

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1635
van **CARMEN RYHEUL**
datum: 31 augustus 2022

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

R8 Kuurne - Herinrichting kruispunten Heirweg, Brugsesteenweg en Kortrijksestraat

Reeds meermaals stelde ik vragen over de urgente noodzaak tot herinrichting van de R8. Recent vonden echter opnieuw talrijke zware ongevallen plaats, waarbij het in een aanzienlijk deel van de gevallen om dodehoekongevallen ging. Zo werd onlangs nog een fietser gegrepen door een betonmixer, gelukkig zonder dodelijke afloop. Ook Francis Benoît, burgemeester van Kuurne, trok al aan de alarmbel.[\[1\]](#)

Volgens de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) gebeuren jaarlijks nog steeds zo'n vijftig dodehoekongevallen met vrachtwagens waarbij zwakke weggebruikers het slachtoffer zijn. Een vijfde van deze ongevallen kent een dodelijke afloop, de helft ervan leidt tot zeer zware verwondingen. Deze cijfers nemen jammer doorheen de jaren genoeg nog steeds niet af. Het zijn niet enkel vrachtwagens die een dode hoek hebben, alle voertuigen hebben die. Tijdens de vergadering van de commissie Mobiliteit van 29 april 2021 meende de minister dat het - uiteraard - niet haar taak is om technische aspecten of veiligheidssystemen te verplichten op voertuigen, maar wel om volop in te zetten op educatie en sensibilisering.[\[2\]](#)

Europa heeft beslist dat in het huidige kalenderjaar nieuwe veiligheidstechnologieën verplicht worden in vrachtwagens. Dat geldt echter enkel maar voor nieuwe vrachtwagens, vrachtwagens die vanaf 2022 op de markt komen. Oude vrachtwagens zonder detectiesystemen zijn door deze regelgeving niet getroffen. Maar we zijn het eens dat technische aspecten niet de enige oplossing zijn. Via voertuigtechnologieën alleen zal het niet opgelost raken. Ook de lokale besturen die bij educatieve en sensibiliserende aspecten betrokken worden om iedereen er zoveel mogelijk van bewust te maken hebben een taak. Heel wat lokale besturen hebben hun SAVE-charter ondertekend. Ook daarin gaat alle aandacht naar dodehoekongevallen. De minister werkt ook heel nauw samen met de transportsector. Ook zij zoeken naar tal van oplossingen inzake dodehoekongevallen. Daarvoor werken ze samen met hun sectorfederatie, Transport en Logistiek Vlaanderen (TLV). Verder wil de minister proactief heel wat dingen ondernemen om op die manier gevaarlijke situaties te detecteren en kort op de bal te spelen (onder meer via MIA-proeftuinen (MIA: Mobiliteit Innovatief Aanpakken)).

De kruispunten van de R8 met de Heirweg, Brugsesteenweg en Kortrijksestraat zorgen om de haverklap voor ongevallen. De bekendste ongevallen zijn onder meer [die waarbij de 17-jarige Joeri Verbeeck levensgevaarlijk gewond raakte](#), die waarbij [Ludwine Louncke \(64\) om het leven kwam](#) en die waarbij [een 52-jarige fietsster onder een vrachtwagen terechtkwam](#), maar als bij wonder levend van onder het voertuig gehaald kon worden.

Na dodelijke ongevallen op het kruispunt met de Brugsesteenweg werd hier prioritair werk van gemaakt. Het kruispunt met de Heirweg, dat onlangs toneel was van

ongevallen, is echter nog steeds niet aangepakt. Reeds in 2020 stelde ik het volgende: "Nochtans ligt er een heel eenvoudig voorstel van de lokale burgemeesters op tafel om die ongevallen in die zone definitief de wereld uit te helpen. Het komt erop neer om op de R8 in die zone een verhoogd middentalud aan te leggen, waardoor risicovolle gelijkgrondse kruisingen met het gemotoriseerd verkeer in de mate van het mogelijke verdwijnen of minstens zeer veilig worden heraangelegd."

Ook nu roept burgemeester Benoit naar aanleiding van de recente ongevallen op om de R8 volledig boven de kruispunten herin te richten zodat zwakke weggebruikers onder de R8 kunnen passeren. De doortrekking van de R8 moet dringend gebeuren; er wordt al vijftig jaar om gevraagd. "Er gebeuren te veel ongevallen om nog te kunnen bijhouden, maar -gelukkig- blijft het meestal bij blikshade, en zijn er nog niet veel dodelijke slachtoffers gevallen. Daardoor staan de kruispunten, ten onrechte dus, niet tussen de zwarte punten die eerst aangepakt moeten worden. Maar de punten zijn wél gevaarlijk, en Kuurne vraagt intussen al zo'n 50 jaar om een oplossing", aldus de burgemeester.

1. Hoe meent de minister de problematiek proactief aan te pakken ondanks het uitblijven van de herinrichting van de R8?
2. Wat is de stand van zaken in verband met de door de minister aangekondigde en bestelde studie hieromtrent?
3. Is er al een budget voor de werken vrijgemaakt? Zo ja, hoeveel bedraagt het?
4. Kan de minister een gedetailleerd beeld geven van de al gevoerde (sensibilisering)campagnes van de lokale besturen met betrekking tot dodehoekongevallen?
5. Graag een actueel overzicht van de meest actuele cijfers van dodehoekongevallen, ook die waarbij geen lichamelijke schade was. Hierbij graag een vermelding van de exacte locaties (kruispunten, overwegen enzovoort) waar zich meermaals dodehoekongevallen voordeden.

[1] <https://www.focus-wtv.be/nieuws/r8-blijft-een-nachtmerrie-burgemeester-kuurne-kruipt-zn-pen>.

[2] <https://www.vlaamsparlement.be/nl/parlementair-werk/commissies/commissievergaderingen/1506997/verslag/1509918>.

ANTWOORD

op vraag nr. 1635 van 31 augustus 2022

van **CARMEN RYHEUL**

1-2. Ik heb op het GIP 2022 de middelen voorzien voor het ontwerp, de project-MER en de omgevingsvergunningsaanvraag voor de doortrekking van de R8 te Kuurne. Een project van die omvang als het doortrekken van de R8 te Kuurne vergt de nodige technische studies en de nodige vergunningen, met in casu onder andere een project-MER procedure. Dat zal onvermijdelijk de nodige tijd duren, maar de opdracht die mijn administratie nu uitwerkt, is de eerste nodige en concrete stap naar de vervollediging van de R8 te Kuurne. Dit jaar nog zal de procedure voor het aanstellen van een ontwerper gevoerd worden. In afwachting werkt mijn administratie verder aan het conflictvrij regelen van het kruispunt met de Heirweg. De lichtenregeling en markeringen werden al aangepast en veiliger gemaakt. Enkel rest nog het aanleggen van omgelegde fietspaden, zodat een volledige conflictvrije regeling voor fietsers kan worden ingevoerd. Daarvoor zijn beperkte innames nodig. Het daarvoor nodige landmeet- en opzoekwerk voor de grondinnames is ondertussen gebeurd. Ik hoop dan ook dat de gesprekken aangaande de aankoop van de nodige gronden eind dit jaar, uiterlijk begin volgend jaar constructief kunnen worden aangeknoopt en afgerond. Dat om aansluitend de herinrichting tot een conflictvrije regeling van het kruispunt te kunnen uitvoeren in 2023.

3. Het budget voor de studie is voorzien op het GIP 2022, de planning van de werken en daaruit volgende begroting en timing van het budget zal dienen te blijken uit die studie. Hiertoe werd 700.000 Euro voorbestemd.

4. We beschikken niet over gegevens van eventuele campagnes die lokale besturen organiseren. Enkel wanneer wij vanuit Vlaanderen de besturen aanschrijven en vragen om te participeren aan een campagne monitoren we dit.

Een voorbeeld hiervan is de fietsveiligheidscampagne die we voerden in maart en april 2021. Verspreid over Vlaanderen plaatsten we in samenwerking met 190 lokale besturen meer dan 5000 campagneborden die fietsers en automobilisten opriepen om meer aandacht te hebben voor elkaar en zo te zorgen voor een veiliger verkeer.

Daarnaast is er bijvoorbeeld ook de lopende campagne (in samenwerking met Transport en Logistiek Vlaanderen) op scholen waarbij de dodehoekproblematiek onder de aandacht gebracht wordt.

5. In onderstaande tabel wordt een overzicht van het aantal dodehoekongevallen weergegeven voor de laatste 5 jaar (periode 2017-2021). Het betreft hier de dodehoekongevallen volgens de strikte definitie (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), en gaat dus steeds om aanrijdingen tussen een vrachtwagen en een fietser. Aangezien we niet beschikken over ongevallen met uitsluitend materiële schade, betreft het hier steeds letselongevallen.

Jaar	Aantal dodehoekongevallen
2017	39
2018	38
2019	29
2020	34
2021	26

Bron: FOD Economie, Statbel

Als we de locaties van deze dodehoekongevallen (periode 2017-2021) beschouwen, dan zijn er 6 locaties waar 2 of meer dodehoekongevallen tijdens deze periode van 5 jaar plaatsvonden:

- kruispunt Boomsesteenweg x Bist - Aartselaar (2 ongevallen)
- kruispunt Heistraat x R11 - Antwerpen (2 ongevallen)
- kruispunt Kapellensteenweg x Achterbroeksteenweg – Kalmthout (2 ongevallen)
- kruispunt Parklaan x Moerlandstraat – Sint-Niklaas (4 ongevallen)
- kruispunt Hoogkamerstraat x Eurolaan - Temse (2 ongevallen)
- kruispunt Brusselsesteenweg x Oosterzelesteenweg - Wetteren (2 ongevallen)