

vergadering **C47 – OPE4**

zittingsjaar 2011-2012

Handelingen

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 27 oktober 2011

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Jan Roegiers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de (on)veiligheid van de kusttram

- 255 (2011-2012)

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de toename van het aantal ongevallen met het openbaar vervoer

- 272 (2011-2012)

Bijlage

3

5

■

Voorzitter: de heer Jan Peumans

Vraag om uitleg van de heer Jan Roegiers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de (on)veiligheid van de kusttram - 255 (2011-2012)

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de toename van het aantal ongevallen met het openbaar vervoer - 272 (2011-2012)

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Voorzitter, deze vraag om uitleg is uiteraard ingegeven door een aantal spectaculaire ongevallen met de kusttram de voorbije maanden. Ik heb me kunnen baseren op een aantal schriftelijke vragen die diverse volksvertegenwoordigers hierover de voorbije jaren hebben gesteld. Telkens opnieuw hebben ze gevraagd hoeveel incidenten hadden plaatsgevonden en dergelijke. Ik heb die informatie zelf aangevuld met wat tijdens de eerste helft van dit jaar is gebeurd. Tijdens die periode is de kusttram bij 62 ongevallen betrokken geweest. Ook dit heb ik in de antwoorden op schriftelijke vragen kunnen terugvinden. Daarnaast heb ik aan de hand van persartikelen trachten te achterhalen wat tussen juni 2011 en half oktober 2011 is gebeurd. Dat gaat dan om nog eens 45 lichtgewonden, 11 zwaargewonden en 3 doden.

Ten opzichte van de voorbije jaren is de toename enorm. Een belangrijke verklaring voor die toename wordt gevormd door het ongeval van 8 juni 2011, waarbij een kusttram op een hoogtewerker inreed en er in één klap 20 gewonden vielen, en het ongeval van 14 oktober 2011, waarbij een tram ontspoorde en 24 lichtgewonden en 2 zwaargewonden vielen. Er vielen toen gelukkig geen doden.

We moeten ook durven te vermelden dat de trams van De Lijn in 80 procent van de gevallen niet aansprakelijk zijn. Daar hebben de slachtoffers en hun vrienden en familieleden op zich natuurlijk niets aan.

Als ik de cijfers voor de voorbije vier jaar bekijk, blijkt de toename van het aantal slachtoffers bij ongevallen met de kusttram een constante. Dit blijft zelfs zo als we de twee geïsoleerde ongevallen van 8 juni 2011 en 14 oktober 2011 buiten beschouwing laten. Zonder die twee ongevallen gaat het tussen eind 2007 en juni 2011 om meer dan een verdubbeling. Als we die twee ongevallen in rekening brengen, moeten we het aantal ongevallen met 7,5 vermenigvuldigen. Ik vind dit behoorlijk spectaculair, en ik maak me dan ook zorgen.

Minister, wat zijn volgens u de oorzaken van de constant stijgende trend in het aantal ongevallen met slachtoffers waarbij de kusttram betrokken is? Doeltreffende maatregelen om de veiligheid in de tramstellen zelf en op en rond de kusttramlijnen te verbeteren, dringen zich op. Ik denk dan in eerste instantie aan nieuwe voertuigtechnologie, aan infrastructuur- en signalisatiemaatregelen en, indien dit nodig zou blijken, aan een bijsturing van de chauffeursopleiding. Welke maatregelen hebt u zelf op het oog? Bent u van mening dat u de stijgende trend op termijn weer kunt ombuigen? Hebt u in dit verband een tijdspad voor ogen?

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Voorzitter, de voorbije dagen en weken zijn voertuigen van De Lijn bij verschillende zware ongevallen betrokken geweest. De heer Roegiers heeft al naar een aantal ongevallen met de kusttram verwezen. Ook in het binnenland hebben een aantal zeer ernstige ongevallen plaatsgevonden.

De voorbije jaren valt een toename vast te stellen van het aantal letselongevallen waarbij bussen of trams betrokken zijn. In de periode 2005-2009 vielen bij ongevallen met trams in ons land 27 doden, 112 zwaargewonden en 1034 lichtgewonden te betreuren. Het gaat hier

steeds om cijfers buiten het voertuig. Wat autobussen betreft, is het aantal letselongevallen in de periode 2005-2009 opgelopen tot 73 doden, 418 zwaargewonden en 5342 lichtgewonden, waarvan 2474 busreizigers. Ik haal deze cijfers uit het antwoord van minister Vervotte op een schriftelijke vraag van de heer Logghe, lid van de Kamer van Volksvertegenwoordigers namens het Vlaams Belang.

De cijfers die ik net heb vermeld, slaan op heel België. Ze stemmen evenwel tot nadenken. We moeten nagaan hoe we de toename van het aantal ongevallen met het openbaar vervoer kunnen terugdringen. Het openbaar vervoer is de laatste jaren in omvang gegroeid.

Wat de ongevallen op de vrije tram- en busbanen betreft, is ons tijdens de vorige legislatuur een studie over de verhoging van de veiligheid beloofd. Die studie liep heel wat vertraging op door het ontbreken van kwalitatieve gegevens van De Lijn.

Minister, om deze problematiek te analyseren en hopelijk ook een grotere veiligheid te kunnen bieden op het openbaar vervoer, had ik u graag een aantal vragen gesteld. Hoe evalueert u deze reeks zware ongevallen met het openbaar vervoer? Beschikt De Lijn inmiddels over een volledige ongevallendatabank? Beschikt u bijgevolg over een volledige ongevallenanalyse van ongevallen veroorzaakt door voertuigen van De Lijn? Zo ja, welke conclusies kunt u uit die ongevallenanalyse trekken? Zo neen, bent u bereid om snel werk te maken van een eigen ongevallenanalyse van voertuigen van De Lijn?

In hoeverre wordt aan de busexploitanten gevraagd ongevallengegevens met gekwetsten of doden door te sturen naar De Lijn? In hoeverre worden momenteel de beleidsaanbevelingen voor de aanleg van vrije tram- en busbanen uit het studierapport over de veiligheid op tram- en busbanen gevolgd dat door de vorige minister van Mobiliteit werd besteld?

Momenteel voert de Lijn een campagne over 'Respect op De Lijn'. Meent u dat een verkeersveiligheidscampagne in het openbaar vervoer niet beter op z'n plaats zou zijn?

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers: Minister, ik heb een bijkomende vraag over de cijfers van De Lijn. Zitten daar ook de ongevallen bij die zich hebben voorgedaan met bussen van exploitanten? Zijn die ook beschikbaar? Of moeten we daarvoor terugvallen op de federale cijfers?

De voorzitter: De heer Van Der Taelen heeft het woord.

De heer Lukas Van Der Taelen: Minister, we hebben in het verleden al veel ongevallen gehad met de kusttram, maar bij het laatste ongeluk was de oorzaak blijkbaar overdreven snelheid. Dat heeft mij toch enigszins verontrust. Ik heb wel op prijs gesteld dat De Lijn dadelijk correct heeft ingegrepen en de chauffeur voor een tijd heeft geschorst. Ik wist echter niet – vergeef me mijn naïviteit – dat men met een tram te snel kón rijden. Ik dacht dat er een ingebouwd veiligheidssysteem was, zoals dat ook voor auto's bestaat. Dat was voor mij dus een interessante ontdekking, maar ook een beetje een angstwekkende ontdekking. Als iemand, bijvoorbeeld doordat hij te veel gedronken heeft, te snel rijdt met de tram, kan die dus uit de bocht vliegen. Ik vond dat zeer beangstigend en vraag me af welke maatregelen De Lijn gaat nemen om dergelijke dramatische gebeurtenissen niet meer te laten gebeuren.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Voorzitter, collega's, vrijdag 14 oktober was een van de zwartste dagen in het bestaan van De Lijn. Er waren op een en dezelfde dag 3 zware ongevallen. Er was eerst een ongeval met de kusttram. De tram ontspoorde in de bocht vlak voor Nieuwpoort. Er waren in totaal een 100-tal reizigers bij betrokken. 2 reizigers waren zwaargewond, 29 mensen raakten lichtgewond. Diezelfde dag was er ook een ongeval met de tram in Deurne, waarbij een fietser bij het oversteken van de trambedding onder de tram is terechtgekomen. De fietser, een vrouw van 26 jaar, is overleden. Nog op diezelfde dag is in Staden een vrouw onder het wiel van een bus terechtgekomen. Ook die vrouw is overleden.

Dat was verschrikkelijk. Die berichten kwamen allemaal na elkaar binnen, allemaal op een en dezelfde dag. We moeten echter in ogenschouw nemen dat die trieste balans veeleer uitzonderlijk is. Ook voor het bedrijf zelf was het een schok, want zoiets verwacht je niet. In elk geval heb ik de avond zelf nog bij De Lijn het gedetailleerde rapport opgevraagd van alle ongevallen die dit jaar al gebeurd zijn, ook specifiek gefocust op de kusttram. Voor mij was het immers ook zeer verrassend dat een tram daar uit de bocht vloog, een bocht die elke dag meermaals genomen wordt door heel veel trams.

Wat mij naast dat gedetailleerde verslag ook enorm interesseert, is dat alle beheersinformatie wordt gebundeld. Dat gaat dan over de betrokken chauffeur, het voertuig, de locatie, de halte of de straatnaam waar een ongeval gebeurt, het tijdstip, de weersomstandigheden. Die analyse van de omstandigheden waarin ongevallen gebeuren, is van zeer groot belang.

Net als bij wegongevallen, moeten we de ongevallen in een juist perspectief plaatsen, maar uit het feit dat er drie ongevallen op één dag zijn, afleiden dat er een continu stijgende tendens is, is misschien ook een beetje te kort door de bocht. De zeer belangrijke opdracht die nu bij De Lijn loopt, is dus dat men mij van elk ongeval met de kusttram van dit jaar de omstandigheden moet geven – wie is erin betrokken, hoe is het gebeurd – om dan te kunnen remediëren.

Ik heb het analyserapport nog niet ontvangen. Ik heb dus nog niet per ongeval een analyse van de omstandigheden met alles erop en eraan, maar De Lijn heeft wel alle beheersinformatie. Dat is nog niet zo voor bussen van exploitanten. Daar kom ik straks op terug. Er zijn echter geen trams die door exploitanten geëxploiteerd worden, en dus is daar alle beheersinformatie voorhanden. En daarmee kun je perfect een analyse maken per ongeval.

Ik zal met u even de cijfers doorlopen. Ik zal u die cijfers ook bezorgen (zie [bijlage](#)). Kijken we naar het totale aantal tramongevallen, dus niet alleen met de kusttram, maar met alle trams, dan is er een daling in 2010 ten opzichte van 2009. Mijnheer Roegiers, u stelt ook heel terecht dat in 81 procent van het totale aantal gevallen De Lijn niet aansprakelijk blijkt te zijn. Ik kom daar straks nog even op terug. Natuurlijk moet het aantal gevallen afnemen, maar dat is toch een vaststelling.

Wat de kusttram betreft, zijn er in 2011 inderdaad meer slachtoffers gevallen in vergelijking met de jaren ervoor. In 2007 registreerde De Lijn in totaal tien slachtoffers. Daarna is er een stijging geweest. Nu, in 2011, is er sprake van tachtig slachtoffers. Ik heb ook een overzicht mee van alle jaren. Het gaat over de ongevallen met de kusttram tijdens de dienst. Er is immers eens een ongelukje geweest met een tram die de kabels ijsvrij moest maken. Dat wordt niet meegerekend. Ik heb een opsplitsing gemaakt naargelang het ging over een botsing tussen een tram en een ander voertuig, over trams die een voetganger aanrijden of over trams die botsen met een tweewieler. De gegevens werden ook opgesplitst per jaar. Voor 2011 gaat het over de stand tot 27 oktober, dus tot vandaag.

In 2007 waren er 62 ongevallen met een ander voertuig, in 2008 71 ongevallen, in 2009 68 ongevallen, in 2010 74 ongevallen en dit jaar tot eind oktober 51 ongevallen. Dat cijfer blijft dus min of meer constant. Dat is geen voortdurende stijging. In 2007 waren er 6 ongevallen met een voetganger, in 2008 5 ongevallen, in 2009 3 ongevallen, in 2010 4 ongevallen en dit jaar tot eind oktober 7 ongevallen. In 2007 was er 1 ongeval met een tweewieler, in 2008 3 ongevallen, in 2009 1 ongeval, in 2010 3 ongevallen en dit jaar tot eind oktober 1 ongeval.

Dan zijn er ook nog de tramontsporingen. In 2007 waren dat er 5, in 2008 4, in 2009 3, in 2010 3 en in 2011 eveneens 3. Tellen we dan alle ongevallen met de kusttram op, dan waren er in 2007 74, in 2008 83, in 2009 75, in 2010 84 en in 2011 tot op heden 62. We kunnen dus niet echt beweren dat er sprake is van een explosie van het aantal ongevallen. We kunnen ook niet zeggen dat ze dalen. Het is nog maar eind oktober. Alleszins is het cijfer nog niet hoger dan dat van de voorbije jaren.

Het aantal gewonden is dit jaar echter natuurlijk wel spectaculair. Ik zal al die cijfers niet overlopen, maar ik heb voor u ook het overzichtje mee van de gewonden. Dan gaat het zowel over de reizigers op die tram als over de derden die in botsing komen met de tram. Ik heb die cijfers ook laten uitsplitsen, omdat ik dit wel belangrijk vind. Mijnheer Roegiers, er kan een klein verschil zijn met uw cijfers. Ik heb de oorzaken mee laten opnemen. Het gaat dus over de slachtoffers van verkeersongevallen waarbij de kusttram betrokken is. Als een wagen bijvoorbeeld tegen een paal rijdt, met gevolgen voor de bovenleiding, dan zit dat niet in die cijfers. Ik wou dit wat zuiverder maken, en daarmee ook wijzen op het grote belang van de ongevallenanalyse. Men moet echt bekijken wat nu precies de oorzaak is. Daarvoor is er geen nieuw instituut nodig. Ze kunnen dat. Ze moeten het gewoon doen: daar komt het op neer.

Een diepere analyse is dus noodzakelijk en belangrijk. Soms is er geen eenduidige oorzaak. Ook zijn er in het verleden een paar spijtige gevallen geweest van mensen die een einde aan hun leven wilden maken. Dan is er ook sprake van een ongeval met de kusttram. Men moet dat wel weten, natuurlijk. Het is dus van belang dat we ook op dat vlak die analyse zorgvuldig trachten te maken. De Lijn moet dus op korte termijn die analyse van die precieze oorzaken bezorgen, opdat we daar naderhand iets mee kunnen doen. Ik verwacht die op korte termijn.

Mijnheer Roegiers, ik kom dan tot een volgend punt en ook tot een van uw kernvragen: hoe kunnen we zorgen voor meer preventie? Dan zijn we aanbeland bij de rijopleiding. Hoe verloopt die? Is er soms onoplettendheid bij chauffeurs of slachtoffers? Worden de wegsituaties verkeerd ingeschat? Zoals u weet, hebben we een ongeval meegemaakt omdat een auto draaide op de trambaan in plaats van op de baan erachter.

Bij elk ongeval dat gebeurt, kijkt De Lijn altijd naar het opleidingstraject en de schadestatistieken van de betrokken chauffeur, naar de wegsituatie en naar de analyse van de staat van het voertuig. Dat vind ik wel goed. Men kan dat perfect doen en men moet dat ook opvolgen. In de nieuwe beheersovereenkomst 2011-2015 staat dat het totale aantal ongevallen – en dan gaat het over alle ongevallen, niet alleen over ongevallen met de tram – jaarlijks met 2,5 procent moet afnemen. Men kan zich afvragen of dat veel is. Ja, dat is veel. Ik heb het niet over het aantal gekwetsten. Het gaat over het aantal ongevallen op zich dat moet dalen. Daartoe moet men dus echt een plan van aanpak maken. Men moet immers tonen op welke manier men daaraan werkt. Die parameter bestaat dus. Er moet ook jaarlijks over worden gerapporteerd.

Mevrouw Van den Eynde, u verwijst naar de studie ‘Verkeersveiligheid op vrije tram- en busbanen’. Daar stond als derde aanbeveling dat het aangewezen is de verkeersveiligheid als specifieke strategische doelstelling in de nieuwe beheersovereenkomst op te nemen. We hebben rekening gehouden met die aanbevelingen uit die studie die echt wel belangrijk is. Die doelstelling is ook voor het eerst in de beheersovereenkomst opgenomen.

Om gericht actie te voeren moeten de ongevallengegevens beter worden geregistreerd. Er moet een onderscheid worden gemaakt tussen de echte verkeersongevallen en de ongevallen van bijvoorbeeld gevallen reizigers op het perron.

Mevrouw Brouwers, het kan niet dat we geen zicht hebben op de ongevallengegevens van de exploitanten. Dat is ook openbaar vervoer. In de beheersovereenkomst zijn echter duidelijke parameters opgenomen over de registratie van de ongevallengegevens. Die exploitantengegevens moeten mee opgenomen worden bij de registratie en het beheer van de gegevens.

Naast een betere registratie en analyse van de gegevens, is er ook de verkeersveiligheid. Voor het eerst staat in de beheersovereenkomst: “Onder meer op basis van adequate ongevallengegevens bouwt het agentschap zijn eigen verkeersveiligheidsplan.” De Lijn heeft tot op vandaag geen verkeersveiligheidsplan. Dat moet er nu komen. Het moet tegen begin volgend jaar af zijn. De Lijn voert wel een verkeersveiligheidsbeleid. Wanneer men echter

een plan opstelt, dan kan men parameters stellen. Het plan moet bestaan uit drie onderdelen: educatie, enforcement of handhaving en engineering. Bij dat laatste gaat het over de voorzieningen op het voertuig en de infrastructurele maatregelen van de openbare weg. Wanneer het over de bussen gaat, zal dat vaak gelijk lopen met de wegeninfrastructuur. Wanneer het gaat over de trams in eigen bedding, zal dat anders zijn.

Ik begin met de educatie. We spreken hier over opleiding en begeleiding van zowel chauffeurs als reizigers. Het verkeersveiligheidsbeleid begint bij de aanwerving van de chauffeur. Bij de aanwerving van de chauffeurs bieden de psychotechnische proeven al in zekere mate de mogelijkheid na te gaan welk type chauffeur zich aandient. Personen die niet geschikt zijn als chauffeur zouden er dan al uit moeten vallen.

Dan volgt de opleidingsperiode. Bij de opleidingsperiode na de selectie besteden de instructeurs van de rij scholen heel veel aandacht aan het rijgedrag en de eventuele ontwikkeling daarvan in de toekomst. Wanneer het rijgedrag te overmoedig of zelfzeker is of daartegenover te onzeker, zal men niet slagen in het examen chauffeur. Na het slagen in het examen kan de chauffeur worden aangeworven.

Na de aanwerving wordt iedere nieuwe chauffeur na een aantal maanden door de instructeur op het rijtuig opnieuw onaangekondigd en anoniem opgevolgd. De stelplaats- of regioverantwoordelijke speelt bij de tussentijdse evaluatie een heel belangrijke rol. Hij of zij is de verantwoordelijke die alles opvolgt en die kan beslissen dat de chauffeur zich, indien nodig, opnieuw voor een tussentijdse bijscholing bij de rij school moet aanbieden. Die verantwoordelijke is ook de persoon die het best kan inschatten aan de hand van de precedents van de chauffeur, of een bepaald ongeval of opeenvolging van ongevallen op toeval of op een consistent fout rijgedrag van de chauffeur berust. Bij die inschatting wordt ook rekening gehouden met specifieke weg- of verkeerssituaties. Deze wijze van opvolging geldt voor alle chauffeurs van De Lijn.

Gezien de specifieke situatie van de tram moet elke tramchauffeur jaarlijks de opleiding “Veiligheid Tram” volgen. Specifiek voor de kusttram wordt die in het voorjaar georganiseerd in voorbereiding op het traditioneel drukke zomerseizoen. Tijdens deze opleiding komen een zestal aspecten aan bod. Ten eerste wordt het aantal ongevallen van de afgelopen twaalf maanden besproken. Ten tweede worden maatregelen overwogen om deze ongevallen in de toekomst te voorkomen. Ten derde bekijkt men het defensief rijgedrag en de rijmentaliteit. Ten vierde bekijkt men de spoorcode. Ten vijfde is er de foutopsporing in de tram. Wanneer er tot slot nieuwe installaties zijn aangebracht, bijvoorbeeld langs het kusttramtraject, dan worden die bekeken.

Daarnaast is er een coachingtraject vanaf de paasvakantie tot eind september waarbij de instructeurs van de rij school van De Lijn dagelijks aanwezig zijn op het voertuig om de rijstijl individueel te evalueren en bij te sturen. Dat betekent dat elke chauffeur een individuele steekkaart heeft over zijn rijgedrag, ongevallen en de al dan niet noodzakelijk bijsturingen.

De chauffeurs met meerdere ongevallen worden individueel aangesproken en begeleid. Wanneer aan de hand van die opvolgingen blijkt dat er problemen zijn met de rijstijl van een chauffeur, worden de nodige afspraken gemaakt met de betrokkene en kan bijvoorbeeld worden voorzien in een aangepast opleidingstraject.

Naast de opleiding en opvolging van chauffeurs wordt aandacht besteed aan het aspect veiligheid in de communicatiecampagnes voor de reizigers en weggebruikers. Specifiek voor de kusttram wordt jaarlijks een campagne gevoerd met als slagzin: “Geniet van de kust, maar wees u wel van de tram bewust!” Niet iedereen is het gewoon een tram in het straatbeeld te zien. Er moet dan ook gecommuniceerd en gesensibiliseerd worden.

Dit jaar wordt speciaal aandacht geschonken aan scholen en seniorenverenigingen. Op mijn vraag is vorig jaar al een mailing naar de lokale en nationale seniorenverenigingen op poten

gezet. De Lijn heeft hier zeer goede reacties op gekregen. Zo is om nog eens 2500 folders gevraagd om onder de senioren in de kustgemeenten te verspreiden.

Een andere maatregel die De Lijn in het licht van de veiligheidscampagnes heeft genomen, bestaat erin bij bepaalde doorsteekpunten spandoeken te hangen. Die spandoeken moeten op de aanwezigheid van de kusttram wijzen.

Vorig jaar zijn twee mensen die de tramsporen wilden oversteken, door een tram gegrepen. Ik heb toen het idee opgevat bellen te installeren. Telkens als een tram zou naderen, zou een bel dit laten weten. Dat is echter niet uitvoerbaar. Ik ben ter plekke geweest. De sporen liggen eigenlijk tussen de appartementen. Als we daar constant bellen laten rinkelen, zouden de mensen al snel kapot gerinkeld zijn. We hebben dan maar een visuele oplossing voor de veiligheid aan de oversteekpunten gezocht. Dat is zeker geen evidente opdracht. Nu hangen er spandoeken.

Het gaat niet enkel om sensibilisering, opleiding en communicatie. Het gaat ook om enforcement. Dit belangrijk punt bestaat volgens mij uit twee onderdelen.

Het eerste onderdeel betreft het trambrevet. Indien wordt vastgesteld dat een chauffeur de gemaakte afspraken niet nakomt of indien blijkt dat de bijsturingen niet volstaan, moet die chauffeur zijn brevet inleveren. Dit kan natuurlijk enkel indien uit de ongevalanalyse blijkt dat een fout van de chauffeur aan de basis van het ongeval ligt. Tramchauffeurs die hun trambrevet om veiligheidsredenen verliezen, verliezen definitief het recht in de toekomst nog een tram te besturen. Met deze zeer zware sanctie moet dan ook voorzichtig worden omgesprongen.

Het tweede onderdeel betreft de omgang met boetes. Ik wil hierover geen discussie ten gronde voeren. Volgens mij moet dit deel van het verkeersveiligheidsplan uitmaken. De vraag is hoe we met die boetes willen omgaan. Er zijn al heel afspraken over de boetebegeleiding gemaakt of nog in wording.

Een volgend punt betreft de infrastructuur. Ook dit punt valt uiteen in twee onderdelen: infrastructurele aanpassingen en technologische aanpassingen.

Met betrekking tot de spoorvernieuwingen, de haltes en de spooruitbreidingen is al een heel programma opgesteld. Dat zijn zeer kritieke punten. Er is natuurlijk een groot verschil tussen een trein, die altijd in zijn eigen bedding rijdt, en een bus, die zich als een auto in het verkeer begeeft. Een buschauffeur moet alert zijn en zich aan de omstandigheden kunnen aanpassen.

Ook een trambuschauffeur, denk aan een kusttram, rijdt niet altijd in een eigen bedding en komt bijgevolg in heel diverse situaties terecht. Soms moet een kusttram zich gewoon in het verkeer mengen. Dan moet de chauffeur kruispunten oversteken en dergelijke. Het besturen van een tram of van een bus vergt veel actiever menselijk handelen en behelst een grotere autonomie.

We moeten ervoor zorgen dat onze infrastructuur hieraan is aangepast. De oversteekpunten voor voetgangers worden nu al in bajonetvorm aangelegd. De doorsteekpunten voor auto's worden vernieuwd en beveiligd. Er komen knipperlichten. Die lichten maken 's avonds geen lawaai, maar kunnen toch ook best vervelend zijn. Er komen aan de kusttram aangepaste voorsorteerstroken voor het links afslaand verkeer. Dit is zeer belangrijk aan de kust. Hierdoor zullen we veel gevaarlijke situaties kunnen vermijden.

De voorbije vijf jaar is 62 miljoen euro in de spoorvernieuwingen geïnvesteerd. Er is in heel wat veiligheidsvoorzieningen voorzien. Voor dit en volgend jaar zijn in totaal voor 22 miljoen euro aan spoorbeveiligingswerken gepland. Het gaat onder meer om de doortocht in Wenduine en om het traject tussen Bredene en Wenduine. Momenteel wordt ook in Blankenberge aan de spoorlijn gewerkt. De komende jaren moeten we hier absoluut verder werk van maken.

Voor de heraanleg van de vrije tram- en busbeddingen wordt altijd gebruikgemaakt van de aanbevelingen die in de studie zijn opgenomen. Ik weet niet of iedereen over die interessante studie van de Universiteit Gent beschikt. De titel is ‘Verkeersveiligheid op vrije tram- en busbanen’. Dit is allicht de studie waar mevrouw Van den Eynde naar heeft verwezen. Ik weet niet of de tekst ergens op een website staat. (*Opmerkingen van de heer Jan Roegiers*)

Ik zal de link bezorgen. We hebben die studie gebruikt om een aantal elementen aan de beheersovereenkomst toe te voegen.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Ik heb me gebaseerd op een verslag over de bijdrage die tijdens een colloquium over vervoersplanologisch speurwerk in Nederland is geleverd. Dat onderzoek is daar ter sprake gekomen.

Minister Hilde Crevits: Dat is dan het onderzoek dat wat trager dan gepland is verlopen. Dit onderzoek beschrijft de knelpunten met betrekking tot de ongevallenanalyse en de dataverzameling. De namen van de auteurs lijken me Nederlands. Ik zal de leden van deze commissie de link bezorgen. Op die manier kunnen ze daar zelf kennis van nemen. (<http://biblio.ugent.be/input/download?func=downloadFile&fileId=853051&recordId=852957>)

Er zijn, naast de infrastructuur, ook technologische aanpassingen aan de voertuigen mogelijk. Een van die aanpassingen is reeds gekend. Om de impact bij eventuele aanrijdingen te verminderen, zijn alle kusttrams tussen 2002 en 2004 met een ‘soft nose’ uitgerust. Daarnaast is er de zwarte doos, die in principe altijd moet werken en die het mogelijk maakt nadien perfect na te gaan of een chauffeur al dan niet correct heeft gehandeld.

Dit brengt me bij de vraag van de heer Van Der Taelen over de snelheidsbegrenzers. We moeten het snelheidsregime van de trams voor ogen houden. Ik weet niet hoe snel een tram normaal mag rijden. Ik weet wel dat een tram op bepaalde plaatsen veel trager moet rijden. Dat is echter geen automatisme. Een tram moet zich immers aan de omstandigheden kunnen aanpassen.

Het is allicht mogelijk die snelheidsbegrenzers te installeren. De chauffeurs moeten zich echter aan de omstandigheden kunnen aanpassen. Indien elke tram een eigen bedding en een constante snelheid zou hebben, zouden we hier gemakkelijker in kunnen voorzien. De trams bewegen zich echter door het verkeer.

Zoals ik eerder al eens heb uitgelegd, heeft elke tram een dodemanspedaal. Indien plots te hard of helemaal niet meer op die pedaal wordt gedrukt, valt het systeem stil. Dit zou er immers op kunnen wijzen dat de chauffeur een beroerte of zo krijgt.

Een tram kan niet aan 100 kilometer per uur door de bochten vliegen. Hier gaat het echter over het verschil tussen 20, 25 of 30 kilometer per uur. Die snelheid moet aan de omstandigheden worden aangepast.

Ik vat mijn antwoord nog even samen. De ongevalregistratie en de actieve omgang met ongevallenanalyse moet volgend jaar zijn beslag kennen. Ik zal binnenkort een analyse van de ongevallen met de kusttram krijgen. Dit moet een systematiek voor alle ongevallen worden. Het verkeersveiligheidsplan moet er begin volgend jaar zijn. Dit is prioritair. We zullen hiermee niet tot eind volgend jaar wachten. Het verkeersveiligheidsplan, dat trouwens ook in de beheersovereenkomst is opgenomen, moet ervoor zorgen dat we de in de beheersovereenkomst vermelde doelstelling, een daling met 2,5 procent per jaar, door middel van actieve maatregelen halen. Die maatregelen op het vlak van opleiding, sensibilisering, handhaving en infrastructuur moeten duidelijk worden omschreven. We moeten onze voertuigen nog intelligenter maken en actief in onze spoorinfrastructuur investeren.

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Ik dank de minister voor het uitgebreid antwoord. Dit antwoord onderstreept dat ze de problematiek ernstig neemt. Dit doet me in zekere zin plezier.

De minister heeft de door mij aangehaalde cijfers niet weerlegd. Indien ik het goed begrijp, zijn er niet meer ongevallen gebeurd. Wel is het aantal slachtoffers met een factor van 7,5 of 8 gestegen.

De aangekondigde maatregelen lijken me nuttig en noodzakelijk. Ik vind het verbazingwekkend dat de ongevallenregistratie en -analyse na al die jaren nog niet op punt staat. Het is een goede zaak dat hier nu toch werk van wordt gemaakt. Ik vind het eveneens bevreemdend dat de exploitanten hier tot nu toe blijkbaar niet aan hebben meegewerkt. Nu wordt alles echter gestroomlijnd. Dit document zou voor de verhoging van de verkeersveiligheid van onze openbare vervoersmaatschappij zeer nuttig kunnen blijken.

Tot mijn grote opluchting heeft de minister verklaard dat het verkeersveiligheidsplan nu een absolute prioriteit is. Dat lijkt me ook nodig. De ambitie om het aantal ongevallen met 2,5 procent te doen dalen, is niet gering, maar ik vind ook dat we ambitieuze doelstellingen naar voren mogen schuiven.

Voor zover ik het begrepen heb, is men bij De Lijn nu gestart met het veiligheidsplan, zoals u het hebt aangekondigd. Ik laat nu even in het midden of het ook echt noodzakelijk is, maar er is voor de opmaak van dat plan in elk geval geen budget vrijgemaakt. Er zijn intussen vijf werkgroepen aan de slag om dat op te maken. Ik hoop dat het geen Mexicaans leger wordt, dat met heel veel officieren en weinig soldaten tot zo'n plan komt. Ik geef De Lijn en u daarbij het voordeel van de twijfel. Ik maak graag rendez-vous met u om dit verkeersveiligheidsplan van De Lijn in deze commissie voor te stellen.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik vind de problematiek heel ernstig, en u ervaart dat ook zo.

De studie waarnaar ik verwees, volgde op een aantal ongevallen op de vrije tram- en busbanen in 2009. Op die manier werd er een degelijk onderzoek verricht naar de verkeersveiligheid op die vrije tram- en busbanen. En toen al werd er gemeld dat er een zeer onvolledige ongevallendatabank was bij De Lijn. Ik vind het dan ook betreurenswaardig dat men er vandaag nog steeds geen werk van heeft gemaakt, terwijl er al in 2008 in een nota werd neergeschreven dat er een zeer onvolledige ongevallendatabank was. Je kunt je de vraag stellen of het dan nog zin heeft om studies te bestellen, als men geen opvolging geeft aan die belangrijke aanbevelingen.

Minister, u bent er ook van overtuigd dat de ongevallenanalysedatabank noodzakelijk is. U hebt nu, naar aanleiding van een aantal ongevallen met trams en met de kusttram, een analyse opgevraagd. Die moet er inderdaad zeker komen. Hebt u met betrekking tot die databank ook een timing opgelegd aan De Lijn?

Het is een heel goede zaak dat u het verkeersveiligheidsplan hebt opgenomen in de beheersovereenkomst, en dat u stelt dat het er tegen begin volgend jaar moet liggen.

U zegt dat in de meeste gevallen de tram niet aansprakelijk is. Daar valt veel over te zeggen, want de tram heeft voorrang op bijna alle andere weggebruikers, net omdat hij zo'n problematische remafstand heeft.

Wordt het tot slot niet tijd voor een echte verkeersveiligheids campagne voor De Lijn, in plaats van de nadruk te leggen op andere zaken? Er zijn dezer dagen campagnes over de Bospas, campagnes rond respect enzovoort. Dat is misschien allemaal wel belangrijk, maar is het niet belangrijker dat De Lijn eens werk maakt van een echte verkeersveiligheids campagne?

De heer Jan Peumans: Ik wil mij, als oud-medewerker van De Lijn, nog even aansluiten. U moet eens tien jaar terugkijken in de tijd. Aan de kust was er toen niets qua beveiliging. Intussen heeft men op dat vlak heel wat inspanningen gedaan.

Toch ben ik verwonderd dat er niet meer ongevallen gebeuren. Ik heb in het hoogseizoen een paar dagen in De Haan verbleven, en ik zag daar af en toe voetgangers, ook jonge mensen, door het rood licht stappen. Men stak gewoon over, zelfs als er een tram aankwam.

Indertijd besteedde men veel aandacht aan defensief rijden met de tram. We mogen ook niet vergeten dat het openbaar vervoer nog altijd een van de veiligste vervoersmiddelen is. Ik vind dat belangrijk als signaal. Het is veel veiliger om je met bus, tram of trein te verplaatsen, dan met de auto. Ik vind de veiligheid van het openbaar vervoer nog altijd erg belangrijk. En de inspanningen die De Lijn op dat vlak heeft gedaan, zeker aan de kust, zijn enorm.

Ik vond deze vragen om uitleg dan ook erg interessant, om van de minister eens een overzicht te krijgen van de precieze situatie. Als een tramchauffeur tegen een te hoge snelheid die bocht in Nieuwpoort neemt, vliegt die tram natuurlijk uit de bocht, met alle negatieve gevolgen van dien. Dan heb je meteen 21 gewonden en stijgt het aantal licht- en zwaargewonden bij ongevallen met De Lijn.

Ik merk trouwens op dat alle doden die bij het openbaar vervoer gevallen zijn, allemaal op de weg zijn gevallen, en niet in de tram. Het gaat dus om mensen die niet opletten bij het oversteken. Een tramchauffeur die tegen 50 of 60 kilometer per uur rijdt, krijgt die tram niet tijdig tot stilstand.

Het openbaar vervoer blijft een van de veiligste middelen om je te verplaatsen. Dat is een belangrijke boodschap.

De heer Jan Roegiers: Ik sluit me graag aan bij die analyse. Het is goed dat het nog eens gezegd wordt.

Het klopt dat er heel wat inspanningen gebeurd zijn, zeker wat betreft de infrastructuur van de kusttram. We moeten echter vaststellen dat het aantal ongevallen gelijk is gebleven en dat het aantal slachtoffers gestegen is. Dan moeten we misschien de vraag stellen of alle geleverde inspanningen wel even nuttig en goed zijn geweest. Dat was ook de bedoeling van deze vraag. De minister heeft een aantal maatregelen aangekondigd, maar er is in elk geval geen dalende tendens, ondanks alle inspanningen die zijn gebeurd.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Roegiers, ‘no way’ dat ik een extern bureau zou laten aanstellen om een verkeersveiligheidsplan op te maken. De Lijn kan dat perfect zelf.

Collega's, de studie van 2008 heeft gezegd dat we van verkeersveiligheid een doelstelling moesten maken in de beheersovereenkomst. Men werkte daar wel aan, maar het zat een beetje overal. Als je zo'n verkeersveiligheidsplan hebt, heb je je eigen plan met meetbare doelstellingen en kun je opvolgen of je ze haalt of niet. Ik heb u geschetst wat er volgens mij allemaal in zou moeten staan. Het is goed dat dat gebundeld wordt. Ook op infrastructureel vlak moet er een oplijsting zijn, hoe we omgaan met opleiding, boetes, sensibilisering. Een verkeersveiligheidsplan gaat over het beleid in de toekomst, een verkeersongevallenanalyse is altijd retroactief. Je kunt uit de analyse van de ongevallen perfect zaken leren.

Mijnheer Roegiers, u vraagt zich af of alle geleverde inspanningen aan de kusttram wel nuttig zijn geweest. Ik ben dat traject al gaan bekijken, beveiliging per beveiliging. Het klopt wat de heer Peumans zegt: tijdens de zomer en op zondag is het bijna niet te doen door het aantal mensen. Die tram zit altijd bomvol. Mijn vraag is hoe je het nog meer kunt beveiligen. Neem daar een aantal investeringen weg, en het zou daar stukken onveiliger zijn. Nu moet je bij het oversteken bijvoorbeeld door een beugel voor je aan de overkant raakt. Als dat er niet zou zijn, zou je overal zomaar kunnen oversteken, wat zeer gevaarlijk is.

Ik denk dat alle investeringen zeer zinvol zijn. We moeten wel bekijken hoe ongevallen kunnen gebeuren ondanks al die investeringen. We moeten het aantal ongevallen naar beneden krijgen. Daarvoor is het van belang dat we er een precies zicht op krijgen. Als iemand met de hak van zijn schoen in een tramspoor blijft haperen op een plaats waar er

helemaal geen oversteekplaats is ingericht, is dat een pijnlijke zaak, maar ik weet niet hoe ik dat nog kan beveiligen. Een tram die te snel rijdt, daar kan wel iets aan worden gedaan. Er zijn dus zaken waar je echt op kunt ingrijpen, en zaken waar je moeilijker op kunt ingrijpen.

Het is niet zo dat De Lijn pas nu werk maakt van een verkeersveiligheidsbeleid of een ongevallenanalyse. De Lijn heeft per chauffeur een steekkaart met zijn rijgedrag. Heeft die persoon bij een onverwachte controle te snel gereden of niet, enzovoort? Er wordt bij de opleiding dus heel veel zorg besteed aan de opleiding en het motiveren van mensen. Die mensen moeten soms in absurd drukke omstandigheden rijden, waarbij ook nog eens de druk vanwege de mensen groot is. Men besteedt daar veel aandacht aan.

Voor mij is het van belang dat dit gestructureerd in één plan terechtkomt, waarover dan ook jaarlijks wordt gerapporteerd, waarbij wordt bekeken hoe dit gaat. Het is dus niet zo dat men pas nu wakker schiet.

Wat De Lijn betreft, hebben we ongevallenanalyses. Eigenlijk zouden we daar zelfs verslag van kunnen uitbrengen. Al die gegevens moeten er zijn voor de verzekering van de eigen bussen en trams die rijden. Wat de exploitanten betreft, zitten we echter met een probleem. Bij hen is er sprake van een ander systeem van verzekering. Er moet dus een gestructureerd overleg zijn over de vraag hoe wordt gerapporteerd over de ongevallen en hoe betrouwbaar dat is. Als we immers moeten wachten op de gegevens van de Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie (ADSEI), dan is dat er pas jaren later. Dat is wat moeilijk.

Ik hoop u ervan te hebben overtuigd dat we daar prioritair werk van maken. Ik hoop ook een aantal cijfers in de juiste context te hebben geplaatst. Als dat verkeersveiligheidsplan er is, zal de heer Kesteloot dat met veel plezier aan u komen presenteren. Dit zal echter een eigen werkstuk zijn, niet iets dat op een studietafel tot stand is gekomen. Ik vind dat een dergelijk plan tot de kerntaken van het bedrijf behoort. Ik hoef daar geen aparte budgetten voor te geven. Dat moeten ze zelf kunnen doen. Dat is de grootste garantie dat dit ook op maat zal zijn en dat het zal worden uitgevoerd.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Minister, ik dank u nogmaals voor uw aandacht in dit dossier. Ik heb niet gezegd dat De Lijn nooit iets heeft gedaan aan die ongevallendatabank. Ik heb gezegd dat uit die studie bleek dat De Lijn een onvolledige databank heeft. Daar worden we nu mee geconfronteerd. U geeft net aan, met behulp van een aantal voorbeelden, dat het maken van een degelijke ongevallenanalyse erg belangrijk is. Dan kunt u immers de gepaste maatregelen nemen. Hebt u ook wat dat betreft een timing vooropgesteld? Het verkeersveiligheidsplan moet er begin volgend jaar zijn, maar hebt u ook wat dit betreft een timing?

Minister Hilde Crevits: Wat de tramongevallen betreft, heb ik gevraagd dat die analyse er zo snel mogelijk zou komen. Over een à twee weken zouden we daar al een eerste zicht op kunnen krijgen. Voor het overige moet worden overlegd met de exploitanten over de manier waarop er betrouwbare gegevens kunnen worden overgemaakt, want men kan natuurlijk een fiche invullen die naderhand niet correct blijkt. We moeten onderzoeken hoe dat op de meest betrouwbare wijze kan. De Lijn wil dat ook wel. Het is van belang dat ze dat krijgt. Ik hoop dus dat dit in de eerste maanden van volgend jaar in orde zal komen. Dan gaat het wel over de toekomstige ongevallen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■