

ingediend op **1754** (2022-2023) – Nr. 1  
20 juni 2023 (2022-2023)

## **Verslag van het verzoekschrift**

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken  
uitgebracht door Karin Brouwers en Rita Moors

over het voorkomen van dodehoekongevallen

---

*Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:*

*Voorzitter:* Bart Claes.

*Vaste leden:*

Annick De Ridder, Maarten De Veuster, Bert Maertens, Marius Meremans, Rita Moors;  
Bart Claes, Carmen Ryheul, Wim Verheyden;  
Martine Fournier, Sofie Mertens;  
Marino Keulen, Mercedes Van Volcem;  
Imade Annouri, Stijn Bex;  
Els Robeyns.

*Plaatsvervangers:*

Arnout Coel, Koen Daniëls, Inez De Coninck, Axel Ronse, Paul Van Miert;  
Roosmarijn Beckers, Johan Deckmyn, Leo Pieters;  
Karin Brouwers, Joke Schauvliege;  
Els Ampe, Stephanie D'Hose;  
Björn Rzoska, Jeremie Vaneckhout;  
Annick Lambrecht.

*Toegevoegde leden:*

Jos D'Haese.

## INHOUD

1. Procedure.....	4
2. Inhoud van het verzoekschrift.....	4
3. Bespreking.....	4
3.1. Vergadering van 4 mei 2023.....	4
3.2. Vergadering van 15 juni 2023.....	4
4. Conclusie.....	5
Bijlage: Standpunt van Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken.....	7

## 1. Procedure

Op 7 maart 2023 werd een verzoekschrift ingediend over het voorkomen van dodehoekongevallen (verzoekschrift nr. 18 (2022-2023)). De verzoeker gaf de volgende titel aan het verzoekschrift: Verzoekschrift ter bevordering van de verkeersveiligheid.

Dit verzoekschrift werd ontvankelijk verklaard op 8 maart 2023 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 4 mei 2023. De commissie besliste om aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, een standpunt te vragen. Bij brief van 1 juni 2023 bezorgde minister Lydia Peeters haar standpunt (zie bijlage).

Op 15 juni 2023 werd het verzoekschrift verder besproken en kwam de commissie tot een besluit.

## 2. Inhoud van het verzoekschrift

Jaarlijks gebeuren er in ons land gemiddeld vijftig dodehoekongevallen met vrachtwagens en kwetsbare weggebruikers. Als een vrachtwagen met oplegger een hoek van 90 graden moet maken aan een kruispunt of een rondpunt ziet de bestuurder niet wat er zich direct links of rechts van hem bevindt. Zo gebeuren er dodehoekongevallen.

Een eenvoudige manier om die dodehoekongevallen te voorkomen is volgens de verzoeker het opschuiven van de oversteekplaats voor fietsers en voetgangers naar een (te onderzoeken) afstand van het kruispunt of rondpunt. De verkeerslichten moeten daarbij ook verplaatst worden tot voor de oversteekplaats. Het grote verschil is dat bij het links of rechts afslaan de trekker van de vrachtwagen dan volledig is gekeerd zodat de bestuurder volledig zicht heeft op overstekende fietsers of voetgangers. Dat vergt volgens de verzoeker een zeer eenvoudige aanpassing aan de inrichting van een kruispunt of rondpunt.

De verzoeker vermoedt dat dit een gekende oplossing is, maar vraagt zich af waarom een dergelijke inrichting van een kruispunt of rondpunt niet vaker wordt toegepast om dodehoekongevallen te voorkomen.

## 3. Bespreking

### 3.1. Vergadering van 4 mei 2023

De commissie stemt unaniem in met het voorstel van *Marino Keulen* om hierover een standpunt te vragen aan de minister.

### 3.2. Vergadering van 15 juni 2023

*Martine Fournier*, waarnemend voorzitter, verwijst naar het antwoord van minister Lydia Peeters. Zij vraagt of er opmerkingen zijn, of dat de leden van de commissie het ermee eens zijn om het antwoord van de minister als conclusie aan de betrokkene te bezorgen.

*Stijn Bex* vindt het belangrijk om verzoekschriften ernstig te nemen. Dodehoekongevallen maken een belangrijk deel uit van de verkeersongevallen. Het antwoord van de minister laat hem op zijn honger zitten. Ze geeft een opsomming van door haar genomen initiatieven. De oppositie heeft echter al eerder opgemerkt dat de minister niet ver genoeg gaat, onder meer tijdens een hoorzitting en gedachtewisseling op 4 mei 2023 met het Vlaams Forum Verkeersveiligheid en minister Lydia

Peeters over het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025 ([Parl.St. VI.Parl. 2022-23, nr. 1706/1](#)). Tijdens de huidige zittingsperiode heeft hij amper of geen vooruitgang gezien in het dossier van het vrachtroutenetwerk en de venstertijden voor zwaar verkeer. Verder is het in Frankrijk bijvoorbeeld verplicht om een sticker aan te brengen op vrachtwagens die waarschuwt voor de dode hoek. Stijn Bex verwacht van de minister dat zij daar meer werk van maakt. Er is meer mogelijk en ook de verzoeker verwacht dat.

*Marino Keulen* zegt dat de oppositie het recht heeft om kanttekeningen te plaatsen bij het beleid van de minister. Maar wat voorligt is het verzoekschrift van een burger met ideeën om kruispunten veiliger te maken, niet het beleid van de minister.

*Rita Moors* stelt voor om het antwoord van de minister integraal over te maken aan de verzoeker samen met het verslag van de hoorzitting en gedachtewisseling waarnaar Stijn Bex verwijst.

#### **4. Conclusie**

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken beslist eenparig om het antwoord van de minister en het verslag van de hoorzitting en gedachtewisseling over de nota met 25 maatregelen voor de realisatie van het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025 van het Vlaams Forum Verkeersveiligheid en over de semestriële voortgangsrapportering over het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025 (februari 2023), over te maken aan de indiener van het verzoekschrift.

Martine FOURNIER,  
waarnemend voorzitter

Karin BROUWERS  
Rita MOORS,  
verslaggevers



BIJLAGE:

Standpunt van Lydia Peeters,  
Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken





# 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](http://www.vlaanderen.be)

De heer Bart Claes  
Voorzitter van de commissie Mobiliteit en Openbare  
Werken  
Vlaams Parlement  
Leuvenseweg 86  
1000 BRUSSEL

uw bericht van	uw kenmerk	ons kenmerk	bijlagen
	18 (2022-2023)		
vragen naar/e-mail		telefoonnummer	datum
Michael Van Tilborg michael.vantilborg@vlaanderen.be		02 552 63 00	<b>01 JUNI 2023</b>

Betreft: Uw verzoekschrift in verband met de bevordering van de verkeersveiligheid en het voorkomen van dodehoekongevallen

Geachte heer Claes

Via de commissie Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaams parlement ontving ik het verzoekschrift nr 18 (2022-2023) waarbij de verzoeker vraagt om de verkeersveiligheid te verbeteren en acties te ondernemen om dodehoekongevallen te voorkomen. De verzoeker heeft bovendien een suggestie om deze problematiek aan te pakken en vraagt ook aandacht voor één specifiek punt, een rotonde in Rotselaar, waar een dodelijk verkeersongeval te betreuren viel.

Hierbij bezorg ik u het antwoord dat u mag overmaken aan de verzoeker

Verkeersveiligheid is een absolute prioriteit voor mij en elk slachtoffer is er één te veel en zorgt voor onnoemelijk veel menselijk leed. Bijgevolg neem ik in het verkeersveiligheidsbeleid gepaste maatregelen en voorzie ik enorme budgetten voor investeringen in veilige (fiets)infrastructuur. Ik zet enkele belangrijke elementen met betrekking tot de dodehoek en het ongeval waar u naar verwijst voor u graag op een rij

Het recente **Vademecum Fietsvoorzieningen** (juli 2022) beschrijft de ontwerprichtlijnen voor kwalitatieve fietsinfrastructuur. Dit Vademecum is een document met aanbevelingen waarbij gemotiveerde interpretatie of afwijking moet kunnen om de kwaliteit van fietsinfrastructuur te verbeteren

Het vademecum werd in 2022 geactualiseerd op basis van de nieuwste inzichten en ontwikkelingen, met het oog op een kwaliteitsvol ontwerp van toekomstige fietsinfrastructuur. Aangezien het vernieuwde vademecum pas vorig jaar werd geïntroduceerd, voldoen niet alle situaties op het terrein vandaag aan de nieuwste richtlijnen, maar bij toekomstige fietspadprojecten streven we ernaar om de nieuwe aanbevelingen zo goed mogelijk te volgen. Wanneer lokale omstandigheden niet toelaten om dat hoogste kwaliteitsniveau te behalen, wordt er afgewogen hoe het ontwerp kan worden aangepast om de veiligheid van de fietser te waarborgen.

Het Vademecum bouwt op vier uitgangspunten (1) een kwaliteitsvol fietsroutenetwerk als basis; (2) een toegankelijke infrastructuur voor fietsers van 8 tot 80 jaar, (3) een groeiend aantal fietsers en een toenemende diversiteit van gebruikers en (4) fietsinfrastructuur bedacht vanuit het perspectief van de fietser.

Met betrekking tot de aangehaalde (dodehoek)problematiek zijn **fiches B.8 In- en uitbuigen van fietspaden, B.9 Oprijzicht, E.2 Rotondes en E.3 Verkeerslichten en fietsers** van belang en geven in die specifieke gevallen aan welke de standaardrichtlijnen zijn.

*Onder fiche B.8 In- en uitbuigen van fietspaden staat specifiek:*

“Situaties waarin er zich mogelijk een ernstig veiligheidsprobleem stelt, bijvoorbeeld zeer veel (afslaand) vrachtverkeer, dienen vermeden te worden. Dit kan door op netwerkniveau vracht- en fietsstromen te ontvlechten of op kruispuntniveau conflictvrije verkeerslichten of ongelijkgrondse overgangen te voorzien. **Indien geen van deze oplossingen haalbaar blijkt, wordt het fietspad minstens 6,00 m uitgebogen en verliest het fietsverkeer de voorrang.** De uitbuiging is ten laatste 5,00 m voor de oversteek voltooid. Het fietspad wordt in dat geval onderbroken (kleur, materiaal)”

*Onder fiche B.9 Oprijzicht staat specifiek:*

“Zichtbaarheid is essentieel voor de verkeersveiligheid van alle weggebruikers. Fietsers hebben het voordeel dat ze verschillende zintuigen kunnen gebruiken in het verkeer, maar ze zijn zelf niet altijd even goed zichtbaar voor andere weggebruikers. Bij het ontwerp van kruispunten moet daarom steeds voldoende oprijzicht worden voorzien ten opzichte van de fietser, of deze nu op de rijbaan of op een fietspad rijdt. Het oprijzicht is de afstand waarover een bestuurder vanuit een ondergeschikte zijweg de hoofdweg moet kunnen overzien om te kunnen oversteken of de weg op te rijden zonder hinder te veroorzaken.

**De regels voor oprijzicht zijn van toepassing voor alle kruispunten, ook met fietspaden en fiets snelwegen.”**

*Onder fiche E.2 Rotondes staat specifiek:*

“Aanliggende fietspaden of fietssuggestiestroken op rotondes zijn onveilig en kunnen daarom niet. Het fietsverkeer is op die manier niet zichtbaar genoeg voor het gemotoriseerd verkeer. Vooral bestuurders van afslaande vrachtwagens hebben vanwege de dode hoek te weinig zicht op de rechts naast hen rijdende fietsers.” **Binnen en buiten de bebouwde kom wordt geopteerd voor rotondes met vrijliggende fietsvoorzieningen.**

*Onder fiche E.3 Verkeerslichten en fietsers staat specifiek:*

“Om de fietser te beschermen is **conflictvrije regeling het streefdoel voor verkeerslichtengeregelde kruispunten**. Dit kan door de stromen te scheiden in ruimte (ongelijkgrondse verbindingen) of in tijd (conflictvrije regeling). Het Handboek Ontwerp Verkeerslichtenregelingen beschrijft de methodiek om te bepalen of en hoe een lichtenregeling volledig of gedeeltelijk conflictvrij ontworpen kan worden. Dit omvat een iteratief proces dat vertrekt van een volledig conflictvrije regeling maar waaraan in een reeks van volgende iteraties stelselmatig deelconflicten kunnen toegevoegd worden om tot aanvaardbare wachttijden te komen voor alle weggebruikers.”

Hiervoor kunnen we ook verwijzen naar het recentelijk opgestelde Afwegingskader voor conflictvrij regelen in Vlaanderen (december 2022):

<https://www.vlaanderen.be/mobiliteit-en-openbare-werken/verkeer/afwegingskaders>.

Wat betreft de rotonde op de Aarschotsesteenweg (met de Steenweg op Holsbeek en Stationsstraat) in Rotselaar leert nazicht dat deze locatie op de meest recente dynamische gevaarlijke puntenlijst staat. Hierbij kan verwezen worden naar volgende plannen: <https://wegenenverkeer.be/werken/herinrichting-van-de-steenweg-op-holsbeek-leuven-noord>.

U haalt tevens het ongeval aan in Gent aan de Keizerpoort (N9 en R40) waar er een 13 jarige jongen zwaar gewond raakte. Als ingreep op dit kruispunt zal in de maand juni de stopstreep naar achter geplaatst worden in combinatie met een oranje knipperlicht. Op die manier wordt de zichtbaarheid van de fietser verbeterd. Samen met de stad Gent bekijkt het Agentschap Wegen & Verkeer (AWV) welke structurele ingrepen er mogelijk zijn op lange termijn.

Daarnaast is er nog de hulp van technologische evoluties bij de voertuigen waarbij al heel wat nieuwe modellen van vrachtwagens en bussen voorzien zijn van dodehoektechnologie om dergelijke spijtige ongevallen zo veel mogelijk te kunnen vermijden. Vanuit de Europese Commissie zet men hier nog verdere stappen in en zal vanaf 2025 elke nieuwe vrachtwagens en bus volledig uitgerust dienen te zijn en vanaf 2028 elk ouder model ook. Samen met de transportsector zet ik hier ook op in, naast de sensibilisering van de chauffeurs en de weggebruikers via concrete acties en de educatie van de chauffeurs via de nascholing Code 95.

Ik hoop u hiermee van dienst te zijn.

Met vriendelijke groeten



Lydia PEETERS

Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken