

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1636

van **STIJN BEX**

datum: 16 september 2021

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Fietsongevallen op tramsporen - Maatregelen

Het nieuwe verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025 streeft naar een daling van het aantal verkeersdoden en zwaargewonden van 25% tegen 2025 en van 50% tegen 2030. Het verkeersveiligheidsplan focust extra op actieve weggebruikers en dus ook op fietsers. In het referentiejaar 2019 vielen er nog 923 dode en zwaargewonde fietsers te betreuren. Tegen 2040 mogen er geen dodelijke voetgangers- of fietsslachtoffers meer vallen. Veilige fietsinfrastructuur is een van de belangrijkste middelen om dat doel te bereiken.

In Gent, Antwerpen en aan de kust kan de traminfrastructuur soms tot onveilige situaties en ongevallen met fietsers leiden. Vaak zijn dat eenzijdige ongevallen. Volgens cijfers van de Gentse spoedartsen Lyphout en Leune zou een kwart van alle geregistreerde fietsongevallen in Gent op tramsporen gebeuren. Per jaar zouden er in Gent ongeveer 500 fietsongevallen veroorzaakt worden doordat fietsers met hun wielen in tramsporen blijven steken of vallen bij het kruisen ervan.

In fietsroutes voorzien die vrij zijn van tramsporen is niet altijd mogelijk, of leidt tot langere en minder aantrekkelijke fietsroutes. Daarom is het belangrijk om ook de tramsporen zelf veiliger te maken voor fietsers.

Een gebrekkig wegdek rond de tramsporen maakt de situatie voor fietsers vaak extra gevaarlijk. Vervoersmaatschappij De Lijn is verantwoordelijk voor het beheer van tramsporen en de aansluiting met het wegdek. Uit het verslag van de raad van bestuur van De Lijn van juli 2021 blijkt dat er in Antwerpen een raamcontract van 1.159.999 euro voor herstellingswerken aan de wegdekverharding in de spoorzone door De Lijn werd gesloten. Voor Gent bestaat geen raamcontract.

Het opvullen van de tramsporen met een soepel materiaal dat enkel ingedrukt wordt onder het gewicht van een tram, is een andere mogelijke oplossing. Proefprojecten waren voorlopig weinig succesvol omdat het gebruikte materiaal een beperkte levensduur bleek te hebben. Meer onderzoek naar nieuwe materialen die hiervoor geschikt kunnen zijn, is aangewezen.

1. Heeft de minister een overzicht van het aantal ongevallen met fietsers op tramsporen in Vlaanderen? Graag daarbij een opdeling tussen de regio Gent, Antwerpen en de kusttram.
2. De minister kondigde al een onderzoek aan naar de oorzaken van ongevallen met fietsers op tramsporen.

Wat is het opzet van dat onderzoek en wanneer verwacht de minister de resultaten?

3. In Antwerpen werd in een raamcontract voor herstellingswerken aan de wegdekverharding in de spoorzone door de Lijn voorzien. Voor Gent gebeurde dit niet. Waarom niet? Zal de minister De Lijn aansporen om versneld in te zetten op herstellingswerken in Gent en om een raamcontract te sluiten?
4. Welke maatregelen neemt De Lijn om het grote aantal ongevallen met fietsers op tramsporen terug te dringen? Op welke manier wordt daarbij rekening gehouden bij het ontwerp, bijvoorbeeld van de wissels op de Gentse Korenmarkt?
5. Welke maatregelen zal de minister nemen om de situatie op korte termijn te verbeteren?
6. Hanteert De Lijn een concreet plan van aanpak voor het onderhoud van de wegdekverharding in de spoorzone, of gebeurt dat veeleer ad hoc? Welke budgetten werden de voorbije 5 jaar besteed aan het wegdekonderhoud in respectievelijk Gent, Antwerpen en aan de kust?
7. Heeft de Vlaamse Regering plannen om onderzoek te ondersteunen naar materialen om tramsporen op te vullen?

ANTWOORD

op vraag nr. 1636 van 16 september 2021

van **STIJN BEX**

1. Het overzicht van 2017-2021 (tot en met kwartaal 2):

	2017	2018	2019	2020	2021 (kwartaal 1+2)
Antwerpen	1	1			
Gent	6	5	4	9	1
Kust			1		

In de cijfers van De Lijn komt slechts een heel beperkt aantal fietsongevallen op tramsporen naar boven. Het gaat hierbij om fietsers die bij de schadedienst van De Lijn aangifte deden van een val in de sporen/spoorzone en waarbij geen voertuig van De Lijn betrokken was. Het gaat telkens om incidenten waarbij één fietser betrokken was. De zeer beperkte aantallen kunnen er op wijzen dat de betrokkenen niet steeds melding maken. Vandaar dat ook de door de politie geregistreerde ongevals cijfers op dit vlak onvolledig zijn.

2. Zie antwoord op vragen 4 en 7.

3. In Antwerpen werd in mei 2021 een raamcontract afgesloten voor wegdekherstellingen. Met dit raamcontract voert De Lijn momenteel curatief en preventief onderhoud uit aan het wegdek rondom de sporen. Dit raamcontract wordt ook toegepast in ondersteuning bij de revisies van de elektrische wissels. Dit laatste gebeurt in combinatie met eigen technische ploegen zodat De Lijn haar beschikbare technici zo optimaal mogelijk kan inplannen en er ook nog ruimte is voor onverwachte zaken.

Het raamcontract in Antwerpen gaat over kleine oppervlaktes (max. 200 m²). Dergelijke herstellingen worden in Gent door eigen personeel gedaan en worden dus niet uitbesteed. Grotere zones worden uitbesteed via aparte aanbestedingen.

4. De Lijn heeft al de volgende maatregelen getroffen:
- De niet-bereden sporen worden opgevuld met een mengsel van methylmethacrylaat en rubberkorrels in de groef van de rail. Dat is in Gent in het verleden al gebeurd in de Vervaekestraat en de Belfortstraat; een soortgelijke ingreep aan de Sint-Michielsdijking is gepland. De Lijn onderzoekt om eigen onderhoud te doen op plaatsen waar dit product wordt toegepast.
 - Bij sporen in gebruik zijn al aanbevelingen gemaakt voor tijdens het proces van aanleg:
 - op drukke kruispunten wordt een metalen profiel geplaatst om de betonnen rand te beschermen tegen afbrokkeling door dwarsend of afslaand verkeer: De Lijn bekijkt om het gebruik van die profielen tot een minimum te beperken (bijvoorbeeld enkel aan kruispunten)
 - De Lijn bekijkt of ze de opgietsstrook stroever kan maken en wil ervoor zorgen dat die maximaal 3 mm lager ligt dan de rail: zo worden oneffenheden ook daar zoveel mogelijk vermeden
 - plotse versmallingen vermijden ter hoogte van haltes of obstakels

- iv. straatmeubilair in vraag stellen (voor zover De Lijn hiervoor gemachtigd is)
- v. ...
- c. De Lijn onderzoekt of ze bestaande oplossingen kan gebruiken als die van toepassing zijn voor De Lijn, bijvoorbeeld producten die de NMBS al gebruikt.
- d. De Lijn neemt elke klacht of gemeld incident ter harte. Ze stuurt ploegen uit om putten en oneffenheden te vullen..

De Lijn zit binnenkort samen met stad Gent om na te gaan welke extra maatregelen er nog genomen kunnen worden om dergelijke incidenten te vermijden. De Lijn denkt hierbij onder andere aan extra signalisatie.

5. Zie het antwoord op vraag 4.

6. De planning van het onderhoud gebeurt op verschillende manieren:
- a. Op basis van klachten die De Lijn krijgt via burgers en/of stadsdiensten (controleurs, politie, dienst Wegen, ...).
 - b. Op basis van verzekeringsdossiers.
 - c. Terugkerende opdrachten, bv. kasseiwerken in de Veldstraat in Gent, verbeteringen voor evenementen, ...
 - d. Werken aan de sporen en/of wissels waarbij ook het wegdek wordt aangepakt.
 - e. Vernieuwen van de bovenste asfaltlaag langs de sporen.

Er zijn ook enkele trajecten die veilig en in stand gehouden worden in afwachting van totaalvernieuwingen. Hiervoor is De Lijn vaak afhankelijk van andere stakeholders om werken te plannen en budgetten vrij te maken.

Regulier onderhoud:

	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Materialen	31 091,96	11 954,20	12 117,35	5 909,24	11 323,55	7 115,03
Uitbesteding	38 074,94	97 562,16	62 513,04	29 348,39	12 714,95	9 397,32
Personeel	151 970,64	134 929,16	134 813,19	206 879,64	106 515	142 774,88
Totaal	221 137,54	244 445,52	209 443,58	242 137,27	130 553,50	159 287,23

Daarnaast werden er in Antwerpen via groot onderhoud ook werkzaamheden uitgevoerd aan het wegdek:

	2020	2021
Materialen	80 204,15	105 117,88
Uitbesteding	330 887,42	620 338,80
Personeel	3 069,93	32 451,68

7. De Lijn wil zeker een samenwerking met onderzoeksinstanties of privépartijen voor een aantal proefzones ondersteunen. In die zin volgt De Lijn de contacten op die naar aanleiding van dit incident zijn gelegd. Deze contacten zitten echter nog in een verkennende fase. De Lijn tracht wel bestaande oplossingen in beeld te brengen. Er moet wel een onderscheid gemaakt worden tussen oplossingen die toegepast kunnen worden bij een bestaande spoorbedding (momenteel niet beschikbaar) en een nieuw aan te leggen/vernieuwde spoorbedding (beschikbaar maar aan een hoge kostprijs).