

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 280
van **BERT MAERTENS**
datum: 18 december 2019

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

Ongevallen met trams - Maatregelen tegen overdreven snelheid

Eind augustus 2019 vloog in de Boekenberglei in Deurne een tram uit de bocht. Een dertig meter lange Hermelijntram ontspoorde en kwam tegen een gevel terecht. De schade was zo groot dat het parket werd ingeschakeld. Oorzaak van het ongeval bleek overdreven snelheid te zijn.

Die vaststelling is voor De Lijn aanleiding om op zoek te gaan naar een middel om overdreven snelheid bij trams te voorkomen. De vervoermaatschappij onderzoekt of ze vanop afstand de snelheid van de trams kan controleren. De Lijn zal bekijken of het technisch mogelijk is om de snelheid op gevaarlijke plaatsen te begrenzen, zodat de tram er automatisch remt.

1. Kan de minister een overzicht geven van het aantal ongevallen waarbij trams betrokken waren in 2017, 2018 en 2019? Graag een geannualiseerd overzicht met opgave van locatie, schade en mogelijke oorzaak.
2. Kan een overzicht gegeven worden van de plaatsen waar de staat van de tramsporen of de verkeerssituatie een aangepaste snelheid vereist?
3. Welke instructies worden er nu gegeven aan tramchauffeurs? Wat is de aangewezen snelheid voor bestuurders? Hoe sensibiliseert men nu chauffeurs om de snelheid te respecteren? In welke nieuwe sensibiliseringscampagne voorziet De Lijn na analyse van het ongeval in Deurne?
4. Wat zal de maximum toegelaten snelheid voor trams zijn?
5. Kan de minister reeds meer informatie verschaffen over mogelijke technische ingrepen om de snelheid van trams op gevaarlijke punten te begrenzen? In welk budget zal De Lijn voorzien om dit systeem te implementeren? Op welke termijn kan dit geïmplementeerd worden?

ANTWOORD

op vraag nr. 280 van 18 december 2019

van **BERT MAERTENS**

1. De Lijn onderzoekt schadedossiers op oorzaak, gevolg en preventie en dit op basis van de aard van het ongeval. Zie bijlage.
2. Momenteel zijn er volgende snelheidsbeperkingen op het Antwerpse tramnet (niet limitatieve lijst) :
 - Scherpe bochten (waaronder bocht Cruyslei) : verschillende snelheden; signalisatie in bovenleiding.
 - Theunisbrug : 15 km/u; snelheidsbeperking dmv spoelen (tram kan niet sneller rijden); signalisatie op straatniveau.
 - Harmonie : 10 km/u; signalisatie in bovenleiding en op straatniveau.
 - Keerlus Wijnegem : 10 km/u; snelheidsbeperking dmv spoelen; signalisatie op straatniveau.
 - Spoortoestellen (wissels/kruisingen/uitzetvoegen): 15km/u; geen signalisatie want algemene regel overal geldig.
 - Werfzones : stapvoets; geen signalisatie want algemene regel.

Momenteel zijn er volgende snelheidsbeperkingen op het Gentse tramnet:

- Heinakker: tijdelijke snelheidsbeperking in afwachting van herstellingswerken gepland voor Paasvakantie 2020 (onder voorbehoud van goedkeuring door Raad van Bestuur).
- Ketelbrug: tijdelijke snelheidsbeperking in afwachting van herstellingswerken aan de brug. Stad Gent plant deze werken in 2028.
- Vervaeenestraat: momenteel geen bediening in afwachting van herstellingswerken. Onder voorbehoud van tijdig toekennen van de vergunning zijn deze herstellingswerken voorzien voor Q4.
- Grauwpoort: snelheidsbeperking in functie van verkeerssituatie

Voor de Kusttram geldt er een aangepaste snelheid van Blankenberge 'Duinse polders' tot Zeebrugge 'Vandammesluizen' en Wenduine 'Molen' tot Wenduine 'Manitoba'.

3. Er is geen specifieke sensibiliseringscampagne naar aanleiding van dit ongeval. Het is wel zo dat tijdens de basisopleidingen en de voorgezette opleidingen voor tramchauffeurs alle veiligheidsaspecten worden onderwezen. De doorgedreven kennis van het tramnet is onontbeerlijk en hiervoor worden onder andere rijinstructeurs, lijnverantwoordelijken en teamcoaches ingezet om tramchauffeurs op te leiden.
4. Een trambestuurder als verkeersdeelnemer dient qua snelheid rekening te houden met de verkeersomgeving/inrichting. Een tram wordt qua maximumsnelheid geplafonneerd op 50km/u (Kust 75km/u). Bovendien zijn er lokale snelheidsbeperkingen van kracht. De keuze voor het invoeren van een snelheidsbeperking kan gebaseerd zijn op verschillende redenen: de staat van de sporen, de staat van de bovenleiding, een onoverzichtelijke verkeerssituatie, een scherpe bocht, de geluidsproblematiek, enz.
Locatie per locatie wordt gekeken wat de meest efficiëntste oplossingen op korte en lange termijn zijn.

Overzicht algemene maximale snelheden per tramnet:

Situatie	Kusttram	Gent Antwerpen en
Eigen bedding (max snelheid)	50 of 75 (bbk*)	50
Gedeelde bedding (in bestrating)	35	30
Zone 30	30	
Woonerf / op de koer (stelplaats)	20	
Wissels en kruisingen	15	
Naderen voorliggend voertuig	stapvoets	
Spoorwerken en werkputten	stapvoets	
Thv snelheidsborden	De getoonde snelheid	
Thv haltes	Situationeel	

Bbk = buiten de bebouwde kom

5. Indien richting van technische ingrepen wordt gekeken om in gemengd verkeer actief de snelheid van een tram op de gevaarlijkste punten te begrenzen dan gaat men naar een volwaardig seinsysteem op basis van bakens (zoals vandaag bij tram Antwerpen voorzien in de Premetro).

In geval een actief snelheidsbegrenzingsstelsel zou worden geïnstalleerd, dient met zones worden gewerkt waarbij een activatie, controle, reactiemogelijkheid voor de chauffeur en in laatste instantie een automatische remingreep dienen te worden voorzien. Dit vergt per zone een aantal bakens in de straat en moet er een controleregel met bijhorende snelheden en afremprincipes per zone te worden geïmplementeerd. Telkens ontstaat een mini-premetro-systeem in gemengd verkeer.

Een punctuele controle met slechts één baken laat enkel een forse remingreep (noodrem) toe bij een snelheidsoverschrijding, waardoor vb. het risico op reizigers die vallen groot wordt. Tevens zal steeds het voertuig tot stilstand afgeremd worden, gezien het systeem dit als een onveilige situatie zal aanzien.

In beide gevallen wordt het basisprincipe van rijden op zicht dat bovengronds van toepassing is grotendeels ongedaan gemaakt en ontstaat een dubbelzinnig en sterk wisselend verkeersstelsel, dat eveneens voor verwarring zal zorgen bij de chauffeurs. Bovendien wordt het tramvoertuig waar nodig actief door het systeem geremd, terwijl andere weggebruikers dit mogelijk niet verwachten. Zo'n remming in gemengd verkeer houdt risico's op ongevallen in. Daarom kan zo'n systeem niet zondermeer toegepast worden in gemengd verkeer. Technisch zijn er met andere woorden niet onmiddellijk systemen beschikbaar om actief de snelheid van een tram te begrenzen. Rijden met aangepaste snelheid blijft de verantwoordelijkheid van de chauffeur. Alle snelheidsbegrenzungen moeten dus nageleefd worden door de besturende chauffeur op basis van verkregen opleiding of aangebrachte borden.

Zodoende zijn hiervoor geen extra maatregelen/budget voorzien.

BIJLAGE

[Overzicht](#)