

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1297
van **STIJN BEX**
datum: 16 mei 2022

aan **LYDIA PEETERS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Dodehoekongevallen - Maatregelen

In de afgelopen periode zijn er in Vlaanderen minstens vier dodehoekongevallen gebeurd, in Bonheiden, in Hechtel-Eksel, in Tielt en in Oostende. Volgens VSV (Vlaamse Stichting Verkeerskunde) gebeuren er in Vlaanderen jaarlijks meer dan 30 dodehoekongevallen, waarbij meestal een fietser wordt aangereden door een vrachtwagen die rechts afslaat. Daarnaast gebeuren er ook dodehoekongevallen met personenwagens, ook daarbij bestaat er namelijk een dode hoek in het gezichtsveld. Vaak kennen dodehoekongevallen een dodelijke afloop, in bijna drie op de vijf aanrijdingen is dat het geval.

Op 3 mei berichtte Gazet Van Antwerpen over de aanrijding van een 78-jarige fietser door een bus van De Lijn, mogelijk ook een dodehoekongeval.

Dat dodehoekongevallen vandaag nog steeds kunnen gebeuren, is geen kwestie van overmacht, want zowel de kennis om verkeersinfrastructuur veiliger in te richten als de nodige technologie om zwaar verkeer mee uit te rusten, is vandaag al voorhanden.

In het Vlaams Verkeersveiligheidsplan is het aanpakken van de dodehoekproblematiek één van de 37 maatregelen. Daarbij wordt enerzijds gefocust op sensibilisering en op educatie voor jongeren en anderzijds op de nascholing van de professionele vrachtwagen- of buschauffeur, de code 95. Ook het inrichten van conflictvrije verkeerspunten en slimme lichtenregelingen, en het uitbreiden van het aantal geveleugelde zebra-paden moeten daartoe bijdragen.

Uit het laatste voortgangsrapport van het Verkeersveiligheidsplan blijkt dat er de afgelopen 10 jaar, van 2010 tot 2020, geen dalende trend zit in het aantal dodehoekongevallen tussen fietsers en vrachtwagens of het aantal verkeersdoden dat daardoor te betreuren is. In Vlaanderen zijn er momenteel zeventien spiegelfstelpplaatsen beschikbaar van de Vlaamse overheid. Via de verkeersweken werden 30.000 kinderen uit het secundair onderwijs bereikt over de gevaren van de dodehoek. In januari 2022 was 18% van de kruispunten op gewestwegen volledig conflictvrij en 71% gedeeltelijk conflictvrij. Momenteel zijn er in Vlaanderen elf geveleugelde zebra-paden in gebruik.

In 2019 werd het principe 'Direct Vision' goedgekeurd door het Europees Parlement. Dat schrijft voor dat dode hoeken aan de voor- en zijkanten van de bestuurders van bussen en vrachtwagens 'zo veel mogelijk' verkleind moeten worden. Vanaf januari 2026 gelden deze regels voor nieuwe modellen op de markt, vanaf januari 2029 voor alle vrachtwagens of bussen die van de band rollen. Ook camera-systemen kunnen door het

detecteren van fietsers of voetgangers in de dodehoek bijdragen tot een verbetering van de veiligheid. Bovendien werd door Europa beslist dat vanaf 2022 nieuwe veiligheidstechnologieën verplicht worden in nieuwe vrachtwagens.

1. Hoe verklaart de minister dat er de afgelopen 10 jaar geen positieve evolutie is in het aantal dodehoekongevallen tussen fietsers en vrachtwagens?
2. Kan de minister per provincie een overzicht geven van het aantal dodehoekongevallen en het aantal dodelijke slachtoffers als gevolg daarvan? Graag de gegevens per jaar voor de afgelopen 5 jaar en indien mogelijk een opdeling naar gelang de betrokken vervoersmodi.
3. Hoe vaak was er een bus van De Lijn, of van haar onderaannemers, betrokken bij een dodehoekongeval? Hoeveel dodelijke slachtoffers vielen daarbij? Graag de gegevens per jaar voor de afgelopen 5 jaar.
4. Kan de minister per jaar een overzicht geven van alle plaatsen (wegen, kruispunten) waar de afgelopen 5 jaar dodehoekongevallen gebeurden in Vlaanderen? Kan de minister daarbij telkens vermelden of het ongeval gebeurde op een schoolroute of in een schoolomgeving, zoals aangegeven door lokale besturen?
5. Is de minister van plan om ongevallendata te koppelen aan de mate van het conflictvrij zijn van een kruispunt? Uit het antwoord op mijn schriftelijke vraag nr. 823 van 8 februari 2022 bleek dat dit momenteel niet wordt bijgehouden.
6. Hoeveel vrachtwagenchauffeurs en buschauffeurs kregen reeds de nodige nascholing (code 95)?
7. Hoeveel gevleugelde zebrapaden wil de minister per jaar realiseren? Kunnen lokale besturen ondersteuning krijgen voor de aanleg van gevleugelde zebrapaden?
8. Op welke manier zijn de huidige bussen van De Lijn uitgerust om dodehoekongevallen te voorkomen?
 - a) Hoeveel bussen van De Lijn voldoen er momenteel aan de Europese richtlijnen van 'Direct Vision'? Welk aandeel van de busvloot van De Lijn voldoet aan deze richtlijnen? Zet De Lijn hier momenteel op in bij de aankoop van nieuwe bussen? Wordt dit meegenomen in overeenkomsten met onderaannemers van De Lijn?
 - b) Hoeveel bussen van De Lijn zijn uitgerust met een dodehoekwaarschuwingssysteem? Welk aandeel van de busvloot van De Lijn is uitgerust met zo'n systeem? Zet De Lijn hier momenteel op in bij de aankoop van nieuwe bussen? Wordt dit meegenomen in overeenkomsten met onderaannemers van De Lijn?
 - c) Wat is de kostprijs om een bus van De Lijn uit te rusten met een dodehoekwaarschuwingssysteem?
 - d) Binnen welke termijn ambieert De Lijn om haar volledige busvloot respectievelijk te laten voldoen aan de richtlijnen van 'Direct Vision' en uit te rusten met dodehoekwaarschuwingssystemen?

ANTWOORD

op vraag nr. 1297 van 16 mei 2022

van **STIJN BEX**

1. Er is helaas voor fietsongevallen in het algemeen geen positieve evolutie. Reden waarom we de actieve weggebruiker centraal plaatsen in het verkeersveiligheidsplan en ongeziene investeringen voorzien in meer fietsveiligheid. Dodehoekongevallen volgen helaas deze algemene trend.
2. Tot voor 2020 bestond er geen specifiek registratieveld 'dodehoek' in het ongevallenregistratiesysteem van de politie. De definitie van een dodehoekongeval, zoals overeengekomen door de verschillende gebruikers van de ongevallendata, is zeer strikt:
 - "er zijn een fietser en vrachtwagen betrokken in het ongeval
 - de vrachtwagen slaat rechtsaf
 - beide weggebruikers rijden op dezelfde weg
 - de zin van de verplaatsing is dezelfde bij beide weggebruikers"

De dodehoekongevallen zoals gerapporteerd in het voortgangsrapport van het verkeersveiligheidsplan zijn op deze 'strikte' manier gedefinieerd en zijn dus enkel ongevallen tussen vrachtwagens en fietsers. Echter, sinds 2020 is er in het registratiesysteem een specifiek veld 'tegenpartij in de dode hoek' bij de ongevalsfactoren te vinden. Hieronder kunnen dus ook dodehoekongevallen tussen andere weggebruikers vervat worden. Aangezien dit veld slechts sinds 2020 bestaat, is een evolutie op basis van dit veld (nog) niet mogelijk, en ook niet opgenomen in de rapportering.

In onderstaande tabel wordt een overzicht van het aantal dodehoekongevallen en verkeersdoden in deze ongevallen (tussen haakjes) per provincie weergegeven sinds 2016. Het betreft hier de dodehoekongevallen volgens de strikte definitie en gaat dus steeds om aanrijdingen tussen een vrachtwagen en een fietser.

	Antwerpen	Limburg	Oost-Vlaanderen	Vlaams-Brabant	West-Vlaanderen	TOTAAL
2016	13 (3)	2	8 (1)	2 (1)	5	30 (5)
2017	16	2	13	3	5	39 (0)
2018	13 (1)	1 (1)	14 (1)	3 (1)	7 (2)	38 (6)
2019	12 (2)	5	5	1 (1)	6	29 (3)
2020	11	4	7 (1)	4	8	34 (1)

Bron: FOD Economie, Statbel

Zoals hoger vermeld, bestaat er sinds 2020 ook de registratiemogelijkheid 'tegenpartij in de dode hoek' onder de ongevalsfactoren. In 2020 werden op deze manier 95 ongevallen geregistreerd, waarin 4 verkeersdoden (allen fietsers) vielen (bron: FOD Economie, Statbel):

- Antwerpen: 31 ongevallen (1 verkeersdode)
- Limburg: 19 ongevallen (1 verkeersdode)
- Oost-Vlaanderen: 17 ongevallen (1 verkeersdode)
- Vlaams-Brabant: 17 ongevallen (geen verkeersdoden)
- West-Vlaanderen: 11 ongevallen (1 verkeersdode)

Tenslotte geeft onderstaande tabel weer welke voertuigtypes betrokken waren in deze 95 ongevallen:

	Fiets	Auto	Lichte vrachtauto	Vrachtwagen	Autobus	Andere
Voetganger		5	1	3		
Fiets	1	21	5	13	1	
Bromfiets		13	3	2		
Motorfiets		2				1
Auto		4	2	16		1
Vrachtwagen						1

Bron: FOD Economie, Statbel

- De Lijn beschikt niet over ongevalgegevens van onderaannemers en houdt ook voor ongevallen in regie geen registratie bij met betrekking tot dit type ongeval.

Ook in de ongevallenstatistieken van de FOD Economie, Statbel, kunnen we niet filteren op ongevallen met bussen van De Lijn.

- Het gevraagde overzicht kan geraadpleegd worden in bijlage 1.
- Zoals aangegeven in het antwoord op schriftelijke vraag nr. 823 van 8 februari 2022, wordt de mate van conflictvrijheid niet bijgehouden in de ongevallendata. Bovendien houdt het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) in haar databanken geen info bij met betrekking tot de historiek van de mate van conflictvrijheid van de kruispunten in haar beheer. Er kan bijgevolg enkel informatie meegegeven worden omtrent de huidige mate van conflictvrijheid. Dit maakt dat we niet kunnen achterhalen of een kruispunt dat in een bepaald jaar werd aangepast, op de specifieke datum van een betreffend ongeval reeds aangepast was, laat staan wat de mate van conflictvrijheid op die specifieke datum was. Dat maakt dat de ongevalgegevens (historische data) niet kunnen gekoppeld worden aan de mate van conflictvrijheid (actuele info).

Momenteel loopt er wel een evaluatie-onderzoek van het actieplan verkeerslichten binnen de onderzoeksagenda verkeersveiligheid. Van zodra de resultaten hiervan beschikbaar zijn, zal dit ook gecommuniceerd worden.

- 1455 chauffeurs volgden in 2021 de specifieke module "dodehoek en manoeuvreerschade", een aantal dat exponentieel stijgt.

	Aantal deelnemers module "dodehoek en manoeuvreerschade"
2018	480
2019	993
2020	1037
2021	1455

Momenteel maakt mijn administratie volop werk van een rapporteringstool waarbij het mogelijk zal worden om informatie over de gevolgde opleidingen gemakkelijk te kunnen genereren. Zodra de testfase achter de rug is, zal ik u meer recente cijfers kunnen bezorgen.

Binnen deze module wordt een opsplitsing gemaakt in een theoretisch én een praktisch gedeelte.

De buschauffeurs van De Lijn. krijgen een basisopleiding waarin de aspecten over dodehoekongevallen verwerkt zijn. Nadien moet hun vakbekwaamheid elke 5 jaar vernieuwd worden. Daartoe moeten ze verspreid over die 5 jaar nog 5

opleidingsdagen volgen. Ook daarin zitten verkeersveiligheid en dodehoekongevallen verweven.

7. Het Agentschap Wegen en Verkeer heeft richtlijnen voor het aanleggen van gevleugelde voetgangersoversteekplaatsen. Deze richtlijnen zijn gebaseerd op onderzoek, dat aantoonde dat er een aantal voorwaarden zijn waaraan moet worden voldaan om een correct (en dus veilig) gebruik van deze oversteekplaatsen te garanderen. Het AWV rolt aan de hand van deze richtlijnen het concept van een gevleugelde voetgangersoversteek proactief uit op de gewestwegen ter hoogte van schoolomgevingen en ter hoogte van 2x2-wegen waar de snelheid beperkt is tot 50 km/h. Tot op heden zijn er 11 locaties uitgerust met een gevleugelde voetgangersoversteek. Op aanvraag door een lokaal bestuur kan dit op gewestwegen aangebracht worden op andere locaties waar de snelheid beperkt is tot 70 km/h of lager. Het AWV zal deze aanvraag toetsen aan de criteria en de kosten voor het plaatsen en onderhouden ten laste nemen.
8. a) Bij de verordening 2019/2144 van het Europees parlement, toepasbaar vanaf 6 juli 2022 (artikel 19) gaat het niet enkel om het toepassen van intelligente systemen, maar ook om het ontwerpen van een voertuig op zo'n manier dat er zo weinig mogelijk dode hoeken voorkomen (zogenaamde 'Direct Vision', of 'direct zicht'). De Lijn heeft momenteel geen bussen in de busvloot in eigen regie die voldoen aan alle voorschriften uit deze verordening. Er zijn geen gegevens voorhanden betreffende de busvloot van de exploitanten.

Voor de aankoop van nieuwe elektrische bussen is in de bestekken sinds 2021 opgenomen dat deze moeten voldoen aan Verordening (EU) 2019/. Hierbij zijn ook specifieke vereisten opgenomen voor wat betreft een anti-aanrijdingsstelsel en een dodehoekwaarschuwingssysteem door middel van sensoren en/of camera's.

In de huidige overeenkomsten met de onderaannemers van De Lijn is er geen verplichting/verwijzing naar EU-Verordening 2019/2144 opgenomen. In de nieuwe overeenkomsten zal dit wel opgenomen worden.

- b) De Lijn heeft momenteel geen bussen in de busvloot in eigen regie die zijn uitgerust met een dodehoekwaarschuwingssysteem. Er zijn geen gegevens voorhanden betreffende de busvloot van de exploitanten.

Voor de aankoop van nieuwe elektrische bussen is in de bestekken sinds 2021 opgenomen.

In de huidige overeenkomsten met de onderaannemers van De Lijn is er geen verplichting/verwijzing naar EU-Verordening 2019/2144 of dodehoekwaarschuwingssystemen opgenomen. In de nieuwe overeenkomsten zal dit wel worden opgenomen.

- c) De Lijn heeft geen onderzoek gedaan naar het retro-fitten van dodehoekwaarschuwingssystemen. Er zijn verschillende technische oplossingen beschikbaar op de markt met zeer uiteenlopende prijzen.
- d) De EU-Verordening 2019/2144 omhelst daarentegen veel meer aanpassingen dan enkel het monteren van een dodehoekwaarschuwingssysteem waardoor het niet mogelijk is om bestaande voertuigen hieraan te laten voldoen.

De Lijn is bezig met het vervangen van de volledige bestaande vloot in regie met als doelstelling om tegen 2035 volledig uitstootvrij openbaar vervoer te kunnen aanbieden. Al deze voertuigen zullen voldoen aan EU Verordening 2019/2144 en

minimaal voorzien zijn van een anti-aanrijdingsysteem en een dodehoekwaarschuwingssysteem door middel van sensoren en/of camera's.

BIJLAGE

[Overzicht dodehoeklocaties](#)