



Opschrift

Vergadering van 16 mei 2023

Nummer: 2023_MV_00296

Onderwerp:

Mondelinge vraag van raadslid Christophe Peeters: Respecteren elementaire verkeersregels door fietsers

Raadslid(-leden):

Christophe Peeters - Open Vld

Bevoegd: Filip Watteuw

Omschrijving van de vraag

Toelichting:

De populariteit van de fiets als dagelijks vervoersmiddel blijft spectaculair stijgen. Als stadsbestuur investeren we in veilige fietsinfrastructuur en zoeken we naar manieren om de nodige ruimte te creëren voor het fors toegenomen aantal fietsen in het verkeer. Desondanks blijkt het bijna niet te vermijden dat dit grote aantal fietsers steeds vaker in conflict komt met elkaar en met andere weggebruikers. We merken dat bijvoorbeeld aan het stijgend aantal verkeersongevallen waarbij fietsers betrokken zijn en dan specifiek ongevallen tussen fietsers onderling of tussen fietsers en voetgangers.

Het zoveel mogelijk conflictvrij inrichten van de openbare weg heeft een grote impact op de verkeersveiligheid voor alle weggebruikers, maar minstens even belangrijk is de manier waarop deze weggebruikers zich gedragen in het verkeer.

Alle bestuurders - dus ook fietsers - moeten een voetganger die aanstalten maakt om de weg over te steken op een zebrapad, voorrang geven. Als voetganger mag je er ondertussen al vrij gerust in zijn dat auto's stoppen als je wil oversteken op een zebrapad - zeker na kort oogcontact met de bestuurder om elke verwarring over de intentie tot oversteken te vermijden. Bij fietsers lijkt die verkeersregel vaak minder goed ingeburgerd en krijgt de wet van de sterkste soms zelfs de overhand.

Ook stopborden, voorrangsborden of de algemene regel van voorrang van rechts, lijken vaak minder indruk te maken op fietsers dan autobestuurders. Ook voor fietsers geldt tenslotte dat verplicht rechts van de rijbaan gereden moet worden en dat andere fietsers inhalen enkel mag langs links.

Dit lakser omgaan met elementaire verkeersregels heeft ook een invloed op hoe de inrichting van specifieke drukke fietsverkeerspunten in de praktijk gebruikt worden. Een goed voorbeeld zijn de fietsonderdoorgangen van de Rozemarijnbrug en Contributiebrug aan de fietsstraat Coupure Links. Daar heeft het afslaand fietsverkeer van en naar de

onderdoorgangen voorrang, maar deze voorrang wordt door fietsers die rechtdoor rijden zelden spontaan verleend.

Tenslotte: als zich een conflict voordoet, maakt het verwittigen van andere weggebruikers soms al het verschil. Dat elke fiets verplicht over een fietsbel moet beschikken die tot 20 meter verder hoorbaar moet zijn, is iets waar veel fietsers zich blijkbaar ook niet meer bewust van zijn.

Vraag:

1. Wordt bij de inrichting van drukke fietsverkeerspunten rekening gehouden met dit lakser omgaan van fietser met de elementaire verkeersregels door bijvoorbeeld met expliciete signalisatie en wegmarkeringen te werken?
2. Worden sensibiliseringscampagnes overwogen om meer bewustmaking voor het belang van elementaire verkeersregels door fietsers overwogen?
3. Worden – naar analogie met de aandacht voor degelijke fietsverlichting – acties overwogen om hetzelfde te doen voor de fietsbel (posters, aanbod van fietsbellen in fietsherstelpunten en automaten)?

Antwoord

Ik las hetzelfde stukje in de krant van Bart Moerman denk ik. En ik stel samen met u dagelijks vast dat mensen in het verkeer zich inderdaad niet altijd allemaal aan de wegcode houden. Dat geldt helaas voor **alle** wegdeelnemers, van voetgangers en fietsers tot vrachtwagenchauffeurs. De wegcode is een beetje zoals een gemeenteraad, die marcheert maar goed als iedereen zich aan de onderlinge afspraken houdt en zich een beetje schappelijk gedraagt.

Bij de inrichting van wegen en kruispunten houden we bij stad Gent zowel rekening met de wegcode en verkeerstechnische richtlijnen, als met gewenst gedrag. Fietsers en voetgangers gedragen zich onderling anders dan chauffeurs, en hebben daarom ook nood aan inrichting op maat. Het belangrijkste in de vormgeving voor voetgangers en fietsers, is plaats. Voldoende plaats voor alle verschillende bewegingen en snelheden zorgt voor minder conflicten.

In vele gevallen biedt extra signalisatie zelfs geen meerwaarde omdat het de situatie onoverzichtelijker maakt.

Iets anders waar we zoveel mogelijk rekening mee houden, is het gevaar dat de ene weggebruiker potentieel vormt voor de andere. Hoe sneller en hoe zwaarder het voertuig, hoe gevaarlijker het is voor anderen op de weg.

Uit de “botsingsmatrix” van statbel en Vias blijkt zeer duidelijk waar het grootste gevaar zit.

Zoals u kan zien, mijnheer Peeters, vallen bijna alle doden en zwaargewonden bij aanrijdingen met chauffeurs van gemotoriseerd verkeer. Er wordt zeer zelden iemand doodgefietst. Laat staan, mijnheer Taeldeman, doodgewandeld met oortjes in. Dat betekent niet dat hoffelijkheid niet belangrijk is.

Uiteraard sta ik volledig achter sensibilisering op naleving van de verkeersregels en op hoffelijkheid, voor alle weggebruikers. Ik heb al zeer vaak gezegd dat fietsers die zich

niet aan de regels houden, beboet mogen worden zoals iedereen. Wij hebben ook al regelmatig sensibiliseringscampagnes gedaan, en blijven die doen. Maar ik wil daarbij wel de beperkte mensen en middelen die we tot onze beschikking hebben prioritair inzetten op de grootste gevaren, de grootste killers zoals minister Peeters die in haar Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen noemt. Fietsers die niet stoppen aan zebrapaden kunnen inderdaad zeer vervelend zijn, maar horen niet bij die killers in het verkeer. In 2022 lag het aantal letselongevallen met fietsers in Vlaanderen bijna 5 keer hoger dan de letselongevallen met voetgangers. Er waren ongeveer dubbel zoveel fietsers die omkwamen in het verkeer dan voetgangers. Daarnaast communiceerde ook PZ Gent over de ongevallen buiten de snelwegen in Gent. Ook daaruit blijkt dat er meer gewonden vallen onder de fietsers (726 slachtoffers in 2022) dan onder de voetgangers (146). Niet alleen vallen er zelden slachtoffers door fietsers, er vallen ook meer gewonden in ongevallen tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer dan in ongevallen tussen voetgangers en gemotoriseerd verkeer.



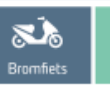
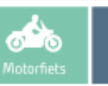






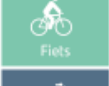





Als het aanvoelen van deze gemeenteraad is dat zelfs het beroemdste en best gekende element uit de hele wegcode, het zebrapad, dat zelfs dat niet meer gekend zou zijn, dan denk ik eerlijk gezegd ook niet dat we daar met een korte campagne vanuit één stad veel aan gaan kunnen doen, of dat dat alleen in Gent een probleem zou zijn.

Daar zijn wel Vlaamse instanties voor, zoals VSV en Vias, die dit professioneel over de gemeentegrenzen heen kunnen organiseren, indien dit binnen hun prioriteiten rond verkeersveiligheid zou vallen.

Vanuit de stad zetten we ondertussen infrastructureel vooral zeer sterk in op het zo leesbaar mogelijk inrichten van nieuwe infrastructuur, met als doel om de weggebruiker te helpen om het juiste gedrag te vertonen.

Voor de veiligheid van voetgangers gaat dit onder andere over de uitbreiding van de zone 30, het voorzien van maatregelen om de zichtbaarheid van de voetganger aan de zebra te vergroten zoals anti-parkeermaatregelen, uitgestulpte voetpaden en gevleugelde zebrapaden. We hebben vorig jaar alleen al ook dertig nieuwe zebrapaden aangelegd, en er gaan er de komende jaren nog veel volgen. Ik denk dat voetgangers daar meer aan gaan hebben dan aan het hangen van posters.

Figuur 44. Botsingsmatrix met slachtoffers en hun opponenten betrokken in dodelijke ongevallen (2021)
Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

		In aanrijding met ...									
											
Slachtoffers			1		3	46	4	2	17		
			4			32	8	2	15	15	
						8	2		2	4	
		1	1		1	31	5		5	24	
						53	7	2	28	114	
						6			9	12	
					1			1			