

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1505
van **STEPHANIE D'HOSE**
datum: 19 juli 2021

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

De Lijn Gent - Fietsongevallen op tramsporen

Uit een studie van de spoedgevallendiensten van de vier grote ziekenhuizen in Gent blijkt dat een kwart van alle geregistreerde fietsongevallen in 2018 gebeurde op tramsporen. Mensen blijven vaak steken met hun fietswielen in de tramsporen, of ze vallen bij het kruisen van het tramspoor. De gevolgen zijn niet min, want de fietsers lopen door de val breuken, kneuzingen en open wonden op.

De stad Gent vult sommige ongebruikte tramsporen nu op met een soort rubberen slangen, maar volgens een spoedarts zou dat niet voldoende zijn. Volgens haar moet gezocht worden naar overstijgende oplossingen, zoals het scheiden van de tramsporen met de fietsers. Fietsers sensibiliseren en tips meegeven over hoe omgaan met tramsporen en eventuele andere hindernissen in de stad zou ook tot een van de mogelijkheden kunnen behoren.

1. Zal de minister met De Lijn in gesprek gaan om na te gaan welke oplossingen mogelijk zijn in Gent?
2. Worden ook andere (Vlaamse) steden geconfronteerd met deze problematiek? Wat zijn daar de oplossingen en zijn die extrapol eerbaar naar Gent?

ANTWOORD

op vraag nr. 1505 van 19 juli 2021

van **STEPHANIE D'HOSE**

1. Spijtig genoeg is dit een lang bestaand probleem. Er werden in het verleden in Gent testen uitgevoerd met verschillende materialen voor de vulling van de rail. Deze stevige opvulling van de railgroef i.f.v. Fietsveiligheid moet combineerbaar te zijn met de passage van een tram (wielband), aanpasbaar te zijn i.f.v. De railslijtage, mag geen extra risico met zich meebrengen m.b.t. ontsporingsgevoeligheid en de installatie- en onderhoudskosten moeten haalbaar blijven. Deze evaluatie heeft geen bevredigend resultaat opgeleverd.

De Lijn is zich weliswaar zeer bewust van het conflict tussen tramsporen en fietsers. De Lijn wil dan ook - als er zich op de markt een nieuwe interessante oplossing voordoet - dit opnieuw onderzoeken op zijn toepasbaarheid in het Gentse tramnet. De Lijn zal zoals ik gevraagd heb nog een diepteonderzoek doen.

Naast de technologische oplossing voor het opvullen van de tramrail kan ook in het ontwerp van nieuwe wegenis of tramlijnen extra aandacht besteed worden aan de ruimte die de fietser nodig heeft om zich veilig naast een tramspoor te begeven. Hiervoor dient er genoeg ruimte aanwezig te zijn wat niet altijd aanwezig is in kleine straten in een "oude" stad. Een andere optie is keuzes te maken welke vervoermodi zich in een straat mogen begeven.

2. In Antwerpen zijn er slechts heel uitzonderlijk meldingen van valpartijen door fietsers ten gevolgen van de tramsporen. Dit komt vooral omdat op veel plaatsen er een aparte bedding is voor de tram waardoor de fietser alvast niet in tramsporen terecht komen bij het langs fietsen of wanneer men kruist dit veel dwarser gebeurt. In de kustgemeenten is het spoornet veelal gescheiden van de overige verkeersmodi en stelt zich deze problematiek dus ook minder.

Het conflict tussen tramsporen en fietsers is geen specifiek Vlaams probleem. In meerdere buitenlandse tramsteden werden testen uitgevoerd (onder andere Sheffield, Zürich en Genève). Het grootste probleem blijkt de beperkte duurzaamheid/levensduur van het materiaal van de vulling waardoor de financiële haalbaarheid in het gedrang komt.

Bovendien is het vullen van de railgleuf ter hoogte van de wissels en kruisingen onmogelijk bij een spoor in dienst.