

PIJLER 2: Dode hoek (Fiche 17)

We openen verschillende fronten tegen de dode hoek, die nog altijd te veel verkeersslachtoffers eist. We informeren en sensibiliseren zowel de kwetsbare weggebruikers als de professionele bestuurders. We mikken ook op infrastructuur die dodehoekproblemen zoveel mogelijk vermijdt. Hierbij kan de ontwikkelde “Toolbox Infrastructurele maatregelen ter vermijding van dodehoekongevallen” ter ondersteuning gebruikt worden. We volgen ook de ontwikkelingen inzake voertuigtechnologie op, zodat vrachtwagenbestuurders op kruispunten nog beter geassisteerd kunnen worden.

– *Gewenst effect:*

- Daling van het aantal verkeersongevallen ten gevolge van de dode hoek.

– *Acties:*

- Informeren, educatie en sensibilisering (met het oog op een preventieattitude):
 - Educatief materiaal inzake dode hoek: promotie en verspreiding (cfr. educatieve 3D-filmpjes of DVD ‘Dode hoek tips voor de professionele vrachtwagenbestuurder’) naar de scholen toe (inclusief voor BUSO) en naar opleidingscentra en transportbedrijven.
 - Educatieve en sensibiliserende projecten van diverse partners onderling versterken en afstemmen, zoals
 - “Veilig op Weg” – basisonderwijs en “Dode hoek in zicht” – secundair onderwijs
 - Provinciale acties (dodehoekkoffer, folders voor fietsers en vrachtwagenchauffeurs, vrachtwagen-stickers, filmpjes, lesvoorbereidingen en tips op ‘www.letopvoordedodehoek.be’,...)
 - Werking rond dode hoek in het kader van het Octopusplan (lesmethode Octopus Verkeersland, praktijklessen vrachtwagen,...)
 - Aansluitend focus op de zachte weggebruiker buiten de schoolomgeving, gezien de betrokkenheid van alle leeftijdscategorieën.
 - Ondersteuning van leerkrachten uit het basis- en secundair onderwijs door informatie en vorming over de dode hoek, zodat deze zelf dodehoeklessen kunnen geven.

- Docenten van de opleidingscentra inschakelen in het kader van de educatieve projecten, om op termijn jaarlijks alle scholen te bereiken.
- Stimuleren van actoren tot het indienen van goede verkeersveiligheidsprojecten, waarbij de nodige aandacht uitgaat naar het nagaan van welke hiaten er zijn in de huidige projecten rond dodehoekeducatie, -informatie en -sensibilisering.
- Opname engagement van de sector (imago sector): verdere ondersteuning en bevordering van sensibiliseringsinitiatieven aangaande dode hoek door transportbedrijven in scholen.
- Opleiding “Dode hoek” voor professionele chauffeurs integreren in de verplichte nascholing (zie ook fiche *“Vakbekwaamheid & nascholing”*).
- Campagne ter verhoging bekendmaking (cfr. “Gewoon groter”) en/of zelf realiseren van spiegelaafstelplaatsen (zie fiche *“Verkeersveiligheidscultuur bedrijven”*).
- Infrastructuur
 - Systematische toepassing van “Toolbox Infrastructurele maatregelen ter vermindering van dodehoekongevallen” op die locaties waar dodehoekproblemen een (belangrijke) rol spelen, met een aanpak op maat. Voor aanpassing verkeerslichtenregeling (conflictvrije verkeerslichten): zie ook fiche *“veiligere verkeerslichten/verkeerslichtenregeling”*.
 - Uitbreiding aantal spiegelaafstelplaatsen (zie fiche *“Verkeersveiligheidscultuur bedrijven”*).
- Voertuigtechnologie
 - Ontwikkelingen op vlak van voertuigtechnologie opvolgen die de bestuurder bijkomend kunnen helpen een dodehoekongeval te vermijden en indien nodig, op EU-vlak de nodige ondersteuning en draagvlak bieden voor een veralgemeende invoering van die technologieën die een positieve impact hebben op de dodehoekproblematiek (zie ook fiche *“Rijhulpsystemen/veilige voertuigen/ISA”*).

– Kritische succesfactoren:

- Goede afstemming en onderlinge versterking van de verschillende educatieve en sensibiliserende initiatieven.
- De ontwikkeling van betrouwbare nieuwe technologie met positieve impact op de dodehoekproblematiek.
- Beschikbare middelen.

– Ondersteunende maatregelen:

Via informeren, educatie en sensibilisering (zie ook fiches *“Informeren”*, *“Sensibiliseren”*, *“Kwalitatieve educatie”*, *“Levenslang leren”* en *“Kwalitatieve*

*rijopleiding*¹) wordt de dodehoekproblematiek onder de aandacht gebracht van zowel de kwetsbare weggebruikers als de bestuurders van motorvoertuigen. Hierbij dient het belang van een veilige opstelling aan kruispunten en een correct interactiegedrag met vrachtwagens en andere grote voertuigen duidelijk gemaakt en aangeleerd te worden (o.m. ook oogcontact, indien mogelijk). Hierbij wordt rekening gehouden met en zoveel als mogelijk afstemming beoogd tussen de verschillende initiatieven.

We willen er op toezien dat toekomstige infrastructuur zo veilig mogelijk is voor de verschillende vervoerswijzen en dat mogelijke dodehoekproblemen vanuit infrastructureel oogpunt worden vermeden of geminimaliseerd.

De verkeersveiligheidscultuur bij bedrijven (zie ook fiche *“Verkeersveiligheidscultuur bedrijven”*) houdt rekening met de dodehoekproblematiek en zorgt ervoor dat bij de chauffeurs hiervoor voldoende aandacht is. Zo dient ook specifiek de goede afstelling van de spiegels behandeld te worden en het gebruik van de bestaande spiegelafstelplaatsen aangemoedigd te worden.

We zorgen voor systematische monitoring en evaluatie van de dodehoekproblematiek binnen de Werkkamer Evaluatie van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid.

– *Monitoring en opvolging:*

We zorgen voor systematische monitoring van de verschillende acties, onder andere binnen de Werkkamer Evaluatie van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid via

Meetbare variabelen procesevaluatie:

- Aantal projecten / acties op vlak van informeren, educatie, sensibilisering
- Bereik (aantal deelnemers; bereikt aandeel van beoogde doelgroep)
- Appreciatie door de doelgroep
- Aantal verdeelde materialen
- Aantal spiegelafstelplaatsen (zie fiche *“Verkeersveiligheidscultuur bedrijven”*)
- Invoering nieuwe voertuigtechnologie ter voorkoming dodehoekongevallen

Meetbare variabelen effectevaluatie:

- Kennisoverdracht (via bevraging)
- Attitudes en risicoperceptie (via bevraging)
- Gedragsintenties en zelfverklaard gedrag (via bevraging)
- Gedrag (via gedragsmetingen)
- Evolutie van het aantal verkeersongevallen ten gevolge van de dode hoek
- Evolutie aantal dodehoekongevallen op aangepaste kruispunten

Parallel worden ook de mogelijke effecten van de kilometerheffing voor vrachtwagens opgevolgd.

– *Verantwoordelijken:*

Voor wat betreft informeren, educatie en sensibilisering: de afdeling Verkeersveiligheid van het departement MOW, de Vlaamse Stichting Verkeerskunde, de provincies, TLV, Febetra, Voetgangersbeweging, Fietzersbond en andere geïnteresseerde partijen, afgestemd binnen en in samenwerking met de Werkkamer Educatie & sensibilisering.

Voor wat betreft infrastructuur: Agentschap Wegen en Verkeer en departement MOW.

Voor wat betreft voertuigtechnologie: departement MOW (opvolging EU-dossiers) (samenhang met fiche “*Rijhulpsystemen/veilige voertuigen/ISA*”).

Voor wat betreft monitoring: Departement MOW, VSV, BIVV, geïntegreerde politie, FOD Economie, andere nuttige bronnen van verkeersveiligheidspartners.

– *Impact/bijdrage tot de verkeersveiligheid (inschatting)*

Het aantal zware bedrijfsvoertuigen (> 3,5 ton) in België is licht gedaald tussen 1990 en 2014, terwijl het aantal trekkers gestegen is in dezelfde periode. De respectievelijke aandelen in het totale voertuigenpark zijn tijdens deze periode wel gedaald (Cijfers FEBIAC). Uiteraard dienen ook de buitenlandse vrachtwagens en de afgelegde voertuigkilometers hierbij niet uit het oog verloren te worden. Recente expositiecijfers wijzen bovendien op een stijging van het fietsgebruik.

Terwijl in de periode 1991-2001 jaarlijks gemiddeld tussen de 200 en 250 ongevallen gebeurden tussen vrachtwagens en fietsers in Vlaanderen, is dit aantal gedaald in de periode 2002-2013 naar 150 à 200. In 2013 betreft het 155 ongevallen.

Wanneer gebruik gemaakt wordt van de typologie rechtsafslaande vrachtwagen en rechtdoorgaande fietser in de ongevallenregistratie (hierbij sluiten we het dichtst mogelijk aan bij de typologie van een dodehoekongeval – uiteraard kan het hierbij aanvullend ook gaan om een voetganger of bromfietser) komen we uit op 35 à 50 ongevallen per jaar sinds 2002.

Moeilijkheid is een volledig correcte schatting te krijgen van het aantal dodehoekongevallen. Diepteanalyse is hiervoor aangewezen.

Het aantal lichte bedrijfsvoertuigen (\leq 3,5 ton) in België is sterk gestegen tussen 1990 en 2014 van 235.637 tot 656.691. Het aandeel in het totale voertuigenpark steeg daarmee van 5,1% tot 9,3% (cijfers FEBIAC).

Terwijl in de periode 1991-2001 jaarlijks gemiddeld tussen de 180 en 260 ongevallen gebeurden tussen lichte vrachtwagens en fietsers in Vlaanderen, is

dit aantal gestegen in de periode 2002-2013 naar 260 à 400, en tussen 2006-2013 zelfs tot 350 à 400. In 2013 betreft het 359 ongevallen.

Wanneer gebruik gemaakt wordt van de typologie rechtsafslaande lichte vrachtwagen en rechtdoorgaande fietser in de ongevallenregistratie komen we uit op 50 à 70 ongevallen per jaar sinds 2003.

Wanneer gebruik gemaakt wordt van de typologie rechtsafslaande gemotoriseerde vierwielers (excl. (lichte) vrachtwagen) en rechtdoorgaande fietser in de ongevallenregistratie komen we uit op 500 à 650 ongevallen per jaar sinds 2002, terwijl dit het decennium daarvoor schommelde tussen 400 à 500. Zeker deze laatste cijfers zijn louter ter aanvullende informatie, aangezien het hierbij niet met zekerheid om dodehoekongevallen gaat.

De betrouwbaarheid van deze aantallen hangt natuurlijk in sterke mate samen met de volledigheid en betrouwbaarheid van de registratie voor deze variabelen.

Aandachtspunten:

- De invoering van de kilometerheffing kan resulteren in verschuivingen naar het onderliggende wegennet.
- Aandacht voor het creëren van een mogelijkerwijze 'vals veiligheidsgevoel' bij verkeerslichtenregeling (vb. voorsorteerstrook).

Wie	Wat	Timing
MOW, sector, middenveld, rijscholen, onderwijs, provincies	Informereren, sensibiliseren, educatie	permanent
AWV + MOW	Toepassen van toolbox infrastructurele maatregelen ter vermijding van dodehoekongevallen	permanent
MOW + Sector	Uitbreiding spiegelafstelplaatsen	Afhankelijk van beschikbare budgetten
MOW	Ontwikkelingen inzake voertuigtechnologie opvolgen + draagvlak creëren om deze te implementeren	permanent