

“FIETSHELM LOST PROBLEEM NIET OP”

Uit een enquête van VAB en MNM blijkt dat amper 9% van de Vlaamse jongeren een fietshelm draagt. Uit de bevraging blijkt ook dat jongeren de slechte infrastructuur en verkeerdrukte aanhalen als belangrijkste oorzaak van onveiligheid. Toch gaat MNM zijn luisteraars sensibiliseren. Een fout signaal, vindt Infopunt Publieke Ruimte. “Verkeersonveiligheid los je niet op door een fietshelm te dragen, maar wel door de oorzaak aan te pakken. En daarvoor is de overheid verantwoordelijk, niet de radioluisteraars.”

Verkeersslachtoffers worden nog te vaak beschouwd als collateral damage van onze mobiliteitsverslaving. “Het is goed dat er objectief cijfermateriaal wordt verzameld over het dragen van een fietshelm bij jongeren”, zegt Tom Dhollander van Infopunt Publieke Ruimte. “Maar het is nogal wrang dat uitgerekend een automobilistenorganisatie de lage cijfers aangrijpt om fietsers te sensibiliseren, goed wetend dat de oorzaak van veel ongevallen bij de autogerichte weginfrastructuur ligt.”

Infopunt Publieke Ruimte noemt het al dan niet verplicht maken van een fietshelm struisvogelpolitiek. Volgens het kenniscentrum is het echte probleem de inrichting van de openbare ruimte die het nog steeds toenemende aantal auto’s niet meer kan slikken. Wegen, stads- en dorpscentra worden sinds de jaren ‘50 ingericht op maat van (vracht)wagens maar hebben hun verzadigingspunt bereikt. Zwakke weggebruikers worden letterlijk aan de kant gedrukt waardoor conflictsituaties en verkeersonveiligheid ontstaan. “Dat los je met een kortetermijnmaatregel zoals het dragen van een fietshelm niet op”, zegt Dhollander. “De inrichting van de openbare ruimte zorgt voor polarisatie onder de verkeersdeelnemers. Automobilisten krijgen het signaal dat ze vrij baan hebben, waardoor ze fietsers en voetgangers als tweederangs weggebruikers gaan beschouwen. Veel voetgangers en fietsers zijn dat beu en lappen de wegcode aan hun laars wegens gebrek aan veilige weginfrastructuur.”

De meeste overheden, zowel op Vlaams als op gemeentelijk niveau, baseren hun mobiliteitsbeleid op het STOP principe. Dat houdt in dat verkeersmaatregelen in de eerste plaats voorrang moeten geven aan voetgangers (stappers) en fietsers (trappers). Vervolgens heeft het openbaar vervoer voorrang op het privévervoer. Dhollander “Het STOP principe blijft in de praktijk meestal dode letter, behalve in enkele autoluwe stadskernen. Tom Dhollander: “Voorrang geven aan voetgangers en fietsers en de auto naar de achtergrond dwingen, vraagt een belangrijke mentaliteitswijziging en een visie op lange termijn. De meeste beleidsvoerders zijn daar niet mee bezig. Dat er in het verkeer nog zoveel slachtoffers vallen, ligt niet enkel aan de verkeersovertredingen maar ook aan het schuldig verzuim op beleidsniveau.”

Achtergrondinformatie:

Australisch onderzoek: effecten verplichte fietshelm gering of zelfs negatief

<http://www.fietsberaad.nl/index.cfm?lang=nl§ion=Nieuws&mode=newsArticle&newsYear=2012&repository=Australisch+onderzoek:+effect+verplichte+fietshelm+gering+of+zelf+negatief>

Fietshelm, ja of nee?

http://www.swov.nl/NL/Actueel/nieuwsbrief/artikelen/2012/201209_fietshelm.pdf

SWOV Factsheet fietshelmen

http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/Factsheet_Fietshelmen.pdf

Levenslijn: de fietshelm, ja of nee?

<http://levenslijn.be/artikel/de-fietshelm-ja-nee>

PERSCONTACT

Infopunt Publieke Ruimte (een afdeling van Voetgangersbeweging vzw)

Waarnemend woordvoerder: Jan Vilain, jan.vilain@publiekeruimte.info – 0486 565 498

www.publiekeruimte.info