

Interpellatie van mevr. Van Offelen: Fietsongevallen en de gevolgen hiervan voor het gemeentelijke beleid inzake veilig fietsverkeer.

Mevr. Van Offelen geeft aan dat ze op 16 september een ernstig fietsongeval heeft gehad (botsing tegen een Berlijns kussen). Op de spoedafdeling was een jongen van 23 jaar met een schedelfractuur na een val aan de Churchillrotonde. Er waren geen derden bij betrokken, er waren geen vaststellingen of processen-verbaal van de politie en deze feiten worden dus niet opgenomen in de officiële statistieken van de verkeersongevallen.

In september heeft Vias de verkeersveiligheidsbarometer voor het eerste semester 2019 gepubliceerd. De officiële cijfers geven aan dat het aantal gewonden bij fietsongevallen in het gewest is gestegen met 52,43% t.o.v. 2018 (in heel België met slechts 20%). Vias erkent dat deze verontrustende cijfers geen rekening houden met ongevallen die onder de radar blijven. Er zijn talrijke oorzaken mogelijk: verlies van de controle over de fiets door een gladde of slecht onderhouden ondergrond, obstakels, boorden of tramrails. De cijfers van Vias bevestigen dat de veiligheid van fietsers een grote uitdaging is. Het verslag maakt ook geen melding van ongevallen met elektrische steps (steeds talrijker volgens een recent artikel van La Libre Belgique).

Bij zware ongevallen kan men terugvallen op objectieve verslagen om zwarte punten of onaangepaste inrichtingen aan te pakken. GRACQ (Groupement de recherche et d'action des cyclistes quotidiens) heeft een lijst met gevaarlijke punten overgemaakt. Worden verslagen van de politie en GRACQ geanalyseerd door de diensten Mobiliteit en Werken en als basis gebruikt om op (middel)lange termijn aanpassingen door te voeren? Wat krijgt prioriteit: gevaarlijke kruispunten, signalisatie van gevaarlijke situaties, inrichting van nieuwe fietswegen?

De gemeente zou de spoeddiensten moeten contacteren om de officiële cijfers aan te vullen met de niet-geregistreerde ongevallen. Mevr. Van Offelen heeft tijdens de laatste politieraad voorgesteld om dit op de agenda van de conferentie van burgemeesters te laten toevoegen, wat goed onthaald werd door de burgemeester.

Schepen Wyngaard bevestigt dat de ongevallencijfers verontrustend zijn, vooral voor het gewest. Er moet bij gezegd worden dat ook het aantal fietsers is gestegen is. De meeste ongevallen gebeuren in volle verkeer en niet op plaatsen met een gemarkeerd of ingericht fietspad. Een lagere snelheid leidt ook tot minder ongevallen.

De fiets moet een zo groot mogelijke plaats in de openbare ruimte krijgen. De overeenkomst met het gewest zal een verbinding mogelijk maken tussen de Groene Wandeling en de Dolezlaan en in de toekomst zijn nog andere plannen in samenwerking met het gewest voorzien (o.a. de Burgemeester Jean Herinckxlaan). Het college hoopt dat de evolutie van het dossier inzake de Winston Churchilllaan de inrichting van een comfortabeler fietspad mogelijk zal maken. In sectoren zoals de Prins van Oranjelaan en de Gatti de Gamondstraat - waar snelle interventies niet mogelijk zijn - zullen markeringen aangebracht worden. De dienst denkt na over grondmarkering om Berlijnse kussens zichtbaarder te maken. Het college is voorstander van een uitbreiding van de zones 30.

Schepen Wyngaard wijst ook op het belang van een fietshelm en reflecterende kleding. Meer dan de helft van de fietsers draagt geen helm terwijl dit het aantal ernstige ongevallen toch sterk verminderd. Hij bedankt de preventiecampagnes van schepen Lambert-Limbosch in het kader van het fietsbrevet voor schoolkinderen.

Schepen Wyngaard is van mening dat er meer overleg moet komen tussen de politie en de dienst Mobiliteit. Een meer systematische feedback van ongevallen zal leiden tot een betere inventaris van gevaarlijke punten. De app "Fix my street" kan hiervoor ingezet worden.