

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 176

van **RENAAT LANDUYT**

datum: 29 oktober 2015

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

Dodehoekongevallen - Maatregelen

Op 15 oktober 2015 stierf in Brugge opnieuw een fietser door een dodehoekongeval, dit jaar reeds het derde gelijkaardig ongeval in Brugge.

In zijn beleidsbrief 2015-2016 stelt de minister omtrent dodehoekongevallen het volgende: "Om de veiligheid aan verkeerslichten te verhogen streeft AWW er naar om deze maximaal conflictvrij te regelen. Bijzondere aandacht gaat hierbij naar de kwetsbare weggebruikers. Conflictvrije regeling van de verkeerslichten kan dodehoekongevallen bij fietsers en voetgangers voorkomen."

Het Blind Spot Accident Causation-onderzoek van het BIVV (Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid), waarnaar de minister ook verwees in een antwoord op vraag nr. 537 van 22 januari 2015, wees uit dat de meest vastgestelde oorzaak van dodehoekongevallen van infrastructurele aard is, met name een weginrichting die conflicten in de hand werkt tussen rechts afslaand vrachtverkeer en fietsers die rechtdoor rijden. Experts zijn er van overtuigd dat dergelijke conflicten op drukke kruispunten kunnen worden vermeden door het aanleggen van fietsopstelvakken (de zogenaamde 'ofossen').

1. Hoeveel dodehoekongevallen vonden plaats in Vlaanderen in 2014? Zijn al cijfers beschikbaar voor de eerste helft van 2015?
2. Onderzoekt de administratie van de minister of fietsopstelvakken voor fietsers op meer kruispunten kunnen worden ingevoerd?
3. Welke andere maatregelen overweegt de minister te nemen om dodehoekongevallen te voorkomen?

ANTWOORD

op vraag nr. 176 van 29 oktober 2015

van **RENAAT LANDUYT**

1. De officiële ongevalscijfers voor 2014 werden tot op heden nog niet door FOD Economie, Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium gepubliceerd.
2. Vanuit een "duurzaam veilig" standpunt is de beste manier om dit type conflict te vermijden er voor te zorgen dat zwaar vrachtverkeer en (brom)fietsers zich niet mengen. Deze scheiding kan in de ruimte of in de tijd worden verwezenlijkt. Een fietsopstelvak is daarbij één van de mogelijkheden, maar is niet overal mogelijk. Vooral wanneer er geen naastgelegen fietspad is of wanneer de opstelstrook te klein is kan dit een vals veiligheidsgevoel geven. De (her)aanleg van kruispunten wordt steeds gebruikt voor de verhoging van de verkeersveiligheid, in het bijzonder voor de zwakke weggebruiker. Waar mogelijk wordt dus voor fietsopstelvakken geopteerd. De meeste dodehoekongevallen komen voor bij het rechts afslaan vanuit stilstand aan een verkeerslicht.

Het fietsvademeccum stelt :

4.5.2.4

Opstelvak voor fietsers

Op kruispunten met verkeerslichten maakt een opstelvak het voor de fietsers mogelijk om zich tijdens de roodfase op te stellen vóór de wachtende auto's. Wanneer het licht op groen springt vertrekken de tweewielers voor de auto's: ze zijn goed opgesteld om linksaf te slaan of rechtdoor te rijden. Dit verhoogt het comfort (tijdwinst) en de veiligheid.

Tijdens de groenfase gedragen de fietsers zich alsof er geen opstelvak zou zijn. Als ze zich niet tussen het verkeer naar links durven te begeven om af te slaan, kunnen ze zich voorbij het kruispunt rechts opstellen (eventueel op een daartoe aangelegde 'wachtplaats') tot ze op hun beurt groen krijgen om links af te slaan.

Voorwaarden, inrichting en signalisatie

- Toegelaten snelheid \leq 50 km/uur
- Maximaal 1 of 2 rijstroken in de betreffende richting.
- Kan zowel op hoofd- als dwarsrichting.
- Redelijk aantal afslaan fietsers wenselijk.

3. Momenteel zijn er een aantal projecten waaraan we onze steun geven. Zo is er enerzijds het project spiegelafstelplaatsen waar de Vlaamse Overheid al enkele jaren in investeert. Momenteel bekijkt de administratie waar er nog blinde vlekken zijn en hoe die kunnen worden ingevuld. Daarnaast is er het Truckveiligcharter, een sensibiliseringsproject dat ook al enkele jaren loopt, gedragen door de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV). Sinds kort werkt VSV ook samen met Transport en Logistiek Vlaanderen. Het subsidieproject Veilig op weg, kreeg vorig jaar opnieuw een vervolg, gericht naar jongeren uit het secundair onderwijs (ca. 16 jaar). Dit project wordt nu samen met VSV uitgevoerd.