijzonder het 2e kwartaal slecht scoort), met een lichte daling van het aantal geregistreerde ongevallen in het 3e kwartaal, vergeleken met zowel 2021 als 2019.

Beschouwen we het aantal doden ter plaatse naar type weggebruiker dan kunnen we zien dat de stijging van het aantal doden het hoogst is bij de fietsers (+8 t.o.v. dezelfde periode 2021), gevolgd door de motorrijders (+3) en elektrische steps (+2). Anderzijds zien we een daling van het aantal doden ter plaatse bij ongevallen met lichte vrachtwagens (-5), voor de andere vervoerswijzen vooral een status quo.

Maken we de vergelijking met referentiejaar 2019 dan vallen vooral de negatieve evoluties van het aantal doden ter plaatse voor fietsers, bromfietsers en e-steps op.

Beschouwen we het aantal letselongevallen naar type weggebruiker dan kunnen we zien dat het aantal letselongevallen voor de eerste 9 maanden van 2022 stijgt voor alle vervoerswijzen in vergelijking met 2021. De hoogste stijgingen van het aantal letselongevallen vinden we terug bij e-steps (+73%), bromfietsers (+19%) en fietsers (+14%). Maken we het onderscheid naar type (brom)fiets dan merken we t.o.v. vorig jaar een stijging met 70% van het aantal letselongevallen met een speedpedelec, een stijging met 40% van het aantal letselongevallen met elektrische fietsen en een stijging met 6% van het aantal letselongevallen met klassieke (of andere) fietsen.

Maken we de vergelijking met referentiejaar 2019 dan valt op dat de jarenlange daling van het aantal bromfietsongevallen - met de stijgende populariteit van de bromfiets - duidelijk ten einde is gekomen. Daarnaast valt ook nog de (lichte) stijging van het aantal letselongevallen met lichte vrachtwagens op.

Aangezien het aantal doden ter plaatse voor de meeste vervoerswijzen stijgt, status quo blijft of slechts licht afneemt t.o.v. vorig jaar, zal een combinatie van maatregelen nodig blijven. Het is uiteraard wel duidelijk dat het stijgende gebruik van de fiets (in het bijzonder elektrische fiets en speedpedelec), de bromfiets (met de hernieuwde populariteit) en de e-step een verhoogde inzet op het verhogen van de verkeersveiligheid voor deze actieve/kwetsbare vervoersmodi zal blijven vereisen. Met het reeds aangekondigde initiatief wil ik zowel reactief als proactief kort op de

bal spelen om daar waar nodig snel in te grijpen. Dit kan zowel infrastructureel als op vlak van sensibilisering of handhaving.

2. Op vlak van expositie zien we een aantal tendensen zich verder doortrekken na de coronaperiode, waaronder het stijgende fietsgebruik en de toegenomen populariteit van de elektrische fiets en speedpedelec (in vijf jaar tijd vertienvoudigde het aantal gebruikers van de speedpedelec).

Aangezien er nu terug meer naar het werk wordt gegaan, wordt ook de fiets (en ook de speedpedelec die in grote mate als woon-werk vervoersmiddel gebruikt wordt) voor dit doeleinde terug vaker van stal gehaald. Uit het meest recente FietsDNA-onderzoek (2022) van Fietsberaad Vlaanderen bleek dat 50% van de Vlamingen minstens een paar keer per maand de fiets gebruikt om naar het werk of naar school te gaan. 24% doet dat zelfs (bijna) dagelijks.

Bovendien is het zo dat we de verminderde mobiliteit tijdens de jaren 2020 en 2021 achter ons laten, wat zijn invloed heeft op het aantal mogelijke conflicten tijdens het maken van verplaatsingen.

De meest recente VAB-Mobiliteitsbarometer gaf ook al aan dat anno 2022 de helft van de Vlamingen aangeeft nu vaker en ook voor langere afstanden (inclusief woon-werkverplaatsingen) de fiets te nemen dan voor de coronacrisis.

Dit alles draagt er mee toe bij dat het aantal fietsdoden en -slachtoffers (nog) niet afneemt.

Als we nagaan welke conflicttypes leiden tot de meeste fietsdoden volgens de meest recente cijfers van 2022, dan betreft het ongevallen tussen een vrachtwagen en een fietser, ongevallen tussen een personenwagen en een fietser en tenslotte eenzijdige fietsongevallen. Daarnaast zien we de grootste stijgingen op vlak van aantal fietsongevallen bij ongevallen tussen fietsers onderling en bij ongevallen tussen een fiets en een bromfiets.

Het blijft van primordiaal belang om verder werk te maken van veiligere fietsinfrastructuur, die ook voldoende aandacht heeft voor mogelijke conflicten tussen kwetsbare weggebruikers onderling. Toepassing van het nieuwe afwegingskader voor conflictvrij regelen kan helpen om kruispunten veiliger te maken. Vergevingsgezindheid is ook voor fietsers belangrijk, gezien het niet verwaarloosbare aantal dodelijke eenzijdige fietsongevallen, waarin de hogere snelheden ook ongetwijfeld een aandeel hebben. Aandacht voor kruispunten en oversteekplaatsen blijft voor fietsers uitermate belangrijk, zeker wanneer ook vrachtverkeer aanwezig is.

3. De stijging van het aantal ongevallen met e-steps was de beweegreden om hierop te focussen samen met de federale overheid en de andere gewesten, en om een aantal regels te veranderen die de verkeersveiligheid moeten verhogen, zoals een minimumleeftijd van 16 jaar, een verbod om op het voetpad te rijden en om een passagier mee te nemen. Ik reken erop dat de recent ingevoerde strengere regels inzake e-steps zo goed mogelijk nageleefd worden en voor een eerste kentering in de cijfers zorgen. Daarom ook dat de evolutie van het aantal ongevallen met e-steps nauw opgevolgd wordt. Tijdens het eerste kwartaal van 2022 steeg het aantal ongevallen met e-steps met 212% ten opzichte van het eerste kwartaal van 2021, tijdens het tweede kwartaal met 85,5% en tijdens het derde kwartaal met 22,9%. Hoewel de stijging wat lijkt af te nemen over de kwartalen heen, is het met de beschikbare cijfers nog wat vroeg om de effecten van de genomen maatregelen goed in te kunnen schatten. We blijven de trends dus verder opvolgen. Als blijkt dat het aantal ongevallen met e-steps negatief blijft evolueren, zal in ieder geval moeten

onderzocht worden hoe we gepast kunnen bijsturen en welke bijkomende of aangepaste acties nodig zijn. Controles op de reeds genomen maatregelen zullen op zijn minst als flankerende maatregel moeten dienen om een gevoel van straffeloosheid te vermijden.

4. Op 30 november 2022 vond een werkvergadering met betrekking tot het opzetten van een dergelijk team tussen het kabinet en de administratie plaats. Na de positieve reacties van de verkeersveiligheidsexperts op de Task force Verkeersveiligheid van 7 december 2022 zal dit project op zeer korte termijn effectief worden opgestart. Een aantal reeds lopende cases zullen daarbij als referentie worden gebruikt. In ieder geval zullen de ongevalssituaties niet enkel vanuit infrastructureel oogpunt worden bekeken, maar zeker ook vanuit gedragsmatig standpunt.
5. Hiervoor wens ik te verwijzen naar het werkprogramma 2023 van het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025 dat binnenkort aan de Vlaamse Regering zal meegedeeld worden en de bespreking van de semestriële voortgangsrapportering in de Commissie Mobiliteit en Openbare Werken van 22 december 2022.