



VEILIG FIETSEN IS MÉÉR FIETSEN

Conceptnota in bijlage

De fiets is een zinvolle oplossing voor het mobiliteitsprobleem, maar nog te veel mensen laten hun tweewieler thuis omdat het niet veilig is. Uit het Fiets-DNA-rapport van Fietsberaad Vlaanderen blijkt immers dat de helft van de Vlamingen het onveilig vindt om te fietsen in hun buurt. Ongevallencijfers bevestigen dat het niet louter om een onveiligheidsgevoel gaat. In de eerste jaarhelft van 2018 vielen 22 dodelijke fietsslachtoffers, ofwel een stijging van 36,5 procent in vergelijking met de eerste jaarhelft van 2017. “Als de overheid haar doelstelling van nul verkeersdoden tegen 2050 wilt bereiken, zal ze op het vlak van fietsveiligheid een stevig tandje moeten bijsteken”, stelt Lode Ceyskens. Hij diende een conceptnota in met een reeks concrete voorstellen om de veiligheid van fietsers te verbeteren.

Fietsveilige infrastructuur moet prioriteit krijgen voor Lode Ceyskens: “Onze infrastructuur moet beter afgestemd worden op de zwakke weggebruiker, met oog voor de 8-80-regel. Wanneer de infrastructuur leesbaar en helder is voor zowel een 8-jarige als voor een 80-jarige, wordt de omgeving veilig voor iedereen.” Ook het versneld wegwerken van zwarte punten en het conflictvrij maken van kruispunten door tunnels en bruggen of de verkeerslichtenregeling ‘vierkant groen’, dragen volgens hem bij tot een veilige infrastructuur.

Terwijl het totaal aantal doden en zwaargewonden in het verkeer is afgenomen, stagneert het aantal dode en zwaargewonde fietsers zodat hun aandeel is gestegen van 20 procent in 2010 tot 29 procent in 2017. De cijfers die we vandaag kennen zijn bovendien een onderschatting aangezien lang niet alle fietsongevallen geregistreerd worden. “Om die onderregistratie deels te compenseren moeten we fietsers zwaarder laten doorwegen bij het opstellen van de dynamische lijst van zwarte punten,” vindt Ceyskens.

Fietsers vragen kwaliteitsvolle, fijnmazige en veilige fietspaden en -verbindingen. Deze legislatuur werd echter zo’n 800 km fietspad (her)aangelegd, terwijl vorige legislatuur meer dan het dubbele werd verwezenlijkt met een kleiner budget.^[1] “We zien dat het budget de afgelopen jaren is toegenomen, maar het resultaat in de praktijk blijft uit,” stelt Ceyskens vast.

“Fietsveiligheid is een politieke keuze,” meent Lode Ceyskens, “Het voorziene fietsbudget van 100 miljoen euro volstaat niet om voldoende snel het verschil te maken. Het budget moet verdubbelen, de realisatiesnelheid omhoog. Het mag geen optie zijn dat het bovenlokaal functioneel fietsrouten netwerk pas tegen 2050 gerealiseerd zal zijn, zoals het Rekenhof berekende.”

Verder pleit Ceyskens in zijn nota voor een bredere invoering van schoolstraten die een halfuur voor en na schooltijd afgesloten worden. “Er is nood aan een concreet kader en de middelen die er zijn

^[1] Vorige legislatuur werd 1750 kilometer fietspad aangelegd of heraangelegd, met daarnaast investeringen in dure missing links (er werden 72 fietstunnels en -bruggen aangelegd).

moeten snel ter beschikking gesteld worden,” zegt hij. De actie van minister Crevits ‘Peraat voor de Schoolstraat’, heeft het nut hiervan bewezen.

Andere voorstellen zijn charters die de lokale overheden sluiten met de transport- en bouwsector om vrachtverkeer tijdens het begin en einde van de schooltijden te vermijden, fietsbrigades van de politie die snel ter plaatse problemen aanpakken zoals een geparkeerde wagen op een fietspad, intensievere handhaving naar overdreven snelheid en rijden onder invloed, alsook gerichte sensibiliseringscampagnes om andere weggebruikers én fietsers een verkeersveilige attitude bij te brengen.

Hans KNOP

Persverantwoordelijke CD&V-fractie | Vlaams Parlement - 1011 Brussel

T 02 552 43 28 | F 02 552 44 46 | M 0495 25 29 99 | E hans.knop@vlaamsparlement.be