

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 380
van **JOHAN VERSTREKEN**
datum: 8 december 2016

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

Kusttram - Ongevallen

In mijn schriftelijke vraag nr. 1591 van 9 september 2016 vroeg ik de minister naar cijfers over ongevallen met de kusttram. Daaruit bleek dat het aantal ongevallen met de kusttram toeneemt in de zomermaanden juli en augustus tegenover de andere maanden, maar ook dat het aantal ongevallen in deze zomermaanden ook is gestegen ten opzichte van 2015 (voor juli was dit 11 in 2016 en 8 in 2015, voor augustus was dit 15 in 2016 en 9 in 2015).

Ook het cijfer voor Oostende is opvallend hoog. Oostende kent met 24 ongevallen het hoogste cijfer van de kust, en dit aantal betekent maar liefst een verdubbeling van 2015.

1. Waaraan ligt de verdubbeling van het aantal ongevallen met de kusttram in Oostende? Wat zijn de pijnpunten? Welke maatregelen worden genomen om dit cijfer te doen dalen?
2. De stijging van het aantal ongevallen in de zomermaanden juli en augustus met de kusttram is wellicht te wijten aan het hoge aantal toeristen.

Welke mogelijkheden ziet de minister om toeristen nog meer te sensibiliseren voor de gevaren van de kusttram?

3. Wat is de kostprijs van de schadegevallen?

BEN WEYTS

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

ANTWOORD

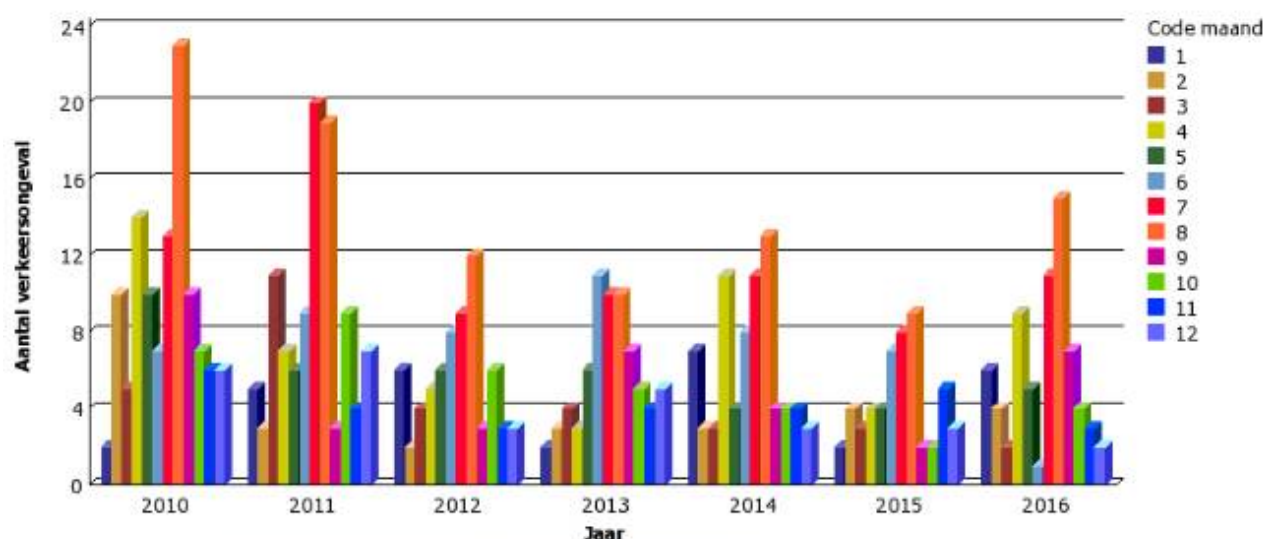
op vraag nr. 380 van 8 december 2016

van **JOHAN VERSTREKEN**

1. De evolutie betreffende de verkeersongevallen kusttram (= alle dossiers waarbij een voertuig van De Lijn, deelnemend aan het verkeer, een impact heeft gehad) is algemeen en over een langere periode genomen positief te noemen (van 113 in 2010 naar 69 in 2016). Dat stemt tot tevredenheid en bevestigt dat De Lijn én haar stakeholders goed bezig zijn; maar uiteraard moet het ultieme doel "zero" zijn.

De maanden juli en augustus zijn logischerwijze "ongeval-gevoeliger". Dit heeft in hoofdzaak te maken met:

- hogere frequentie op de kusttram (10') en dus veel meer kilometers tramexploitatie;
- (veel) meer toeristen; 2016 was ook beduidend drukker dan 2015.



Aantal verkeersongeval	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Samenvatting
1	2	5	6	2	7	2	6	30
2	10	3	2	3	3	4	4	29
3	5	11	4	4	3	3	2	32
4	14	7	5	3	11	4	9	53
5	10	6	6	6	4	4	5	41
6	7	9	8	11	8	7	1	51
7	13	20	9	10	11	8	11	82
8	23	19	12	10	13	9	15	101
9	10	3	3	7	4	2	7	36
10	7	9	6	5	4	2	4	37
11	6	4	3	4	4	5	3	29
12	6	7	3	5	3	3	2	29
Samenvatting	113	103	67	70	75	53	69	550

Betekenisvol is dat het aantal verkeersongevallen per 100.000 km tramexploitatie geen structurele afwijkingen vertoont tijdens de zomer ten opzichte van de andere maanden, noch ten opzichte van de voorgaande jaren.

Omschrijving type vervoer: Tram

? per 100.000 km		West-Vlaanderen						
		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
1	januari	0,49	1,47	1,50	1,01	3,48	0,50	1,00
2	februari	4,74	1,70	1,04	1,65	1,68	1,57	2,01
3	maart	1,96	4,96	1,53	1,03	1,44	1,02	0,98
4	april	5,60	2,67	2,12	1,28	4,69	2,22	3,36
5	mei	3,10	2,41	2,48	2,09	1,61	2,06	1,70
6	juni	2,36	3,05	3,31	4,18	3,67	3,34	0,00
7	juli	3,10	4,66	1,93	2,28	2,42	1,68	1,68
8	augustus	5,55	4,82	2,23	2,03	2,44	1,57	2,57
9	september	4,22	1,26	1,27	2,92	1,23	0,84	1,72
10	oktober	2,44	2,84	2,19	2,22	1,75	0,42	1,67
11	november	1,46	1,52	1,57	2,07	1,62	2,49	1,53
12	december	2,44	3,12	1,47	2,40	1,00	1,39	

Oostende kende vooral in augustus 2016 beduidend meer verkeersongevallen dan andere maanden/jaren (8 ongevallen, versus augustus 2015: 1 ongeval). In de maand juli is er sprake van 1 extra ongeval. Een detailanalyse van de ongevallen in augustus leidde tot volgende bevindingen:

- 1 valpartij aan een halte waar de Kusttram op zich geen factor was;
- 3 aanrijdingen op de stelplaats Slijkensesteenweg tussen de tram en trampalen.

Wanneer deze ongevallen buiten beschouwing worden gelaten, kan van de overige vier Oostendse ongevallen in augustus het volgende worden afgeleid uit de ongevalsrapportering:

- Lichte aanrijding met een wagen aan de Ryco in Oostende. De chauffeur had geen schade. Dit is een rechtsaf manoeuvre die de auto moet maken. De tramchauffeur was niet verantwoordelijk. Dit is een private overweg die met tramsignalisatie is beveiligd.
- Lichte aanrijding met een auto aan het station te Oostende: met de heraanleg van de stationsomgeving zal hier in de toekomst geen autoverkeer meer worden toegelaten, waardoor dit conflict dus zal zijn opgelost. De tramchauffeur was gedeeld verantwoordelijk.
- Aanrijding met een auto die aan de Hendrik Serruyslaan plots linksaf slaat en de tram aanrijdt. Tramchauffeur niet verantwoordelijk. Oplossing kan zijn dat de stad Oostende de linksaf beweging hier verbiedt.
- Aanrijding met een auto die z'n parkeerplaats verlaat. De tramchauffeur was niet verantwoordelijk.

De belangrijkste bevindingen zijn dat het hier enkel ongevallen betreft met blikshade, dat er geen voetgangers of fietsers betrokken waren en ook geen lichamelijke letsels te noteren vielen.

2. Alle mogelijke maatregelen worden genomen om het Kusttramverkeer zo veilig mogelijk te maken en om ongevallen zoveel mogelijk te voorkomen. Alle betrokken stakeholders dragen hier hun eigen steentje bij.

De maatregelen situeren zich voornamelijk op drie vlakken:

- Infrastructurele maatregelen:

Elk jaar opnieuw wordt er heel wat tijd, geld en energie gestoken in infrastructurele maatregelen. Zo rijdt de Kusttram ondertussen al voor zo'n 85 % in eigen bedding. Daarnaast is er bij werken langs de Kusttramlijn aandacht voor het verhogen van de veiligheid, bv. door het plaatsen van voetgangers- en fietserssluizen (waarbij de voetgangers en fietsers automatisch in de richting van de aankomende tram kijken). Verder worden zoveel mogelijk kruispunten conflictvrij gemaakt (recent voorbeeld: kruispunt Bredene Breeweg), zorgt De Lijn voor een goede signalisatie en worden zoveel mogelijk haltes toegankelijk gemaakt (recente voorbeelden: Wenduine centrum, Bredene aan zee, Bredene Renbaan en De Haan Konijnepad).

- Opleiding chauffeurs De Lijn:

Jaarlijks krijgen de tramchauffeurs een grondige vakbekwaamheidsopleiding "Veiligheid tram" waarbij o.a. aandacht wordt geschonken aan defensief en anticiperend rijden.

Nieuw in 2016 bij deze opleidingsmodule was dat er met de tramchauffeurs een grondige ongevalanalyse werd doorgenomen.

De tramchauffeurs worden ook van nabij opgevolgd door de Rijsschool van De Lijn.

- Sensibiliseren van weggebruikers

Om de weggebruikers in de kustgemeenten te sensibiliseren is er jaarlijks een veiligheidscampagne. Hierbij ligt het zwaartepunt op de zomer, hét toeristische seizoen aan de kust.

In 2016 stelde ik net voor de zomervakantie de nieuwe veiligheidscampagne voor met het zorgeloze figuurtje 'Onni' in de hoofdrol. Deze figuur toont hoe het niet moet. De slogan, uitgewerkt in vier talen (in functie van de toeristen), luidt: "Doe niet als Onni! Hou je hoofd erbij en kijk uit voor de Kusttram."

De boodschap werd via verschillende communicatiekanalen en -dragers verspreid:

- o via twee digitaal verspreide filmpjes (website, social media, online bannering, ...);
- o via panelen die werden bevestigd aan pijlbeugels langs de Kusttramlijn;
- o via gadgets, zoals ballonnen en rugzakjes met het gezicht en slogan op (die in juli en augustus o.a. werden verdeeld door een promoteam aan de kust) en
- o via meertalige postkaartjes (vier talen) met vooraan het beeld en de slogan van de veiligheidscampagne en met achteraan de belangrijkste veiligheidstips om de kust in alle veiligheid te ontdekken. Deze postkaartjes werden o.a. verdeeld op ruim 400 distributiepunten. Hierbij gaat het voornamelijk om plaatsen waar ook toeristen terechtkomen (bijvoorbeeld horecazaken).

De veiligheidscampagne loopt nog steeds. In 2017 zal er vanzelfsprekend opnieuw zeer sterk worden ingezet op het sensibiliseren van reizigers. Daarbij zal het zwaartepunt opnieuw liggen op het toeristisch seizoen.

3. De kostprijs van de schadegevallen is een zeer variabel gegeven.
Het ene verkeersongeval is het andere niet en de kostprijs hangt sterk af van de materiële schade en de impact ervan op de exploitatie.
De Lijn laat enkel de schadekost berekenen als er terugvordering mogelijk is bij een tegenpartij, wat lang niet altijd het geval is.