

V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2003-2004

10 februari 2004

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Vraag om uitleg van mevrouw Gisèle Gardeyn-Debever tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het effect van obstakels langs de wegen bij verkeersongevallen

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de aanhoudende agressie in het openbaar vervoer

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Dinsdag 10 februari 2004

VOORZITTER : Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer

– *De vraag om uitleg wordt gehouden om 14.24 uur.*

Vraag om uitleg van mevrouw Gisèle Gardeyn-Debever tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het effect van obstakels langs de wegen bij verkeersongevallen

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw Gardeyn tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het effect van obstakels langs de wegen bij verkeersongevallen.

Mevrouw Gardeyn heeft het woord.

Mevrouw Gisèle Gardeyn-Debever : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik stel deze vraag om uitleg naar aanleiding van een aantal ongevallen in de provincie West-Vlaanderen.

Bij heel wat verkeersongevallen wordt de ernst van het ongeval immers verzaamd door obstakels die zich langs de weg bevinden, zoals duikers, bomen, pilonen en dergelijke. Relatief kleine ongevallen krijgen daardoor soms toch ernstige gevolgen. Het lijkt natuurlijk onmogelijk om dit soort ongevallen volledig weg te werken, maar beleidsmatig kan dit zeker een aandachtspunt zijn of worden. In de ons omringende landen, bijvoorbeeld in Nederland, wordt daarop trouwens nauwlettend toegezien bij de aanleg en heraanleg van wegen.

Daarom had ik van de minister graag een antwoord gekregen op de volgende vragen. Bestaan er cijfers of statistieken in verband met deze problematiek ? Houdt het beleid rekening met deze problematiek ?

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mevrouw Gardeyn, ik heb er geen moeite mee om toe te geven dat het door u geschetste probleem inderdaad een echt probleem is. Het klopt dat veel dramatische ongevallen te wijten zijn aan obstakels langs de weg. We besteden dan ook bijzondere aandacht aan deze problematiek, ook beleidsmatig.

In de eerste plaats wordt maximaal vermeden dat 'harde' obstakels zich dichtbij de rijweg bevinden. Bij de uitwerking van de inrichtingsnormen voor de nieuwe wegcategorieën, volgens het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, is de obstakelafstand ten opzichte van de rijweg een bijzonder aandachtspunt. Zo wordt er bijna altijd een obstakelvrije zone aangeduid langs de rijweg. Voor bestaande wegen is het echter niet altijd eenvoudig om bestaande obstakels op een beperkte afstand van de rijweg te verwijderen.

De gevolgen van een aanrijding tegen een niet-afgeschermd obstakel zijn uiteraard groter naarmate de botssnelheid hoger is. Daarom was het bestaan van een groot aantal niet-afgeschermd of moeilijk afschermbare obstakels dicht bij de rijweg een van de criteria om bij lokale en secundaire wegen de toegelaten snelheid te verlagen van 90 naar 70 kilometer per uur.

Als obstakels dicht bij de rijweg staan op gevaarlijke plaatsen met wegvakken met hoge snelheden, worden die zo veel mogelijk afgeschermd met aangepaste afschermingsconstructies. Een recente Europese norm reikt hiervoor de aangepaste voorschriften aan. Op basis hiervan zullen richtlijnen worden opgesteld om te bepalen welk type afschermingsconstructie moet worden geplaatst in welke omstandigheden.

Tijdens deze legislatuur werden ook de zogenaamde 'kreukelpalen' geïntroduceerd. Dit zijn palen

Bossuyt

voor de openbare verlichting die plooiën als er een wagen tegen rijdt. Dergelijke constructies verminderen het risico op ernstige letsels bij een aanrijding.

De voorzitter : Mevrouw Gardeyn heeft het woord.

Mevrouw Gisèle Gardeyn-Debever : Mevrouw de voorzitter, ik bedank de minister voor zijn antwoord. Ik had toch graag geweten of er cijfers of statistieken bestaan in verband met deze problematiek.

Minister Gilbert Bossuyt : Daarover bestaan geen cijfers.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de aanhoudende agressie in het openbaar vervoer

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw Van den Eynde tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de aanhoudende agressie in het openbaar vervoer.

Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, de aanhoudende agressie op tram- en buslijnen doet bij vele tramen en buschauffeurs de stoppen doorslaan. Een aantal nieuwe daden van agressie leidde ertoe dat de Antwerpse bestuurders een reeks prikacties organiseerden om de agressie op hun werkterrein opnieuw aan te klagen.

Eerdere vormen van agressie op bus- en tramlijnen leidden zo'n een jaar geleden reeds tot de werkweigering van een aantal chauffeurs op de Antwerpse lijnen. Zowel u, mijnheer de minister, als uw voorganger, minister Stevaert, kondigden daarop een aantal maatregelen aan.

Een proefproject, waarbij camera's werden geïnstalleerd op een aantal tramlijnen, werd reeds gunstig geëvalueerd. Nieuwe investeringen hierin ble-

ken in 2003 echter niet meer mogelijk wegens een gebrek aan middelen. Er werd eveneens aangekondigd onderzoek te doen naar de bescherming van de chauffeurs door het plaatsen van plexiglas of andere materialen. In een vergadering van december 2002 werd besloten dat enkel de nieuw af te leveren bussen zouden worden uitgerust met een flexibele, afsluitbare stuurpost, waarbij de chauffeur dan zelf kan beslissen of hij zich al dan niet afsluit.

Mijnheer de minister, u meende dat De Lijn alleszins inspanningen moest doen inzake het nemen van infrastructurele maatregelen maar ook met betrekking tot zelfverdediging tegen agressie. De aanwerving van bijkomende controleurs was eveneens absoluut noodzakelijk. Het is niet duidelijk op welke manier deze controleurs nu worden ingezet. Is bijsturing, gelet op de feiten, hier niet opportuun ? In de realiteit blijkt er nog steeds een groot tekort te zijn aan controleurs of lijnspotters.

Spijts alle mogelijke inspanningen blijkt het aantal agressies niet spectaculair te dalen. Chauffeurs durven niet meer door probleemwijken te rijden, laat staan te stoppen aan halteplaatsen. Zes toegetakelde chauffeurs op amper 5 weken tijd lijkt geenszins op een daling van het aantal criminele daden ten aanzien van mensen die enkel hun werk doen. In plaats van de slachtoffers van agressie te ondersteunen, is De Lijn zeer karig met informatie en wil ze de feiten liever in de doofpot steken. Dit is voor ons onaanvaardbaar, mijnheer de minister.

De Lijn meent dat ze voldoende initiatieven neemt om de veiligheid van de chauffeurs te garanderen. Ze verwijst hierbij altijd naar het nog steeds lopende proefproject met de camera's.

Mijnheer de minister, de overheid levert zware inspanningen om het gebruik van het openbaar vervoer te bevorderen, maar de aanhoudende vormen van agressie kunnen de gedane inspanningen snel teniet doen. Het is duidelijk dat het probleem zich vooral voordoet in het stedelijk gebied Antwerpen. Op welke manier worden de middelen voor veiligheidsmaatregelen verdeeld tussen de stad Antwerpen en de rand van Antwerpen ?

De Lijn meldde dat er nog steeds een proefproject loopt met camerabeveiliging. Kunt u mij meedelen waarom de proefprojecten nog steeds onvoldoende opvolging krijgen ? Lijken de infrastructurele maatregelen die door De Lijn moeten worden genomen u voldoende ?

Van den Eynde

Kunt u mij meedelen op welke manier en met welke frequentie het veiligheidspersoneel wordt ingezet op de probleemlijnen? Werd er inmiddels onderzocht op welke manier het veiligheidspersoneel kan worden ingezet met politionele bevoegdheid?

De woordvoester van De Lijn reageerde verontwaardigd op de stakingsacties en verwees naar het agressiecomité. Wat stelt dit agressiecomité van De Lijn eigenlijk voor?

Om de veiligheidsmaatregelen op een efficiënte manier in te zetten, is het absoluut noodzakelijk om na te gaan waar de criminele feiten zich voordoen. De noodzaak dringt zich op om de feiten per regio en niet per provincie in kaart te brengen. Mijnheer de minister, bent u bereid om hiervoor een initiatief op te starten?

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mevrouw de voorzitter, collega's, ik ben ten eerste begaan met deze problematiek. Ik ben ook een burger van dit land, en ik vind niet dat we dit fenomeen moeten tolereren. De Lijn kan niet als enige verantwoordelijk worden gesteld voor het oplossen van het probleem van de aanhoudende agressie in het openbaar vervoer, maar moet zich natuurlijk wel proberen te wapenen. Ze moet een aanpak vinden die iedereen goedkeurt.

Er is een paritair samengestelde werkgroep die het agressieprobleem op de voet volgt en analyseert. De allocatie daarvan wordt door de respectieve exploitatiemaatschappijen geoptimaliseerd, onder andere door de veiligheidscommissies, die paritair zijn samengesteld uit vertegenwoordigers van werknemers en werkgevers. Op dit ogenblik worden de meeste middelen geconcentreerd in het Antwerpse stadsgebied.

Er lopen een aantal proefprojecten in verband met de sociale veiligheid in het openbaar vervoer. We hebben nog geen signalen gekregen van de directie van De Lijn die erop wijzen dat die projecten onvoldoende worden opgevolgd. Vertegenwoordigers van werkgevers en werknemers hebben afgesproken om voorrang te geven aan het uitrusten van de voertuigen met een flexibel afsluitbare stuurpost. Dat is dus een kwestie van prioriteiten.

Elk geval van agressie is er uiteraard een te veel. We gaan ervan uit dat al die gevallen worden opge-

volgd en geanalyseerd. We rekenen erop dat er binnen De Lijn voortdurend overleg wordt gepleegd om tot oplossingen te komen. In verband met de infrastructuur werden er reeds voldoende maatregelen genomen.

De controleurs en de lijnspotters worden dagelijks flexibel ingezet volgens de noden. Die inzet wordt gemaximaliseerd tijdens drukke periodes zoals de ochtend- en de avondspits. Bij een agressie-incident op een bepaalde lijn, wordt hun inzet tijdelijk geconcentreerd op de lijn in kwestie. Zowel in het stadsgebied van Gent als in dat van Antwerpen heeft De Lijn een goede ervaring met deze werkwijze.

De controleurs van De Lijn hebben een politionele bevoegdheid. Daarnaast is er vanzelfsprekend samenwerking met de federale en de lokale politiediensten. De politiediensten moeten immers aandacht blijven hebben voor het agressieprobleem.

De preventieve plannen en maatregelen van De Lijn ter bevordering van de sociale veiligheid in het openbaar vervoer op korte en op lange termijn werden en worden uitgewerkt in een paritair samengestelde werkgroep over agressie. Die werkt verder op het in het paritair subcomité van 12 maart 1999 uitgewerkte veiligheidsplan.

Ik vind het goed dat er bij de aanpak van de problematiek ook overleg is tussen de werkgevers en de werknemers. Dat is de beste manier van werken. Ook de lokale en de federale politie moeten zich blijven inzetten om het probleem in te dijken, zodat het veiligheidsgevoel van de mensen die het openbaar vervoer gebruiken, wordt bevorderd.

Ik wil nog een overzicht geven van alle preventieplannen en preventieve maatregelen. Het gaat om een indrukwekkende lijst. Er wordt vaak ten onrechte beweerd dat er weinig wordt gedaan om de agressieproblematiek aan te pakken.

Er zijn om te beginnen de organisatorische preventiemaatregelen. Daaronder valt het beheer van de agressiefactoren, met onder andere een analyse van de feiten en de maatregelen. Er wordt ook gezorgd voor begeleiding van de voertuigen. In die context zijn er het Activa-plan, de veiligheids- en preventiecontracten, het toezichtpersoneel, de baancontroleurs en de afspraken met de stadswachten. Uiteraard is er samenwerking met de gemeenten, met justitie en politie en met de AWV. Die samenwerking moet voortdurend worden opgevolgd, en er moet worden gezorgd voor een doorstroming van de maatregelen. Communicatie is dus zeer belang-

Bossuyt

rijk. Naast dit alles is er nog de samenwerking met andere vervoersmaatschappijen.

Vervolgens zijn er de technische preventiemaatregelen. De voertuigen hebben een flexibel afsluitbare stuurpost gekregen. De voertuigen werden bovendien uitgerust met camera's, met een alarminstallatie, met een GPS-installatie, met een noodknop en met een radioverbinding tussen de dispatching en de politie. De infrastructuur werd ook technisch aangepast. Daarnaast wordt gestreefd naar het verminderen van de ontvangsten op de voertuigen.

Ook bij de opleiding en de training van het personeel wordt rekening gehouden met de agressieproblematiek. Er wordt aandacht besteed aan klanten-zorg, anticiperend rijden, conflicthantering en stressbeheersing. De controleurs krijgen ook een aangepaste opleiding.

Al deze inspanningen worden gedaan om de sociale veiligheid te verhogen. Ze sluiten uiteraard niet uit dat er in de toekomst nog incidenten zijn. Er worden dus heel veel middelen geïnvesteerd in de aanpak van het probleem.

De door De Lijn gecreëerde agressieregistratie maakt het vandaag al mogelijk om de feiten niet enkel per entiteit, maar ook per stelplaats en per lijn te benaderen. Naarmate de samenwerking met andere instanties vordert, zal De Lijn de problematiek steeds beter kunnen omschrijven en dus ook aanpakken. De maatregelen zullen daardoor steeds beter kunnen worden afgestemd op de feiten.

De voorzitter : Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik twijfel niet aan de goede bedoelingen van De Lijn, maar het is me niet duidelijk geworden welke concrete bijkomende maatregelen er zijn genomen naar aanleiding van de laatste feiten.

Ik heb ook geen antwoord gekregen op mijn vragen over de verdeling van de middelen en de verschillen in aanpak van het probleem in de stad Antwerpen en in de rand rond de stad. Dat zijn twee verschillende regio's en de problematiek manifesteert zich vooral in het stedelijk gebied van Antwerpen. Om de problematiek goed aan te pakken, moet ze goed in kaart worden gebracht.

Indien u op bepaalde vragen nu niet kunt antwoorden, zal ik een schriftelijke vraag indienen.

Minister Gilbert Bossuyt : We zijn dagelijks met deze problematiek bezig. We doen ons best. We willen immers geen koren naar een bepaalde molen dragen.

Mevrouw Marleen Van den Eynde : Dat is geen antwoord op mijn vragen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 14.43 uur.*
