

Persbericht

7 juni 2024

# Niet correct verlenen van voorrang speelt een rol in een derde van ernstige fietsongevallen

[Diepteonderzoek brengt oorzaken fietsongevallen beter in kaart](#)

***Uit een diepteanalyse op basis van pv's van verkeersongevallen blijkt dat het niet correct verlenen van voorrang in 1 op de 3 ernstige fietsongevallen een rol speelt. Ongeveer twee derde van de ongevallen met doden en zwaargewonden ontstaat door menselijke fouten. Daarbij gaan automobilisten en fietsers ongeveer even vaak in de fout. Ook een gebrekkige infrastructuur speelt in mindere of meerdere mate een rol in ongeveer 1 op de 4 ongevallen. Dat blijkt uit een nieuwe studie van Vias institute in opdracht van het Departement Mobiliteit en Openbare werken (MOW) van de Vlaamse overheid.***

Fietsen wordt steeds populairder in Vlaanderen. Uit het laatste Onderzoek Verplaatsingsgedrag van het Departement MOW blijkt dat 18% van onze verplaatsingen al met de fiets gebeurt. Helaas brengt het stijgende fietsgebruik ook meer ongevallen met zich mee: hoewel het relatieve risico om gewond te geraken voor fietsers in het laatste decennium verbeterd is, bleef het absolute aantal fietsdoden in Vlaanderen in de afgelopen 10 jaar quasi constant. Om een beter zicht te krijgen op de oorzaken van fietsongevallen heeft Vias in opdracht van het Departement MOW een diepteonderzoek uitgevoerd op basis van 120 processen-verbaal van verkeersongevallen waarbij fietsers om het leven kwamen of ernstig gewond geraakten.

Vias onderzocht zowel ongevallen met klassieke fietsen, als ongevallen met elektrische fietsen en speedpedelecs. Niet alleen ongevallen tussen een fietser en een voertuig werden onder de loep genomen, maar ook eenzijdige ongevallen (ongevallen waarbij slechts één partij betrokken is) en ongevallen met een andere kwetsbare weggebruiker werden geselecteerd. De bevindingen op basis van de onderzochte steekproef zijn niet zomaar generaliseerbaar naar alle fietsongevallen in Vlaanderen, maar geven toch bruikbare inzichten en zijn bovendien vergelijkbaar met ander internationaal diepteonderzoek.

## **Gedeelde verantwoordelijkheid: zowel automobilisten als fietsers maken fouten**

De verantwoordelijkheid van het ongeval ligt even vaak bij de fietser als bij de andere weggebruiker.

In één derde van de bestudeerde ongevallen bleek het ongeval het gevolg van een fout door de fietser, in nog eens één derde lag het gedrag van de andere weggebruiker aan de basis van het ongeval. In 15% van de ongevallen kunnen we spreken van een gedeelde verantwoordelijkheid van de betrokken partijen. Daarnaast was in 18% geen van beide betrokken partijen verantwoordelijk, omdat de verantwoordelijkheid bijvoorbeeld bij de wegbeheerder lag of omdat een weggebruiker onwel werd.

## **Twee derde van de ongevallen te wijten aan menselijke factoren**

Ongeveer 65% van de ongevalsfactoren bleek gelinkt aan menselijke factoren.

De vaakst genoteerde ongevalsfactor voor de fietsers was een verkeerde inschatting van het mogelijk gevaar. Ook voor de andere weggebruikers is een verkeerde inschatting van het mogelijke gevaar een belangrijke ongevalsfactor.

Wanneer fietsers in een bepaalde situatie terechtkomen of een manoeuvre uitvoeren, onderschatten ze het gevaar dat die situatie of dat manoeuvre met zich meebrengt (zoals een andere fietser inhalen aan (te) hoge snelheid op een smal fietspad). Daarnaast speelt de 'illusie van zichtbaarheid' ook vaak een rol: fietsers denken dan dat ze gezien worden door de andere weggebruiker, terwijl dat niet altijd zo is. Het is niet omdat de fietser de automobilist kan zien, dat die ook altijd de fietser gezien heeft en daar alert voor is.

Onoplettendheid wordt bij de andere weggebruikers vaak gerapporteerd als ongevalsoorzaak: bestuurders rijden niet met de nodige aandacht voor het verkeer en zien daardoor fietsers over het hoofd of openen hun portier zonder te kijken. Het nemen van risico's, zoals rijden aan overdreven en onaangepaste snelheid, is eveneens terug te vinden in de bestudeerde ongevallen.

Infrastructuur speelt als ongevalsfactor in ongeveer een kwart van de ongevallen een rol. Het gaat hier dan om over smalle rijbanen, te smalle tweerichtingsfietspaden, afwezige verlichting, paaltjes op het fietspad en scherpe bochten.

### **In 1 op de 3 ongevallen wordt voorrang niet correct verleend**

De 120 bestudeerde ongevallen werden ingedeeld in een aantal terugkerende ongevalsprofielen. Vier profielen kwamen het vaakst voor: een fietser verleent geen voorrang, een motorvoertuig kruist fietsinfrastructuur en rijdt een fietser aan, een fietser botst/valt door een hindernis, een fietser krijgt geen voorrang of onvoldoende ruimte.

Opvallend is dat iets meer dan 1 op 3 van de bestudeerde ongevallen te maken had met het niet verlenen van de voorrang. Deze fout werd zowel door automobilisten als door fietsers gemaakt. Een belangrijke factor bij deze ongevallen was zichtbelemmering, bijvoorbeeld door de infrastructuur, door beplanting, door andere voertuigen en door de weersomstandigheden. Ook het falen in de waarneming kwam frequent voor. Het gaat dan over het niet opmerken van de fietser, maar evenzeer oversteken zonder te kijken door de fietser.

### **Inspecties van de infrastructuur**

Naast de analyse van de pv's van verkeersongevallen werden 80 locaties bezocht waar er zich een ernstig of dodelijk ongeval met een fietser had voorgedaan. Volgens de inspecteurs bleek een belangrijke infrastructurele factor een gebrek aan 'vergevingsgezindheid' voor fietsers, bijvoorbeeld omdat fietsers te weinig ruimte hadden om uit te wijken. In beperkte gevallen was de voorrangsregeling onlogisch, of was er een link met het type rotonde, de verkeerslichtenregeling of een te smal tweerichtingsfietspad. De inspecties toonden aan dat wegbeheerders nadrukkelijke aandacht moeten hebben voor een goed zicht in bochten en op kruispunten.

### **Conclusie: nood aan kwalitatieve infrastructuur en beter toepassen van de verkeersregels**

Uit de diepgaande ongevallenanalyse blijkt meer dan ooit dat de fietsveiligheid verbeteren een gedeelde verantwoordelijkheid is van wegbeheerders (het Vlaams gewest en steden en gemeenten) en weggebruikers. Wegbeheerders moeten zorgen voor een goede, herkenbare fietsinfrastructuur, met voldoende ruimte voor de steeds groter wordende variëteit aan fietsers.

Menselijke factoren spelen echter nog vaker een rol bij fietsongevallen. Alle weggebruikers dienen zich daarom te houden aan de wegcode en wederzijds begrip te tonen voor elkaar. Voor gemotoriseerd verkeer gaat het uiteraard over het naleven van de snelheidsregimes, niet rijden onder invloed en niet afgeleid rijden. Oogcontact maken en voorrang verlenen waar het moet blijft essentieel, net zoals het kenbaar maken van intenties door alle weggebruikers.

Fietsers mogen er op hun beurt niet altijd van uit gaan dat ze 'gezien' worden en moeten altijd de voorrangsregels respecteren. Het actief promoten van de fietshelm kan daarnaast helpen om de ernst van bepaalde ongevallen te verminderen.

Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken: *"Het diepteonderzoek op basis van de pv's van verkeersongevallen levert ons waardevolle informatie op waarmee de volgende beleidsploeg aan de slag moet gaan. Het onderzoek toont duidelijk aan dat onze enorme investeringen in veiligere en beter onderhouden fietsinfrastructuur en onze inspanningen om weggebruikers te sensibiliseren over de geldende verkeersregels geen overbodige luxe waren. We moeten verdergaan op de ingeslagen weg om het aantal fietsongevallen zo snel mogelijk te doen dalen. We blijven daarom ook focussen op de kindnorm. Verkeersinfrastructuur die helder is voor kinderen en jongeren is positief voor de verkeersveiligheid van alle weggebruikers. Kan mijn kind hier zelfstandig en veilig fietsen of oversteken, is dan ook de belangrijkste vraag bij het ontwerpen en evalueren van onze infrastructuur."*

Bekijk de hele studie via

[www.vlaanderen.be/mobiliteit-en-openbare-werken/verkeer/verkeersveiligheidsonderzoek/diepteonderzoek-oorzaken-ernstige-fietsongevallen/](http://www.vlaanderen.be/mobiliteit-en-openbare-werken/verkeer/verkeersveiligheidsonderzoek/diepteonderzoek-oorzaken-ernstige-fietsongevallen/)

#### Contactpersonen

Stef Willems: woordvoerder Vias institute: 0473/85.59.44

Nick Arys: woordvoerder Departement Mobiliteit en Openbare Werken: 0494 71 30 30