

Het aantal **fietsongevallen** stijgt

# Veiliger fietsen door ontvlechting

Het fietstoerisme zit in de lift, maar de investeringen in het fietspadennetwerk volgen niet met gelijke tred. Daardoor komen er meer ongevallen met fietsers, wat de kwestie van wie er bij zo'n ongeval aansprakelijk is scherper stelt. **DOOR DIRK DRAULANS**

Er zijn meer fietsen in Vlaanderen dan auto's (79 fietsen en 51 wagens per honderd Vlamingen), maar toch wordt de fiets vrij weinig gebruikt. De meeste Vlamingen fietsen alleen om zich te ontspannen. Ondanks het feit dat de helft van onze 'functionele' verplaatsingen (naar het werk, de school of de winkel) minder dan vijf kilometer bedraagt, gebruikt slechts een kwart van de Vlamingen daarvoor de fiets. Mannen gebruiken vaker de fiets voor hun woonwerkverkeer dan vrouwen, hoewel vrouwen gemiddeld dichterbij hun werk wonen dan mannen. In steden zit het fietsverkeer naar het werk wel in de lift – 41 procent van de Antwerpenaren zou voor verplaatsingen korter dan vijf kilometer de fiets nemen. Elk jaar zou er in Vlaanderen zo'n 3,5 miljard kilometer gefietst worden, tegen 49 miljard kilometer afgelegd met de auto.

Toch stijgt het aantal ongevallen met fietsers. Niet het aantal dodelijke ongevallen, want dat is in vergelijking met het piekjaar 2000 met de helft verminderd, wel het aantal ongevallen met gewonden. Desondanks staat er nog altijd wekelijks in de krant een berichtje over een in het verkeer omgekomen fietser – in 2012 waren er 64 dodelijke fiets-slachtoffers. Bovendien is het aantal gewonden ongetwijfeld een onderschatting. Veel mensen die gevallen zijn, rapporteren dat niet. Een vergelijkende studie van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid uit 2013 leert dat Belgische ziekenhuizen meer dan vijf keer meer zwaargewonde fietsers registreren dan de officiële ongevallenstatistieken. Fietsers zijn natuurlijk kwetsbaarder dan automobilisten. Bij fietsongevallen zijn er bijna altijd gewonden.

De cijfers komen uit een grondige analyse gepubliceerd in KBC Economische Berichten, die de meest recente statistieken qua fietsgebruik in Vlaanderen bundelt. Niet meteen iets wat je van een bank zou verwachten. 'Het leek ons een fris en actueel onderwerp', zegt auteur Johan Van Gompel van KBC, zelf een recreatief fietser. 'Zeker omdat we vaststelden dat er geen kwaliteitsvolle analyse van het thema beschikbaar was.' Van Gompel benadrukt dat er voor het onderzoek geen rechtstreeks contact was met de overheid of met een organisatie als de Fietsersbond, en dat er geen campagne rond het verkopen van verzekeringen aan verbonden is, hoewel de

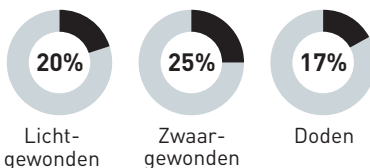
analyse gelinkt is aan een actie rond fietsveiligheid, waarbij vooral preventie wordt gepromoot ([www.moederspreventiewinkel.be](http://www.moederspreventiewinkel.be)).

Zijn analyse geeft nog interessante inzichten. Ze presenteert cijfers die illustreren dat hoe meer er in een Europees land gefietst wordt, hoe minder slachtoffers er verhoudingsgewijs vallen. Wat ongetwijfeld te maken heeft met een gewoonte-effect: als er veel fietsers zijn, worden ze automatisch een normaal onderdeel van het verkeer waar je rekening mee houdt. Er is ook een wat fragiel, maar wel illustratief verband tussen het fietsgebruik in een land en het voor-

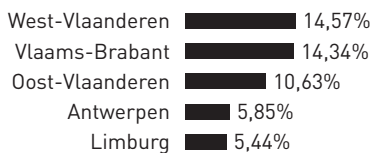
#### Evolutie van het aantal fietsslachtoffers (1995-2012)

- 35% Doden
- 26% Zwaargewonden
- +26% Lichtgewonden

#### Aantal fietsslachtoffers op het totaal aantal verkeersslachtoffers (2012)



#### Fietspaden in slechte staat (2011)



Bron: KBC Economische Berichten

komen van obesitas, wat aansluit bij de voor de hand liggende vaststelling dat fietsen gezond is. Berekeningen gepresenteerd als een 'snelle vingeroefening' wijzen uit dat het opdrijven van het aantal fietskilometers in het Vlaamse verkeer naar de cijfers uit Nederland, waar verhoudingsgewijs dubbel zoveel gefietst wordt als bij ons, een maatschappelijk voordeel van 1,7 miljard euro kan opleveren door het drukken van gezondheidskosten.

## Eén grote fietspot

Het fietsbeleid in Vlaanderen kreeg in 1985 een sterke boost met de oprichting van de Fietsersbond. Vanaf 2000 kwamen er regelmatig fietsinitiatieven van de overheid (het Vlaams Totaalplan Fiets, het Pendelplan, de Fietspadenrapporten, het Meldpunt Fietspaden) en projecten rond investeringen in fietspaden. Maar die draaien nog niet op volle snelheid. Zo zou naar gelang van de provincie tussen 6 (Antwerpen en Limburg) en 15 procent (Vlaams-Brabant en West-Vlaanderen) van de fietspaden in slechte staat zijn. De KBC-analyse geeft een intrigerende grafiek, waaruit af te leiden valt dat er een omgekeerd verband bestaat tussen de investeringen die een provincie in fietspaden doet en de lokale evolutie van het aantal verkeersslachtoffers. Uitschieter is Limburg dat perfect de trend illustreert: meer investeren in fietspaden impliceert een daling van het aantal fietsslachtoffers.

Het onderwerp ligt gevoelig. Elke nieuwe maatregel, zoals de invoering van een maximale snelheid van 30 kilometer waardoor heel wat wielertoeristen in overtreding zouden komen, leidt tot commotie. Een aanvraag om de Vlaamse Fietsmanager Jan Pelckmans te kunnen spreken, werd afgewimpeld – het bevoegde kabinet van Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken Hilde Crevits (CD&V) trok de vraag naar zich toe. Ook kabinetsadviseur Patrick D'Haese, vroeger bij de Fietsersbond die nogal wat opdrachten voor de overheid uitvoert, mocht niet zelf antwoorden op de vragen.

Minister Crevits benadrukt dat Vlaanderen na Denemarken en Nederland de derde fietsregio in Europa is, en dat er nooit méér in veilige en comfortabele fietsinfrastructuur werd geïnvesteerd dan in de laatste regeerperiode: 'We investeerden in 1750 kilometer nieuwe of vernieuwde fietspaden – dat is de afstand van Brussel tot Porto in Portugal. Elk jaar pompten we gemiddeld 100 miljoen euro in fietspaden, terwijl dat in de vorige regeerperiode nooit meer dan 60 miljoen was. Het budget ging in één grote fietspot, wat de coördinatie van de inspanningen vergemakkelijkte. Uiteraard primeert de verkeersveiligheid, vandaar dat er aparte fietspaden worden aangelegd en missing links tussen bestaande fietspaden worden gerealiseerd. De voorbije jaren namen we liefst 72 fietsbruggen en -tunnels in gebruik. ▶



► De Vlaamse overheid, de provincies en de gemeenten werken hard samen voor veiliger fietsinfrastructuur, en hoewel de trend van dodelijke en zwaargewonde slachtoffers dalend is, zijn de cijfers nog te hoog, zodat het huidige beleid de volgende jaren zeker moet worden voortgezet. We moeten blijven focussen op fietsnelwegen, zodat we het fietsverkeer op een veilige manier scheiden van het gemotoriseerde verkeer. Ontvlechten, zoals dat zo mooi heet. Als we de fietsinfrastructuur beter en completer maken, zal ook het fietsgebruik stijgen.'

Er zijn nog opvallende trends die het fietsverkeer in Vlaanderen beïnvloeden. Steeds meer oudere mensen fietsen om fit te blijven. En er komen steeds meer elektrische fietsen in het verkeer, die sneller zijn dan veel fietsers gewoon zijn. In 2013 werden er in België 50.000 elektrische fietsen verkocht, in 2010 waren dat er nog maar 20.000. Minister Crevits financierde een campagne om autopen-delaars aan te zetten om over te stappen op elektrisch fietsen, in het kader van de vaststelling dat pendelaars zich duurzamer gaan verplaatsen als je ze de juiste stimuli geeft, onder meer door meer de fiets te gebruiken, ook voor langere afstanden. Nieuwigheden eisen echter dikwijls hun tol. Vooral bij 70-plussers stijgt het aantal fietsongevallen. Elektrische fietsen kunnen het risico verhogen. Als je met een hogere snelheid valt, en je hebt brozere botten, is de kans op een ernstig letsel groot. Ook het gebruik van een fietshelm – niet verplicht in ons land – is nog niet algemeen ingeburgerd, hoewel het de kans op letsels aan het hoofd met 85 procent vermindert.

'De groeiende groep fietsende senio-



**MINISTER HILDE CREVITS** 'Als we de fietsinfrastructuur beter en completer maken, zal ook het fietsgebruik stijgen.'

ren is kwetsbaar in het verkeer', stelt minister Crevits. 'Van alle letselongevallen met fietsers gebeurt één op twee met 55-plussers en één op drie met 66-plussers. Dat bewijst dat een doelgerichte aanpak met specifieke verkeersveiligheidsmaatregelen nodig is. We stimuleren onder meer cursussen Veilig Elektrisch Fietsen, waarbij ervaren senioren hun leeftijdsgenoten op een boeiende en praktijkgerichte manier onderrichten. Voorts hebben we extra aandacht voor fietsongevallen waarbij geen andere weggebruikers dan de fietser zelf betrokken zijn. Bij de recentste herwerking van het Vademecum Fiets-

voorzieningen werd om die reden bijvoorbeeld het plaatsen van paaltjes op fietswegen ontraden, tenzij het echt nodig is om gemotoriseerd verkeer van fietswegen te houden.'

### Een put in het pad

De Antwerpse advocaat **Marc Peeters**, fervent wielertoerist en al enkele keren het slachtoffer van een zwaar fietsongeval, wordt steeds meer geconfronteerd met de gevolgen van het feit dat mensen niet altijd beseffen dat ze goed verzekerd moeten zijn voor een fietsongeval. 'De eerste keer dat ik zelf een ongeval had, was ik niet verzekerd, zodat de schade aan mijn fiets en de gevolgen van mijn lichamelijke schade niet werden terugbetaald', vertelt Peeters. 'Een fietsverzekering is niet verplicht zoals een autoverzekering, hoewel er veel mogelijkheden zijn, onder meer in het kader van de familiale polis en de hospitalisatieverzekering, en via wielersorganisaties. Daarom is het nodig om extra bewustwording te creëren. Veel mensen zijn te weinig voorbereid op een fietsongeval. De wielersclub waarvan ik voorzitter ben, vraagt aan nieuwe leden altijd of ze speciaal verzekerd zijn. Anders mogen ze niet meerijden.'

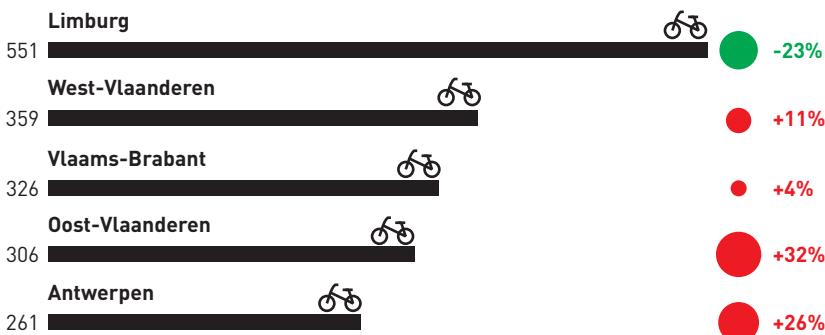
Peeters vatte zijn inzichten samen op de website [www.fietsongeval.be](http://www.fietsongeval.be). Als er een wagen bij een ongeval betrokken is, dekt de autoverzekering automatisch de stoffelijke en lichamelijke schade van de fietser, zelfs als hij een fout maakte – een ingreep om de fietser als zwakke weggebruiker te beschermen. Maar als er uitsluitend fietsers of voetgangers in het ongeval betrokken zijn, verandert de situatie. 'Veel mensen vragen na een ongeval gewoon of alles in orde is en rijden vervolgens door', zegt Peeters. 'Je hebt dus geen getuigen als je achteraf met je verzekeraar in discussie moet. Fietsongevallen gebeuren ook vaak op afgelegen plaatsen, wat het extra moeilijk maakt om gegevens te verzamelen. Bij een auto-ongeval wordt gemakkelijk de politie verwittigd, bij een fietsongeval zelden.'

Veel verzekeraars schrikken als ze de kosten zien voor het herstellen of vervangen van een fiets of van speciale fietskledij, ze zijn niet vertrouwd met het gegeven dat steeds meer fietsen duizenden euro's kosten. 'Stoffelijke schade wordt meestal niet gedekt, tenzij er een derde in het spel is die het ongeval veroorzaakte', stelt Peeters. 'Maar het is altijd belangrijk om alle aankoopbonnen ►

### Meer fietspaden = minder fietsslachtoffers

(her)aangelegde fietspaden langs gewestwegen in meter per 1000 inwoners 1999-2012

evolutie aantal slachtoffers per 1000 inwoners 1999-2012



Bron: KBC Economische Berichten

# Mercedes-Benz Cars: de uitdaging aangaan van de Belgische fiscaliteit en de CO<sub>2</sub>-normen

De politieke logica in België begrijpen, op vlak van de automobiel versus fiscaliteit versus ecologie? Een hele opdracht. Samengevat: voor de inverkeerstelling van een wagen bestaan er drie systemen, afhankelijk van de regio. Anderzijds is wat geldt voor een particulier niet van tel voor een leasingvoertuig. In Wallonië wordt een malus toegekend aan de private koper van een wagen die een zeker niveau van CO<sub>2</sub>-uitstoot overschrijdt. In Vlaanderen wordt er met een formule gewerkt, op basis van de impact op de volksgezondheid (fijn stof, broeikasgassen). In Brussel tot slot, telt voor de fiscale rekening de cilinderinhoud en het vermogen, zonder rekening te houden met de uitstoot, zoals voor wagens die door leasingmaatschappijen ingeschreven worden.

“De constructeurs kunnen zich niet aan iedere wetgeving afzonderlijk aanpassen”, legt Gauthier Helleputte, Manager Fleet & Corporate Sales van Mercedes-Benz Cars uit. Het Duitse merk heeft als filosofie om wagens te ontwerpen en te fabriceren die zo milieuvriendelijk mogelijk zijn.

## Recordaantal inschrijvingen

“De wagens van vandaag, zijn minder vervuilend dan die van 10 jaar geleden”, gaat Gauthier Helleputte verder. “Iedere gram

CO<sub>2</sub> die een wagen minder uitstoot, is duur, maar Mercedes vindt dat prioritair en investeert stevig in Research and Development (Daimler voorziet 11 miljard euro voor 2014-2015). De klanten waarderen onze inspanningen en de competitiviteit van onze wagens, zowel op budgettair als technologisch vlak. Het beste bewijs? Mercedes heeft een recordaantal inschrijvingen in België laten optekenen voor 2013, met meer dan 24.400 ingeschreven wagens, of een stijging van 15% tegenover 2012.”

Het succes is onder meer te verklaren door het zeer diverse aanbod aan motoren: benzine en diesel uiteraard, maar ook benzinehybride, dieselhybride, natuurlijk gas en elektrische aandrijvingen. De brandstofcel komt er vanaf 2017. Zo komt het merk nu met de C Klasse 220 Blue TEC goed voor 103 gram CO<sub>2</sub> per kilometer en ook volgt er een S Klasse 500 Plug-in Hybrid, die een recorduitstoot van 69 gram CO<sub>2</sub> laat optekenen. De wagen komt er in september van dit jaar aan. In de ranking van hybride inschrijvingen in ons land, scoort Mercedes een achtste plek met E 300 BlueTEC Hybrid. Deze diesel laat Mercedes toe om het enige premiummerk in de top 10 te zijn. “De hybride wagens zijn nog geen voor de hand liggende keuze in de fleetmarkt, dus is het aan ons om hen te overtuigen”, besluit de Manager Fleet & Corporate Sales.



Gauthier Helleputte, Manager Fleet & Corporate Sales van Mercedes-Benz Cars



Mercedes-Benz



VERKEER

► en facturen van materiaal bij te houden, in geval er een betwisting komt. Ik ga ervan uit dat verzekeringsmaatschappijen correct werken, maar misschien wat te gemakkelijk de benedengrens van de kosten opzoeken, wat in het nadeel van de slachtoffers is. De kosten voor een advocaat zijn trouwens dikwijls gedekt door je verzekeringsmaatschappij in het kader van de rechtsbijstand.’

Er is de kwestie van de aansprakelijkheid van de wegkapitein van een groep fietsers, en van de overheid als een fietser valt door een put in de weg of een ijsplek op een fietspad. Soms is het beter geen fietspad te hebben dan een slecht fietspad. Het aantal schadegevallen waarbij de overheid aansprakelijk wordt gesteld voor een fietsongeval, is beperkt: in 2013 werden 83 claims ingediend door fietsers, waarvan er tot op heden vijf een schadevergoeding kregen in minnelijke schikking, goed voor een totaal bedrag van 4300 euro. Als het toch tot een dagvaarding komt, oordeelt een rechter meestal of de wegbeheerder iets had kunnen doen, zoals betere signalisatie bij wegenwerken of geen week wachten om een fietspad ijsvrij te maken. Een zwak element in een klacht is dat er vaak weinig aanwijzingen zijn voor het al dan niet onaangepast gedrag van de onfortuinlijke fietser, waarachter een wegbeheerder zich kan verschuilen.

‘Het is logisch dat een overheid als beheerder van een wegennetwerk aansprakelijk gesteld kan worden in het geval ze aantoonbaar in de fout is gegaan’, zegt Peeters. ‘Wegkapiteins van groepen wielertoeristen doen hun best om hun volgers zo veel mogelijk te wijzen op obstakels op of putten in de weg, maar ze kunnen moeilijk voor een val verantwoordelijk worden gesteld. Ik vind het wel belangrijk dat ze zich hoffelijk gedragen naar andere weggebruikers toe. Op steeds meer plaatsen groeien spanningen tussen verschillende groepen van weggebruikers, zoals voetgangers die zich druk maken over snelheidsduivels op wielen. Ook dat is een oorzaak van ongevallen, die met wat begrip van alle partijen vermeden kunnen worden. Wielertoeristen moeten zich geen vrijgeleide aanmeten op jaagpaden, maar wandelaars moeten wat respect opbrengen door niet obstinaat in het midden van de weg te blijven lopen. Met wat geven en nemen kan veel ellende vermeden worden.’