

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1053

van **STEPHANIE D'HOSE**

datum: 27 maart 2023

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

De Lijn Gent - Geluidsoverlast trams

Geluidsoverlast veroorzaakt door tramstellen en dan meer specifiek het scherpe piepende geluid dat vaak ontstaat op plaatsen waar de tramsporen een bocht vormen, is jammer genoeg een oud zeer. In enkele Gentse straten zijn inwoners het al lang beu dat er niets wordt gedaan aan de geluidsoverlast door passerende trams. De inwoners hebben het al meermaals aangekaart bij De Lijn.

Op mijn eerdere schriftelijke vraag nr. 500 van 21 december 2021 liet de minister weten dat de overlast zich vooral voordoet op plaatsen waar de bochtstraal klein is (bij scherpe bochten) of op de stukken waar een vernieuwing van de rails zich opdringt. Het gaat om een fundamenteel probleem waarvoor De Lijn effectief gedurende meerdere jaren analyses en testen uitvoert. In 2021 is De Lijn gestart met een proefopstelling bij één Albatrostram. Die proefopstelling was toen nog lopende.

1. Werd het rapport op basis van de uitgevoerde geluidsmetingen en de proefopstelling afgewerkt en geanalyseerd?
2. Wat waren de conclusies en concrete actiepunten in het rapport? Werd daarover overleg gepleegd met de stad Gent?
3. Hoeveel trams op het Gentse net werden ondertussen uitgerust met een railkopsmeersysteem en heeft dat effectief het gewenste effect tegen de geluidsoverlast?
4. Is het de bedoeling om op termijn alle trams op het Gentse net te voorzien van een railkopsmeersysteem? Wat is de timing daarvoor?
5. Zijn er nog alternatieve oplossingen om versneld enige verlichting te brengen in de leefbaarheid van de omwonenden?



**Vlaams
Parlement**

ANTWOORD

op vraag nr. 1053 van 27 maart 2023

van **STEPHANIE D'HOSE**

1. Het rapport op basis van de uitgevoerde geluidsmetingen in mei 2022 werd afgewerkt en geanalyseerd zoals vooropgesteld door De Lijn.
2. Tijdens de vergaderingen die op regelmatige basis doorgaan met stad Gent en De Lijn, werden de (tussen)statussen en vaststellingen/conclusies uit de metingen gedeeld.

Er zijn op twee plaatsen in Gent referentiemetingen gebeurd, sommige metingen zonder dat er werd ingegrepen, en ook metingen na smering, in regenachtige omstandigheden en met snelheidsbegrenzing in bocht.

De analyse toont aan dat binnen de beschikbare/haalbare technologie De Lijn verder maximaal een oplossing zal/kan voorzien om het probleem van geluidsoverlast te beperken.

Bij droog weer werd inderdaad vaak tramgeluid opgemerkt met soms hoog volume.

Na smering werd een gunstig effect verkregen waarbij de pieken van het geluid lager liggen.

Een aantal van de trams (zie vraag 3) zijn vandaag al uitgerust met onboard smeerinstallaties.

De Lijn zal dit aantal verder verhogen om zo een betere spreiding op het tramnet te verkrijgen.

3. Op dit ogenblik zijn 20 van de 41 Hermelijntrams uitgerust met railkopsmering en 7 van de 26 Albatrostrams.
4. De Lijn zal bijkomend 13 Albatrostrams in de loop van 2023 verder ombouwen en mikt zo op 60% van haar toestellen te voorzien van railkopsmering. Zo zal al een substantieel aandeel van de trams uitgerust zijn. Naderhand zullen nieuwe geluidsmetingen gebeuren op basis van de huidige frequentie om het effect hiervan na te gaan. Op basis van de nieuwe metingen zal De Lijn evalueren of ze bijkomend trams zal uitrusten.
5. Booggeluid bij tramvoertuigen is een breed gekende problematiek waarbij geen eenduidig verband kan gelegd worden tussen het voertuig en de infrastructuur. De Lijn merkt dat er tevens een behoorlijke spreiding van geluidsoverlast merkbaar is zonder aantoonbare reden.

Dergelijk contactgeluid van metalen tramwielen op metalen sporen is alleszins niets ongewoons bij tram- en treinverkeer. Het manifesteert zich in meerdere of mindere mate naargelang een aantal factoren en omstandigheden. Overigens doet dit fenomeen zich niet alleen voor in Gent, maar op diverse locaties in heel België en zelfs in de ganse wereld. Een belangrijke factor zijn de weersomstandigheden: bij vochtig winterweer doet dit geluid zich veel minder voor dan bij droog zomerweer.

Het geluid wordt eveneens veroorzaakt als het contact tussen de wielband van de tram en de rail niet optimaal is, bijvoorbeeld in bepaalde bochten. En dan is er nog de bocht zelf: hoe krapper de bocht, des te vaker geluid wordt veroorzaakt. Bovendien varieert het geluid op eenzelfde locatie ook naargelang het tramvoertuig en de snelheid. Het betreft dus een fenomeen dat door verschillende factoren veroorzaakt en beïnvloed wordt, en waarvoor nog geen éénduidige oplossing bestaat, ondanks de vele studies die er reeds naar werden verricht.

Het is voor De Lijn zoeken binnen de technische mogelijkheden in het reduceren van het niveau (storende karakter) van het geluid waarbij op basis van de geluidsmetingen 2 sporen gekozen zijn; enerzijds het onboard smeren en anderzijds het reduceren van de snelheid in de bochten.

Op zich zullen nieuwe geluidsmetingen aantonen of dit de juiste oplossingen zijn en/of alternatieven verder gezocht worden.

Recent werd in Antwerpen een nieuwe oplossing uitgerold op Linkeroever. Er werden vaste smeerinstallaties geïnstalleerd tussen de tramrails in de Blancefloerlaan. Deze installaties zorgen voor een constante smering van de tramsporen.

Op de Blancefloerlaan hadden de traditionele smeertrams namelijk niet voldoende effect. Vandaar dat De Lijn besliste om twee vaste smeerinstallaties te installeren in de trambedding.

Een dergelijk vast smeersysteem heeft overigens ook enkele nadelen, want het maakt het spoor gladder, met mogelijke impact op de actieve weggebruikers die het spoor kruisen en op de remafstand van de trams zelf. Daarom is dit vaste smeersysteem ook niet op alle locaties bruikbaar. In Antwerpen werd dit systeem gebruikt in een eigen bedding, waar er minder interferentie is met andere weggebruikers. In Gent liggen de sporen hoofdzakelijk in bestrating (gemengde bedding) waar rekening moet gehouden worden met alle modi/elke weggebruiker/elke verkeersdeelnemer.