

Evolutie veiligheid voor fietsers en voetgangers

Bronnen:

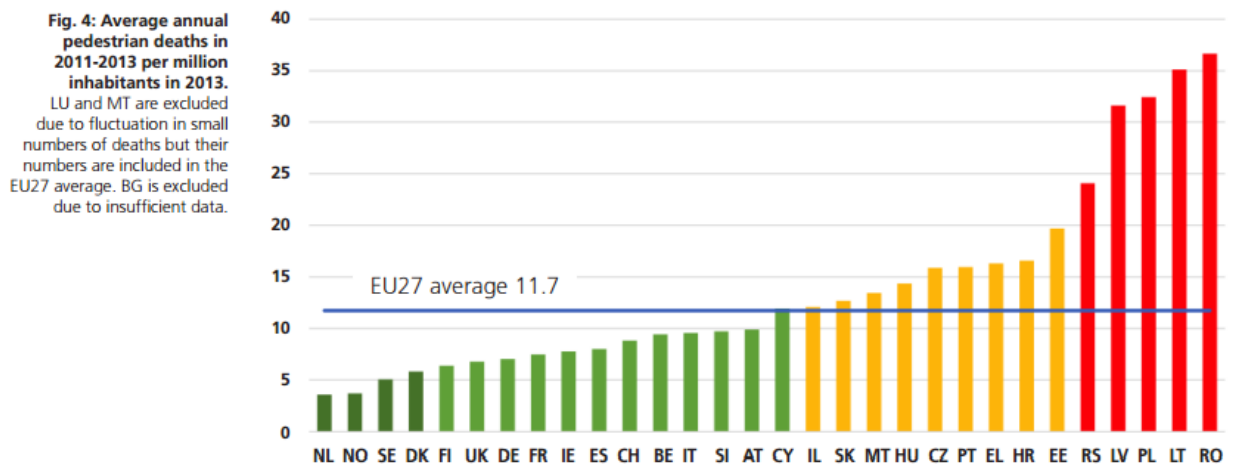
1. ETSC, Making Walking and Cycling on Europe's Roads Safer, PIN Flash Report 29, June 2015, http://etsc.eu/wp-content/uploads/etsc_pin_flash_29_walking_cycling_safer.pdf
2. ETSC, Europe must boost safety for cyclists and walkers, 4 June, 2015, Press releases, <http://etsc.eu/europe-must-boost-safety-for-cyclists-and-walkers/>
3. VSV, Veiligheid krijgt hoogste prioriteit in Vlaams fietsbeleid, 4 juni 2015, http://www.vsv.be/sites/default/files/pb_etsc_en_fietsbeleid_2015.pdf

Enkele vaststellingen:

- In 2013 stierven 7.600 voetgangers of fietsers in de EU. Dit komt overeen met het verlies van een volgeboekt commercieel vliegtuig, week na week. (2)
- Tussen 2002 en 2012 verminderde in de EU het aantal doden onder de voetgangers met 41%, onder de fietsers met 37%, maar onder de inzittenden van voertuigen met 53%. (2)

Voetgangers

Bron: (1)



Een grote discrepantie is af te leiden uit de grafiek. In Roemenië is de kans voor voetgangers om te sterven in een verkeersongeval 6 keer hoger dan in Nederland.

De veiligste landen zijn Nederland en Noorwegen met minder dan 4 doden bij voetgangers per miljoen inwoners per jaar. In Zweden zijn er ongeveer 5 doden en in Denemarken minder dan 6 doden per miljoen inwoners.

In België zijn er ongeveer 9 doden per miljoen inwoners.

De onveiligste landen zijn Roemenië (37 doden), Litouwen (35) en Polen (32), Letland (32).

Het Europees gemiddelde (EU27)bedraagt 11,7 doden per miljoen inwoners.

Bron (3)

Tussen 2002 en 2012 daalde het dodental bij voetgangers in Vlaanderen met - 19% tegenover - 56% bij voertuiginzittenden. Tussen 2010 en 2013 kende Vlaanderen een verdere daling van het aantal verkeersdoden bij de voetgangers met - 23%.

“Met 8,0 voetgangersdoden per miljoen inwoners presteren we duidelijk beter dan het Europese gemiddelde.”

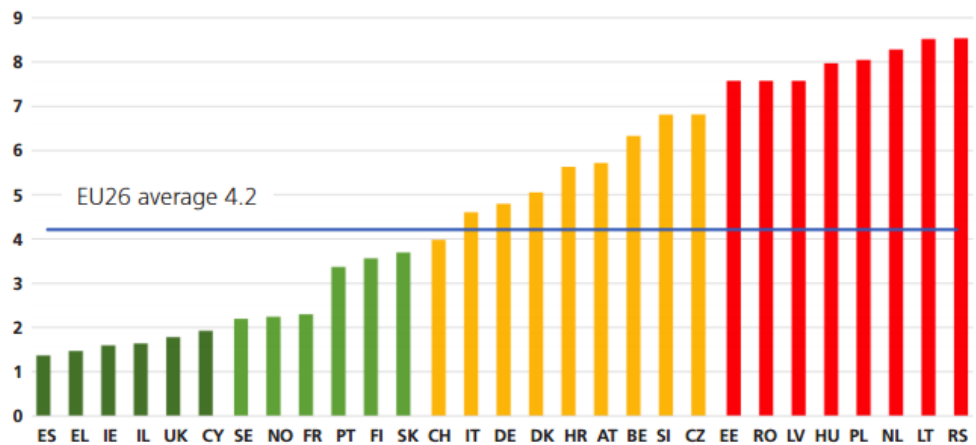
	Voetgangers	Voertuiginzittenden
2002	63	428
2010	57	215
2011	59	230
2012	51	190
2013	44	176
Evolutie 2002-2012	-19%	-56%
Evolutie 2010-2013	-23%	-18%

Fietsers

Bron: (1)

Fig. 10: Average annual cyclist deaths in 2011-2013 per million inhabitants in 2013.

LU is excluded due to fluctuation in small numbers of deaths but their numbers are included in the EU26 average. BG and MT are excluded due to insufficient data.



Ook hier is de discrepantie tussen de landen groot: meer dan vier tussen de groepen landen met de hoogste en de laagste risico's.

De veiligste landen zijn Spanje, Griekenland, Ierland, (Israel), het Verenigd Koninkrijk en Cyprus. De hoogste mortaliteit is te vinden in (Servië), Litouwen, Nederland (8,3), Polen en Hongarije. In het fietsland Denemarken waren er 5,1 fietsdoden per miljoen inwoners. Hierbij zou een onderscheid moeten gemaakt worden tussen de landen waar veel wordt gefietst en weinig. Wanneer landen als Litouwen en Polen zo slecht scoren inzake fietsveiligheid zal dit in de eerste plaats te maken hebben met de bestaande infrastructuur en niet met het veelvuldig fietsgebruik. (Exacte cijfers heb ik niet.)

Het risico op ongevallen zou beter kunnen geëvalueerd worden door het fietsgebruik of de afgelegde weg in rekening te brengen, maar die cijfers waren niet beschikbaar.

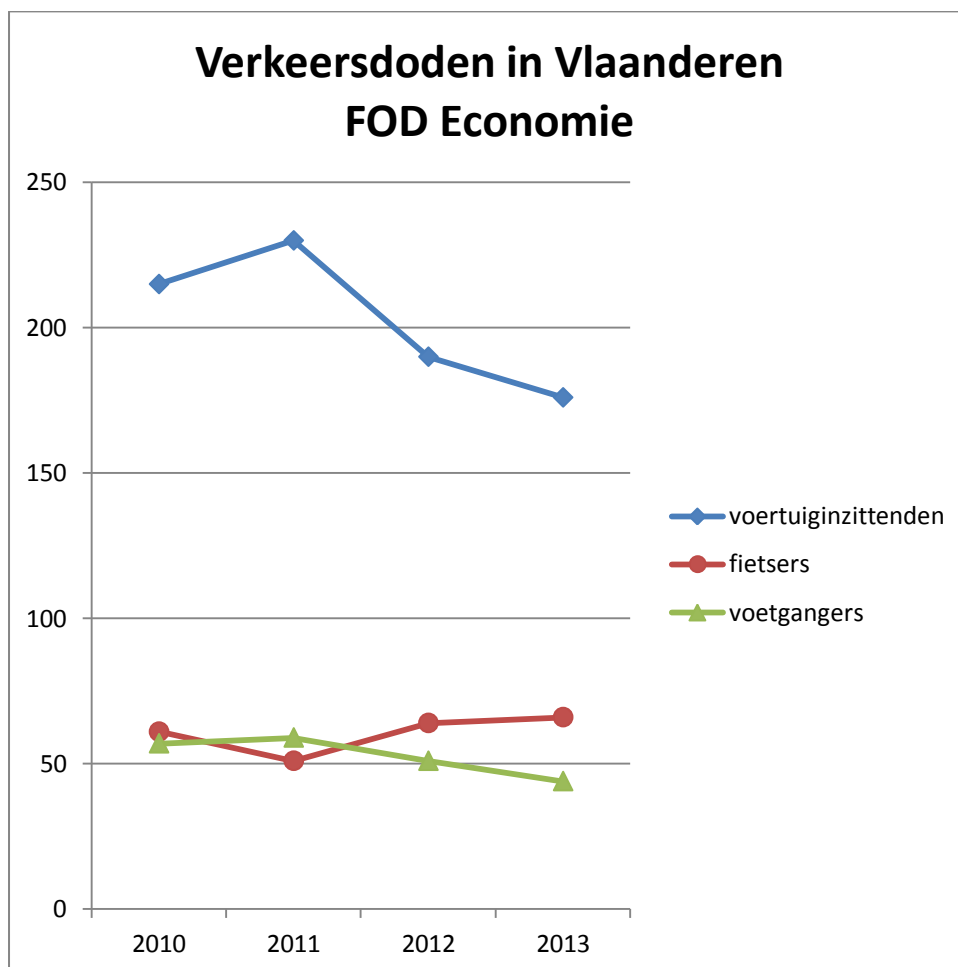
In België zijn er ongeveer 6,3 fietsdoden per miljoen inwoners. Maar het Europees gemiddelde (EU26) bedraagt minder, namelijk 4,2 fietsdoden.

Bron (3)

Tussen 2002 en 2012 daalde het dodental bij fietsers in Vlaanderen met - 28%. Maar tussen 2010 en 2013 steeg het aantal fietsdoden met 8%.

“Met 9,5 fietsdoden per miljoen inwoners halen we de slechtste score van heel Europa.”

	Fietsers	Voetgangers	Voertuiginzittenden
2002	89	63	428
2010	61	57	215
2011	51	59	230
2012	64	51	190
2013	66	44	176
Evolutie 2002-2012	-28%	-19%	-56%
Evolutie 2010-2013	+8%	-23%	-18%



Stijgend aantal dodehoekongevallen

Bron: BIVV, BIVV neemt spiegelfstelplaats in gebruik, 5 juni 2015,

http://bivv.be/frontend/files/press_releases/bivv-neemt-spiegelfstelplaats-in-gebruik.pdf

“In 2013 waren 39 fietsers, bromfietsers of motorrijders betrokken bij een ongeval met een vrachtwagen die naar rechts afdraait. Van 2005 tot 2010 daalde het aantal dodehoekongevallen stelselmatig. Maar sinds 2010 daalt hun aantal niet langer. De dodehoek is verantwoordelijk voor een op de 8 dodelijke ongevallen met vrachtwagens en fietsers.”

De vraag stelt zich, hoe het komt dat het aantal dodehoekongevallen sinds 2010 opnieuw is gestegen.

‘Safety in numbers’

Volgens de European Transport Safety Council (ETSC) kan de toepassing van het principe ‘safety in numbers’ de veiligheid voor voetgangers en fietsers verbeteren. (2)

De studie van ETSC (1) schrijft daarover: Volgens een studie van P.L. Jacobsen (2003) is het evident dat, naarmate voetgangers en fietsers meer de weg gebruiken, het risico op ongevallen voor de zwakke weggebruikers vermindert omdat de autobestuurders het gewoon worden de weg te delen.

Volgens een voorlopige studie van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) is dit niet zo evident. “De SWOV rekent met een toename van 4 tot 8 verkeersdoden en ongeveer 500 ernstig verkeersgewonden wanneer 10% van de korte autoritten wordt vervangen door fietsritten. Alleen voor jonge mannen verbetert de verkeersveiligheid door deze overstap van auto naar fiets. Onder mannen jonger dan 35 jaar neemt het aantal verkeersdoden af; voor oudere automobilisten die overstappen naar de fiets neemt het aantal verkeersdoden toe. Het aantal ernstig verkeersgewonden neemt waarschijnlijk alleen af onder 18- en 19-jarige mannen. Voor alle andere leeftijden neemt het aantal ernstig verkeersgewonden naar verwachting toe wanneer men overstapt van de auto naar de fiets. Deze toename is het gevolg van het grote aantal fietsers dat in het ziekenhuis belandt als gevolg van enkelvoudige fietsongevallen.”

Maar: “De lichamelijke beweging van de nieuwe fietsers doet de balans positief uitslaan. Geschat wordt dat de ziektelast (een maat voor gezondheidsverlies in termen van vroegtijdige sterfte en jaren geleefd met ziekte) na 1 jaar is afgenomen met maximaal 1,3% wanneer iedereen een extra dag per week op de fiets stapt en een halfuur langer fietst. De gezondheidsbaten ten gevolge van minder geluid en luchtverontreiniging door het wegverkeer zijn relatief klein.”

ETSC concludeert: “het vervangen van korte autoritten door stappen, fietsen en het nemen van het openbaar vervoer kan, indien vergezeld van maatregelen om het risico’s van stappen en fietsen te verminderen, de algemene veiligheid op de weg verbeteren.”

Ook volgens het OESO rapport "Cycling, Health and Safety" van 2013, p. 20, moet het beleid eerst zorgen voor meer veiligheid voor fietsers op de weg vooraleer iedereen op te roepen meer te fietsen. "Indien het beleid enkel meer fietsers toevoegt aan een bestaand systeem, zonder maatregelen te nemen om de veiligheid te verhogen, dan kunnen deze fietsers worden blootgesteld aan significante ongevallenrisico's."

Bronnen:

- Henk Stipdonk & Martine Reurings, The safety effect of exchanging car mobility for bicycle mobility, SWOV, R-2010-18, <http://www.swov.nl/rapport/R-2010-18.pdf>
- Kenniscentrum voor fietsbeleid, Meer fietsen goed voor volksgezondheid ondanks extra verkeersslachtoffers, 2010, <http://www.fietsberaad.nl/index.cfm?lang=nl&repository=Meer+fietsen+goed+voor+volksgezondheid+ondanks+extra+verkeersslachtoffers>
- OESO, Cycling, Health and Safety, Research report, 2013, http://www.keepeek.com/Digital-Asset-Management/oecd/transport/cycling-health-and-safety_9789282105955-en
- www.fietshoorn.be, onder de data 16 mei 2015 en 28 februari 2012.

Maatregelen die worden voorgesteld door de Vlaamse regering

Bron: (3)

"In 2014 investeerde de Vlaamse overheid bijna 90 miljoen euro in de aanleg van veilige en comfortabele fietspaden. Deze inspanningen worden ook de volgende jaren verdergezet. Daarbij wordt het netwerk van fietssnelwegen die de voornaamste Vlaamse steden met elkaar verbinden, verder uitgebreid. Fietsbruggen moeten barrières met andere infrastructuur wegwerken, en knooppunten van het openbaar vervoer worden extra aantrekkelijk gemaakt voor fietsers die overstappen op trein of bus. Om dit plan te realiseren investeert de Vlaamse overheid via de eigen diensten zoals het Agentschap Wegen en Verkeer, de verschillende waterwegbeheerders en De Lijn in een geïntegreerde fietsinfrastructuur. Vlaanderen werkt ook samen met de provincies en gemeenten en zet via het Pendelfonds bedrijven ertoe aan om te investeren in voorzieningen voor werknemers die met de fiets komen werken."

"Beleidsmakers uit steden, provincies, de Vlaamse overheid en medewerkers van onderzoeksinstituten bezoeken deze week het Velo-City congres in Nantes (Frankrijk) om er hun kennis over fietsbeleid en – infrastructuur aan te scherpen. Om het fietsbeleid nog verder te onderbouwen met gedetailleerde gegevens houdt Vlaanderen in september dit jaar zijn eerste fietstelweek. Een app en meer dan 300 vaste telpunten zullen een digitaal beeld tekenen van de fietser in Vlaanderen. De verzamelde cijfers zullen inzicht verschaffen in aantallen, trajecten, herkomst, bestemming en snelheid van de fietsers en zo helpen om de fietsers beter te begrijpen en het fietsbeleid verder te verfijnen. Fietsberaad Vlaanderen werkt tot slot aan een handboek Sterk Fietsbeleid dat het lokale fietsbeleid naar een hoger niveau moet tillen."

Enkele suggesties

Dat Vlaanderen als de gevaarlijkste regio in de EU wordt aangewezen voor fietsers, is nogmaals een bewijs dat er iets grondig verkeerd zit met het hele verkeersbeleid. Veel meer drastische ingrepen zijn nodig om het verkeer van auto's en fietsers te scheiden.

- Meer fietsers toelaten op wegen die daarvoor niet zijn ontworpen is een dodelijke cocktail. Het fietsen vlak naast auto's die 70 km per uur of meer rijden, moet onmiddellijk worden aangepakt en gewijzigd, hetzij door snelheidsverlaging voor het autoverkeer hetzij door het fietspad te verleggen. Ook kruispunten moeten veiliger gemaakt worden door voor fietsers apart groen licht te voorzien.
- De stijging van het aantal dodehoekongevallen sinds 2010 is een andere indicator dat het huidige beleid niet effectief is. Hoe kan die stijging verklaard worden terwijl in de scholen zoveel inspanning wordt gedaan om elk kind de gevaren van de dode hoek duidelijk te maken? Ook ouderen weten nog steeds te weinig over de gevaren van de dode hoeken bij vrachtwagens. Elke fietser moet een reflex ontwikkelen om in de omgeving van een vrachtwagen uit de dode hoeken te blijven. Dit kan worden aangeleerd mits toepassing van geëigende methodes. Zie hiervoor de website fietshoorn, punt 3: [gedragscode](#). Maar de zwakke weggebruiker alleen zal dit probleem niet oplossen. Ook hier zal het beleid moeten ingrijpen. Het is in de eerste plaats de vrachtwagenbestuurder die verantwoordelijkheid draagt voor de veiligheid op de weg. Wanneer de chauffeur bemerkt dat de omgeving van zijn truck niet volledig zichtbaar is voor hem of haar, moet hij een beroep doen op derden. Binnen de bebouwde zou het de gewoonte moeten zijn om een begeleider in zijn cabine laten plaatsnemen. De gemeenten moeten daarop toezien.
- De vraag is of volgende verklaring niet rijkelijk laat komt. “We hebben al sterke principes op beleidsvlak, maar die moeten nu ook in de praktijk gebracht worden. In stads- en dorpscentra bevordert de focus op de verblijfskwaliteit voor zowel voetgangers als fietsers de verkeersveiligheid. Die aandacht moet er nu ook zijn buiten de kernen. Alleen zo kunnen we de verkeersveiligheid voor fietsers verder verhogen’, aldus Wout Baert, coördinator van Fietsberaad Vlaanderen.” Het hoge aantal doden en zwaargewonden op onze Vlaamse wegen is geen nieuw fenomeen maar bestaat al jaren. Anderzijds is het ook niet zo dat elk dorpscentrum momenteel voldoende kwaliteit biedt voor voetgangers en fietsers. Was dat maar waar! Bepaalde gemeentekernen hebben nog dagelijks af te rekenen met enorme verkeersstromen.

Er is geen verder uitstel meer mogelijk!

Rik Gheysens

5 juni 2015