

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1580
van **CAROLINE BASTIAENS**
datum: 2 september 2015

aan **BEN WEYTS**

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

Veiligheid fietsers - Proefproject opvulling tramsporen

Onderzoek in onder andere Canada en Groot-Brittannië wees uit dat veel van de ongevallen waarbij fietsers betrokken zijn, veroorzaakt zouden worden door tramsporen. Als je als fietser over een tramspoor rijdt, bestaat de kans dat je wiel hierin vastraakt, waardoor je bijna zeker ten val komt. Bij vochtig weer zijn de sporen bijzonder glad, waardoor ook de dikkere bandtypes kunnen beginnen glijden bij contact met de sporen, met wederom valpartijen tot gevolg.

Tijdens de wielervedstrijd "Schaal Sels" in Merksem van afgelopen weekend experimenteerden de organisatoren reeds met het opvullen en/of bedekken van de tramsporen op de Bredabaan, wat de veiligheid van de wielrenners ten goede kwam. Een rubberen band in de groeven van de tramsporen, die ingedrukt wordt door de tram, maar zwaar genoeg is voor de fietser, wordt als mogelijke oplossing naar voren geschoven. De Lijn zou bezig zijn met een proefproject om uit te zoeken welke materialen en/of systemen eventueel geschikt zouden kunnen zijn om dit probleem voor fietsers op te lossen.

1. Erkent de minister de nood aan een oplossing voor dit probleem?
2. Op welke locaties wordt het proefproject uitgevoerd?
3. Welke locaties komen nog in aanmerking om aangepakt te worden?
4. Binnen welke termijn wil de minister het proefproject evalueren?
5. Welke partners werden allemaal betrokken bij het proefproject?
6. Binnen welke termijn wil de minister de uitvoering bewerkstelligd zien?

ANTWOORD

op vraag nr. 1580 van 2 september 2015

van **CAROLINE BASTIAENS**

1. De Lijn voert inderdaad sinds 2013 een beperkt testonderzoek op de terreinen van een stelplaats (dus buiten de exploitatiecontext) over de mogelijkheid om in de toekomst eventueel op beperkte schaal (waar veel kruisende fietsbewegingen) dergelijke gleufrailopvulling te voorzien.
Verkeersveiligheid voor kruisende fietsers, het vermijden van ongevallen en medische kosten alsook het vermijden van de verstoring van de tramexploitatie zijn daarbij de doelstellingen.
Er wordt gezocht naar producten die elastisch blijven na passage van een tram, maar niet worden ingedrukt door een overrijdende fietsband. Zowel het geschikte materiaal als de beste manier om het in te bouwen in de gleufrail worden onderzocht.
Verschillende types railgleufopvulling worden in de buitenlucht dagelijks met trams overreden, zodat een beeld van de voor- en nadelen van de vulproducten (vijf verschillende types) kan worden gemaakt.
Ook met een aantal mogelijke verlijmingen wordt geëxperimenteerd, niet alleen qua adhesie, maar ook qua snelheid van uitharden en fixeren, temperatuurweerstand, trillings- en schokbestendigheid, enz...
De opstelling bij de wielervedstrijd in Merksem, het uitgangspunt voor de vraag, staat geheel los van dit verhaal. Het betrof daar geenszins een test of experiment, maar louter de beveiliging van de wedstrijddeelnemers. De opvulling werd trouwens aangebracht voor een tijdsspanne waarin er geen tramexploitatie op het betrokken lijnsegment plaatsgreep.
2. Teststand op de terreinen van een tramstelplaats (Gentbrugge).
3. In 2014 werd in Gent een kaart (A0-formaat) opgemaakt met daarop de locaties, waar valpartijen zouden kunnen voorkomen (meer frequent dan elders). Het betreft vooral verkeerslocaties, waar de afstand tussen voetpad en rails zeer klein is.
4. Vooraleer mogelijks verdere tests in actuele exploitatie worden gestart, dienen eerst een aantal cruciale elementen te worden afgewogen.
Deze hebben te maken met een objectieve inschatting van:
 - het risico dat de geteste materialen zich toch anders gaan gedragen in zulke echte exploitatiecontext, met hoge aantallen trampassages, waarbij zal moeten worden weerstaan aan duizenden, zoniet miljoenen indrukkingen door de wielen. Ook dan moetende stoffen hun functie kunnen behouden; het kan immers niet de bedoeling zijn dat ze bv. elke maand moeten worden vervangen;
 - het risico tot ontsporing van een tram, waarbij vooral moet worden gekeken naar situaties waarin bv. voorwerpen klem raken in de groef en/of het rubber;
 - het "gedrag" van de railkop inzake de gladheid. Deze kan immers niet in rubber worden vervaardigd omdat de elektrische stroom dan niet kan terugvloeien.
5. Partners: stad Gent – De Lijn.
6. Momenteel wordt getest naar de haalbaarheid en de wenselijkheid van zulke eventuele ingreep. Uitvoering is dan ook nog niet aan de orde.