

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1545
van **ELS ROBEYNS**
datum: 4 juli 2022

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

De Lijn - Ongevallen met bussen (2)

Uit recente ongevallencijfers met bussen van De Lijn (zie mijn schriftelijke vraag nr. 1265 van 12 mei 2022) kunnen we opmaken dat het aantal ongevallen in Vlaanderen gedaald is. In 2021 waren er 5922 ongevallen met bussen van De Lijn. Dat is een daling met 18% tegenover 2018 (6970 ongevallen). Het overgrote deel van die ongevallen (77,8%) gaat om verkeersongevallen, aanrijdingen, enzovoort. Het verschil tussen de provincies is groot. Eén op de drie van de ongevallen gebeurt in Vlaams-Brabant.

Niettegenstaande het aantal ongevallen met bussen van De Lijn de voorbije jaren gedaald is en ook het aantal slachtoffers gedaald is, tonen de cijfers door de jaren heen een opmerkelijke stijging van het aantal zwaargewonden en doden. Ook hier is het verschil tussen de provincies groot: één op de drie slachtoffers (zowel lichtgewonden, zwaargewonden als dodelijke slachtoffers) valt in Antwerpen te betreuren.

Het aantal ongevallen met bussen van De Lijn mag dan wel gedaald zijn, het aandeel ongevallen waarbij De Lijn aansprakelijk werd gesteld, stijgt. Terwijl De Lijn in 2018 slechts in 37% van de ongevallen verantwoordelijk werd gesteld, stijgt die verantwoordelijkheid in 2021 tot 48,1%. In 4,5% is er sprake van gedeelde verantwoordelijkheid, in 47,4% van de ongevallen is De Lijn niet aansprakelijk. In 2018 was dat nog respectievelijk 4% en 59%.

1. Kan de minister een licht werpen op de verschillende oorzaken van de ongevallen met bussen van De Lijn en hun aandeel (bv.bellen achter het stuur, negeren rood licht, voorrang van rechts,...)?
2. Niettegenstaande de daling van het aantal ongevallen en lichtgewonden, stijgt het aantal zwaargewonden en doden. Een opmerkelijke vaststelling.
 - a) Heeft de minister een verklaring daarvoor?
 - b) Heeft de minister zicht op de hoedanigheid van de slachtoffers (reizigers, chauffeurs, derden,...)?
 - c) Zal de minister rond de tafel zitten met De Lijn om die cijfers verder te analyseren?
 - d) Wat zal de minister doen om het aantal ongevallen verder te doen dalen en ook het aantal zwaargewonden en doden die vallen bij ongevallen met bussen van De Lijn te verminderen?

3. De verschillen tussen de provincies, zowel in het aantal ongevallen met bussen van De Lijn als in het aantal slachtoffers daarbij, zijn opmerkelijk.

Welke verklaring geeft de minister aan deze significante provinciale verschillen? Wat zal de minister ondernemen?

4. Tussen 2018 en 2021 zien we ook een opmerkelijke verschuiving in de aansprakelijkheid bij ongevallen met bussen van De Lijn. In 2021 is De Lijn verantwoordelijk in 48,1% van de ongevallen, in 2018 was dat nog slechts 37%.

Welke conclusies trekt de minister daaruit?

5. Zal een daling van het aantal ongevallen meegenomen worden in de onderhandelingen over de nieuwe beheersovereenkomst?

ANTWOORD

op vraag nr. 1545 van 4 juli 2022

van **ELS ROBEYNS**

1. De Lijn houdt geen registratie bij met betrekking tot ongevallen n.a.v. bellen achter het stuur/negeren rood licht/..., dit vanwege de bijzonder lage frequentie als oorzaak voor ongevallen.
2. a) Naar aanleiding van de coronamaatregelen was er beduidend minder verkeer, waardoor minder ongevallen gebeurden. Minder druk verkeer resulteert ook in een grotere snelheid. Al jaren zien we een correlatie tussen snelheid en de ernstgraad van ongevallen. Dit werd door corona uitvergroot aangezien op diverse plaatsen de snelheid hoger lag, wat het risico op ernstige ongevallen verhoogt.

De stijging in het aantal zwaargewonden in de voorbije periode kent voornamelijk zijn oorsprong in een stijgend aantal gevallen van val- of evenwichtsverlies op het voertuig (=onderdeel van 'incidenten met reizigers' hierboven).

Wat het aantal overlijdens betreft, is het gezien de zeer beperkte aantallen moeilijk om een duidelijke verklaring hiervoor te geven.

- b) Een deel van de zwaargewonden omvat derden (vnl. fietsers en voetgangers), maar het betreft vooral reizigers (cf. val- en evenwichtsverlies).
Bij de 6 overlijdens in de periode 2019-2021 is er een evenredige verdeling tussen voetgangers, fietsers en reizigers (2 elk).
- c) Het is de taak van het management van De Lijn om hiervoor concrete acties uit te werken maar de minister heeft met De Lijn hierover overlegd in het kader van het openbare dienstencontract.
- d) In dat Openbaredienstencontract (ODC) hebben alle partijen zich geëngageerd om verder te werken aan een veiliger openbaar vervoer. Zie luik verkeersveiligheid (3.3.3.4):
Als belangrijke verkeersdeelnemer neemt De Lijn haar verantwoordelijkheid op vlak van verkeersveiligheid.
 - Belangrijke verkeersregels worden weerspiegeld in het arbeidsreglement zodat overtredingen sanctioneerbaar zijn (o.m. een gsm- verbod tijdens het rijden, nultolerantie voor alcohol en drugs,...).
 - Verkeersveiligheid komt uitgebreid aan bod in basis- en voortgezette opleidingen in de Rijkschool.
 - De Lijn zet sterk in op een coachende rol en individuele opvolging van chauffeurs wat betreft de verkeersveiligheid.
 - Via onderzoek en implementatie van nieuwe technologieën zal De Lijn de veiligheid van de voertuigen verhogen (vb. cameraspiegels – dode hoek).
 - De Lijn zet in op een meer systematische en uniforme registratie van elk schade-incident met een verhoogde datakwaliteit, waardoor processen beter in kaart worden gebracht en via een geoptimaliseerde analyse meer gerichte acties naar chauffeurs genomen worden.

De partijen engageren zich tot het verhogen van de samenwerking rond verkeersveiligheid en zo te streven naar een daling van het aantal verkeersongevallen.

3. In de driehoek Antwerpen-Gent-Brussel zijn er opmerkelijk meer ongevallen. Dit is een combinatie van de intensiteit van de dienstverlening (meer ritten in stedelijke omgeving) en meer verkeer en reizigers alsook is in deze driehoek sowieso meer mobiliteit in al zijn facetten aanwezig, in relatie tot de ruimtelijke planning, een hogere bevolkingsconcentratie.

In provincies met een lagere bevolkingsdichtheid gebeuren doorgaans minder ongevallen met bussen dan in dichter bevolkte gebieden en steden. Vandaar dat het aantal ongevallen in Limburg en West-Vlaanderen beduidend lager ligt.

4. Het aantal dossiers waarbij De Lijn verantwoordelijk is, circuleert doorgaans rond de 40%. 2018 is hierbij de statistische uitschieter waar de verantwoordelijkheid uitzonderlijk laag lag. In 2015, 2016 en 2017 was dit respectievelijk 42%, 41% en 39%, wat in de lijn ligt van 2019.

In 2020 en 2021 zien we een duidelijke verhoging qua verantwoordelijkheid van De Lijn bij ongevallen met bussen. We relateren dit aan de coronamaatregelen en de gevolgen hiervan op het wegverkeer en de aard van de ongevallen (zie ook antwoord 2a hierboven).

5. In het nieuwe openbare dienstencontract werd ook het aspect verkeersveiligheid meegenomen – zie ook antwoord 2d hierboven. De partijen engageren zich tot het verhogen van de samenwerking rond verkeersveiligheid en zo te streven naar een daling van het aantal verkeersongevallen. Het aantal verkeersongevallen maakt in het ODC onderdeel uit van de te delen sleutelgegevens tussen De Lijn en de Vlaamse overheid.