



Vlaams
Parlement

ingediend op **163** (2019-2020) – Nr. 1
9 december 2019 (2019-2020)

Verslag van het verzoekschrift

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Lode Ceyssens en Mercedes Van Volcem

over een tweede stopstreep
aan kruispunten voor zwaar vervoer

Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:

Voorzitter: Bart Claes.

Vaste leden:

Annick De Ridder, Maarten De Veuster, Jos Lantmeeters, Bert Maertens, Marius Meremans;
Bart Claes, Carmen Ryheul, Wim Verheyden;
Lode Ceysens, Martine Fournier;
Marino Keulen, Mercedes Van Volcem;
Björn Rzoska, Jeremie Vaneeckhout;
Els Robeyns.

Plaatsvervangers:

Arnout Coel, Koen Daniëls, Inez De Coninck, Axel Ronse, Steven Vandeput;
Roosmarijn Beckers, Johan Deckmyn, Leo Pieters;
Karin Brouwers, Joke Schauvliege;
Els Ampe, Stephanie D'Hose;
Imade Annouri, An Moerenhout;
Annick Lambrecht.

Toegevoegde leden:

Jos D'Haese.

INHOUD

1. Procedure	4
2. Inhoud van het verzoekschrift	4
3. Bespreking	4
3.1. Vergadering van 24 oktober 2019	4
3.2. Vergadering van 5 december 2019	4
4. Conclusie	5
Bijlage: Standpunt van de minister	7

1. Procedure

Op 14 april 2019 werd een verzoekschrift ingediend over een tweede stopstreep aan kruispunten voor zwaar vervoer (verzoekschrift nr. 24 (2018-2019)).

Dit verzoekschrift werd ontvankelijk verklaard op 24 april 2019 en voor verdere behandeling verwezen naar de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken.

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken besprak het verzoekschrift een eerste maal op 24 oktober 2019, en besliste Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, om uitleg te vragen over dit verzoekschrift.

De minister bezorgde bij brief van 18 november 2019 een antwoord op het verzoekschrift (zie bijlage). Op 5 december 2019 kwam de commissie tot een besluit.

2. Inhoud van het verzoekschrift

De aanleiding voor de vraag van de verzoeker is een dodelijk verkeersongeval in Tielt (kruispunt Vierhoek). Een trekker-oplegger staat te wachten aan het rode verkeerslicht. Tijdens het wachten passeert een fietser de trekker-oplegger en plaatst zich op het opstelvak voor fietsers vóór het voorsorteervak, maar is zo niet zichtbaar voor de bestuurder van de oplegger. Bij groen licht vertrekt de oplegger, de fietser echter nog niet, met de fatale afloop tot gevolg.

De verzoeker vraagt om op kruispunten een tweede stopstreep aan te brengen, enkele meters voor de stopstreep aan het voorsorteervak in functie van de dode hoek van zwaar vervoer. In de tweede stopstreep kan het logo van een vrachtwagen (cf. verkeersborden) verwerkt zijn.

De wegcode moet dan aangepast worden met een artikel dat een vrachtwagen moet stoppen aan deze speciale stopstreep als er zich geen voertuigen voor hem bevinden aan de verkeerslichten. Daardoor krijgt de bestuurder van zwaar vrachtwervoer een overzicht op al het verkeer.

Dit voorstel is volgens de verzoeker gemakkelijk toepasbaar op veel kruispunten en kost weinig. Een nadeel is dat de vrachtwagenbestuurder zal moeten anticiperen als er zich geen voertuigen voor hem bevinden en de verkeerslichten op oranje springen.

De verzoeker vraagt om dit voorstel te bekijken en eventueel te onderwerpen aan een verdere evaluatie.

3. Bespreking

3.1. Vergadering van 24 oktober 2019

De commissie stemt unaniem in met het voorstel van commissievoorzitter *Bart Claes* om hierover meer informatie te vragen aan de minister.

3.2. Vergadering van 5 december 2019

Bart Claes, voorzitter, verwijst naar de brief van de minister. Hij vraagt of de leden van de commissie het eens zijn om het antwoord van de minister als conclusie aan de betrokkene te bezorgen. De leden zijn het hiermee unaniem eens.

4. Conclusie

De leden gaan niet verder in op het verzoekschrift. Zij verwijzen naar het standpunt van de minister.

Bart CLAES,
voorzitter

Lode CEYSSENS
Mercedes VAN VOLCEM,
verslaggevers

BIJLAGE:

Standpunt van de minister

Vlaamse Regering

Lydia Peeters
Vlaams minister van Mobiliteit en
Openbare Werken
Koning Albert II-laan 20
1000 BRUSSEL
T 02 553 63 00
kabinet.peeters@vlaanderen.be
www.vlaanderen.be

De heer Bart Claes
Voorzitter van de commissie Mobiliteit en
Openbare Werken
Vlaams Parlement
1000 BRUSSEL

uw bericht van	uw kenmerk	ons kenmerk	bijlagen
vragen naar/e-mail Michaël Van Tilborg michael.vantilborg@vlaanderen.be		telefoonnummer 02 552 63 92	datum 2019/11/18

Betreft: verzoekschrift nr. 24

Geachte heer Claes

U bezorgde mij een verzoekschrift met een voorstel om een “tweede stopstreep” voor het opstelvak voor fietsers in te voeren. U formuleert uw voorstel om dode hoekongevallen ter hoogte van deze opstelvakken te voorkomen: de “tweede stopstreep” moet de zichtbaarheid van de vrachtwagenbestuurder op de (brom)fietsers in het opstelvak verbeteren.

Ik heb uw suggestie voorgelegd aan mijn administratie.

1. Probleemstelling

Vlak voor een vrachtwagen en rechts naast de cabine bevindt zich een grote dode hoek. Doordat de bestuurder hoog zit, kijkt hij letterlijk over de (brom)fietsers als deze in de buurt van de cabine staat. Men moet minstens 4 meter afstand nemen voor de vrachtwagen zodat de bestuurder de (brom)fietsers helemaal kan zien.

2. Voorgestelde oplossing

Ook het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) deelt uw bezorgdheid omtrent deze problematiek en neemt vandaag reeds diverse maatregelen om dit soort ongevallen zoveel mogelijk te vermijden. Zo werd in 2016 gestart met een specifiek actieplan verkeerslichten waarbij ernaar gestreefd wordt om de

lichtenregelingen maximaal conflictvrij te maken waardoor kwetsbare weggebruikers niet meer in conflict kunnen komen met gemotoriseerd verkeer.

Het aanbrengen van een tweede stopstreep lijkt evenwel minder geschikt als oplossing. Aan het aanbrengen van een dergelijke tweede stopstreep zijn immers ook een aantal nadelen verbonden. Vooreerst is er de onduidelijkheid die dreigt te ontstaan door de veelheid aan stopstrepen: één voor de fietsers, één voor de niet-vrachtwagens, één voor de vrachtwagens en op sommige plaatsen ook nog een vooruitgeschoven stopstreep van het opstelvak voor linksafslaande fietsers. Vandaag al blijken weggebruikers niet goed te weten welke streep voor hen van toepassing is, zelfs al staan er logo's bij. Verwarring kan leiden tot het niet naleven ervan, waardoor de maatregel haar doel zou voorbijschieten of erger kan leiden tot verkeersonveilige situaties en dus het tegenovergestelde van wat we willen bereiken. Voorts vergroot het verschuiven van de stopstreep naar achter toe het kruispuntoppervlak wat een negatieve impact heeft op de doorstroming van het verkeer op het kruispunt. De tijd die nodig is om het kruispunt op te rijden wordt immers langer. Tot slot is er, zoals u zelf ook al aangaf, ook een juridische kant aan uw voorstel. In deze is het invoeren van deze maatregel in de Wegcode een federale bevoegdheid.

Het voorstel om een "tweede stopstreep" aan te duiden komt eigenlijk neer op het markeren van een derde stopstreep.

Art.77.6. van de wegcode (KB1/12/1975) omschrijft het opstelvak voor (brom)fietsers immers als:
"De zone, aansluitend op een fietspad, afgebakend door twee stopstrepen en waarin het symbool van een fiets in het wit is gereproduceerd duidt de plaats aan waar de fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen zich enkel tijdens de rode fase van de verkeerslichten mogen opstellen. De andere bestuurders moeten tijdens de rode fase van de verkeerslichten stoppen voor de eerste stopstreep."

Het markeren van nog een extra stopstreep en dit voor een specifieke categorie van voertuigen schept o.i. meer verwarring over wanneer en waar bestuurders precies moeten stoppen. Meer complexiteit in de verkeersomgeving en in de wegcode is net te vermijden.

Bovendien is te verwachten dat er zich problemen zullen stellen bij de wijziging van de lichtfase van groen naar rood. In die gevallen zal de situatie, zoals ze origineel beschreven is, zich kunnen blijven herhalen. De vrachtwagen zal 'zijn' stopstreep dan immers al gepasseerd zijn.

3. Alternatieven

a. Toepassing Toolbox

Volgens ons ligt de oplossing er dan ook niet in om nog bijkomende stopstrepen op het terrein te realiseren, maar om de meest passende oplossing te kiezen voor de betreffende situatie. In dit kader

werd via diepteonderzoek naar ongevallen met vrachtwagens en zwakke weggebruikers¹ reeds eerder een toolbox opgemaakt. In deze toolbox worden de verschillende mogelijke infrastructurele maatregelen geïnterpreteerd en beschreven. Deze toolbox is hierbij opgevat als een “vadamecum” dat specifiek gericht is op het voorkomen van de dodehoekongevallen.

b. Opstelvak/-strook voor fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen

Wat betreft het gebruik van een zogenaamde opgeblazen fietsopstelstrook (OFOS) stelt de toolbox dat het, zeker op wegen met veel vrachtverkeer, nodig is om fietsopstelstroken te voorzien die langer zijn dan de reglementaire 4 m. Het is dus met andere woorden van belang om de fietsers voldoende opstelruimte te geven, zodat ze zich kunnen opstellen buiten de dode hoek, vooraan de vrachtwagen.

De minimumafmeting van het opstelvak zal ook bij de herziening van de plaatsingsvoorwaarden aan bod komen.

Bijkomend wordt gesteld dat het noodzakelijk is te communiceren/informereren over het goed gebruik van de OFOS. Zo werd immers vastgesteld dat een deel van de fietsers zich opstelt ter hoogte van de stopstreep voor het gemotoriseerd verkeer – dus op de slechtst denkbare plaats. Er moet daarentegen worden aangedrongen op het feit dat de kop van de OFOS dient om zich op te stellen bij rood – helemaal vooraan en over de volledige breedte, nooit vlak voor of naast de cabine van een vrachtwagen. De fietser die op het einde van de roodfase toekomt, moet zich voor zijn veiligheid achter en rechts van de vrachtwagen opstellen of moet de vrachtwagen als eerste laten vertrekken.

c. Educatie en sensibilisering

Informatie, educatie en sensibilisering inzake dode hoek gebeuren heden onder meer via de inzet van virtual reality brillen dode hoek tijdens de verkeersweken. Ook de nieuwe leerlijn (vermijden van de dode hoek door achter het voertuig te blijven) wordt in het onderwijs verder gepromoot: <https://www.verkeersschool.be/lesfiches/dode-hoek/>.

Met de nieuwe leerlijn worden volgende basisprincipes gehanteerd:

- Blijf achter de vrachtwagen,
- Zorg dat je gezien wordt en blijf aandachtig,
- Maak oogcontact met de vrachtwagenbestuurder.

Specifiek inzake opstelvakken worden volgende algemene richtlijnen gegeven:

- Indien je gebruikmaakt van een opstelvak, zet je **ver genoeg naar voor in het opstelvak voor fietsers** als je als eerste aan een kruispunt komt.

¹ Sloomans, F., Populer, M., Silverans P. & Cloetens, J. (2012). Blind Spot Accident Causation (BLAC). Multidisciplinair onderzoek naar ongevallen met vrachtwagens en zwakke weggebruikers in Oost- en West-Vlaanderen. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

- Komt er nadien een vrachtwagen in jouw buurt staan, maak dan **altijd oogcontact** met de bestuurder om zeker te zijn dat hij je gezien heeft, geef elkaar een duidelijk teken voor je een manoeuvre uitvoert.

Met de meeste hoogachting,



Lydia Peeters

Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken