

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1383
van **STEPHANIE D'HOSE**
datum: 3 juni 2022

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

Onveilige tramsporen Gent - Onderzoek en maatregelen

Eerder stelde ik al parlementaire vragen i.v.m. veilige tramsporen in Gent. Uit een eerdere studie van de spoedgevallendiensten van de vier grote ziekenhuizen in Gent bleek immers 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 en recent nog een tragisch overlijden op.

In haar antwoord op mijn schriftelijke vraag nr. 1505 van 19 juli 2021 liet de minister weten dat dit inderdaad een oud zeer is. De Lijn zou zich eveneens zeer bewust zijn van het conflict tussen tramsporen en fietsers. Daartoe volgen ze nieuwe interessante oplossingen op de markt op. In antwoord op mijn schriftelijke vraag nr. 474 van 17 december 2021 liet de minister weten dat De Lijn ter zake een analyse heeft uitgevoerd.

Meer en meer valt mij ondertussen ook de slechte staat van de straat op, meer bepaald de hechting rondom de tramsporen. Zo zijn er vaak putten en scheuren te ontwaren die volgens mij de risico's op ongevallen enkel doen toenemen.

1. Kan de minister een overzicht bezorgen van het aantal fietsongevallen als gevolg van tramsporen voor de laatste 5 jaren in Gent?
2. Hoe beoordeelt de minister deze cijfers? Ziet ze bepaalde evoluties?
3. Is De Lijn inmiddels aan de slag gegaan met de focuspunten uit de interne analyse waarop ze prioritair willen inzetten? Kan de minister dit uitgebreid toelichten?
4. De minister liet weten De Lijn te hebben gevraagd mee te werken aan het voorgestelde onderzoek van mobiliteitsexpert Johan De Mol.
Zijn er hiervoor middelen vrijgemaakt? Wat is de laatste stand van zaken?
5. Is de problematiek van putten en scheuren in het wegdek rondom de tramsporen de minister bekend? Zal ze specifieke maatregelen nemen om dit op te lossen?

ANTWOORD

op vraag nr.1383 van 3 juni 2022

van **STEPHANIE D'HOSE**

1. In de cijfers van De Lijn komt slechts een beperkt aantal van dergelijke fietsongevallen naar boven. Voor de laatste 5 jaren en het eerste kwartaal van 2022 gaat het om volgende aantallen:

	2017	2018	2019	2020	2021	2022 - Q1	Eindtotaal
Gent	6	5	4	9	10	3	37

Het gaat hierbij om fietsers die bij de schadedienst van De Lijn aangifte deden van een val in de sporen of de spoorzone en waarbij geen voertuig van De Lijn betrokken is. Het gaat telkens om incidenten waarbij één fietser was betrokken.

De cijfers zijn mogelijk geen volledige weergave van het aantal fietsongevallen op en rond de tramsporen omdat er niet altijd melding gedaan wordt van het ongeval. Navraag bij de Stad Gent leert dat dergelijke ongevallen niet systematisch worden bijgehouden. Sommige mensen die vallen, doen geen aangifte of gaan niet naar de spoed. Slechts in een aantal gevallen komt de politie ter plaatse, als er een tegenpartij is.

2. Het aantal gemelde fietsongevallen op en rond de tramsporen is te beperkt om er duidelijke conclusies uit te trekken. We zien de laatste jaren wel een lichte stijging en omdat gebleken is dat de gevolgen van dergelijke ongevallen dramatisch kunnen zijn, blijf ik niet blind voor deze problematiek. Het is evenwel niet duidelijk of deze toename te wijten is aan een generiek hoger aantal fietsongevallen of aan het feit dat de betrokkenen sneller melding maken van hun val.
3. Hierbij een oplijsting van de reeds doorgevoerde acties:
- De ongebruikte sporen werden opgevuld met een gietmassa.
 - Voor het integrale ontwerp van de spoorbaan in zijn omgeving werden er ontwerprichtlijnen opgesteld. Deze werden gepresenteerd aan alle stadsdiensten in Gent en liggen nu ter goedkeuring voor. Op enkele locaties werden reeds aanpassingen doorgevoerd volgens deze richtlijnen. Concreet zijn dit aanpassingen die een grotere obstakelvrije zone voor de fietsers bewerkstelligen. Voor andere aanpassingen zoals aanbrengen van signalisatie en het opruwen van gladde oppervlakken is goedkeuring nodig vanuit de Stad.
 - Het ontwerp van het spoorbaanprofiel werd aangepast in functie van de fietsveiligheid. Concreet zijn dit verruwen van de opvulmassa en het selectief wegnemen van een bekistingsprofiel.
 - Er is een verhoogde aandacht bij plaatsing van opvulrubber langs spoor i.h.k.v. hoogteverschil.
 - Er is een verhoogde monitoring van de toestand van de wegenis + herstellen slechte zones.
 - De samenwerking met de UGent voor concept- en materiaalonderzoek werd opgestart.
 - Contacten werden gelegd voor de opvolging van een praktijktest van een oplossing voor fietsveilig spoorbaan bij nieuwe aanleg (Basel).

4. Op 3 mei werd er ten laste van het programma 1MF024 verkeersveiligheidsfonds een bedrag van 29.816 euro toegekend aan de Reizigersbond vzw.
Samen met de Universiteit Gent wordt de probleemstelling (materiaalkundig) verder in beeld gebracht. Die moet resulteren in een aanpak naar verdere testmethodes/ selectie materialen.
5. Deze problematiek vindt men voornamelijk terug bij trambeddingen die omwille van de leeftijd niet meer zijn afgestemd op de nieuwere generatie tramvoertuigen met een hogere asbelasting. Deze hogere aslasten kunnen een pompend effect op de rails geven die samen met de slijtage van de rails ervoor zorgen dat de wielen van de trams het naastliggende wegdek raken. Hierdoor wordt er een onvermijdelijke degradatie ingezet.