



Opschrift

Vergadering van 28 maart 2022

Nummer: 2022_MV_00207

Onderwerp:

Mondelinge vraag van raadslid Carl De Decker: Geluidshinder door piepende tramsporen

Raadslid(-leden):

Carl De Decker - Open Vld

Bevoegd: Filip Watteeuw

Omschrijving van de vraag

Toelichting:

In uw antwoord op mijn schriftelijke vraag van enkele weken geleden meldde u dat komende paasvakantie de tramspoorvernieuwing in de bocht Clarissenstraat x Frère Orbanlaan wordt aangepakt. Een goede zaak.

Het probleem van piepende tramsporen doet zich uiteraard niet enkel daar voor, zoals u zelf ook aangeeft. U antwoordde dat er diverse opties zijn om de hinder, die ook weersafhankelijk is, te beperken. Zo test De Lijn een nieuw railsmeersysteem.

Vraag:

Is er door De Lijn in kaart gebracht op welke locaties in onze stad de hinder aanzienlijk, d.w.z. meer dan gemiddeld, is? Zo ja, is er een planning om op deze locaties de sporen te vernieuwen? Zo nee, kan er werk gemaakt worden van een oplijsting?

Hoe staat het met het onderzoek naar de diverse pistes om het probleem zo adequaat mogelijk aan te pakken?

Antwoord

Ik merk dat ook op mijn kabinet de klachten van bewoners over geluidsoverlast toenemen. We nemen deze klachten ernstig en leggen die ook telkens voor aan De Lijn die hiervoor verantwoordelijk is.

Mogelijks zit het meer thuiswerken van de laatste jaren er voor iets tussen dat burgers gevoeliger zijn aan geluid, maar ik vermoed dat, naast andere facetten zoals weersomstandigheden, ook het onderhoud van de sporen hier een aandeel in heeft.

Ik wil u toch ook graag nog het antwoord meegeven dat we van De Lijn op deze vraag hebben ontvangen:

'Geluid zal zich vooral manifesteren in bochten, niet op rechte stukken. Hoe kleiner de bochtenstraal, hoe aanzienlijker de geluidsproblematiek - welke vaak inherent is aan de smalle straten waarin de tram laveert.

Waar geluidsproblematiek eerder beperkt was tot tramlijn 1, zien we nu ook klachtentoename op andere lijnen.

De leeftijd van de sporen staat echter niet in relatie tot het geluid.

De eerste testresultaten uit lopende geluidsanalyses tonen een complexe samenhang van variabelen waaruit voorlopig moeilijk eenduidige verbanden kunnen geconcludeerd worden.

Geplande spoorvernieuwingen worden op regelmatige tijdstippen met de stad besproken, maar het is belangrijk te melden dat nieuw spoor het booggeluid niet zal verminderen, het heeft echter wel een positief effect op trillingen.

Bijkomend mag als vuistregel aangenomen worden dat halverwege de levensduur van een totaalvernieuwing de bochten tussentijds om vernieuwing vragen.

Daarnaast wordt bij de aanleg van bochten rekening gehouden met levensduur onderhoud en zullen doorgaans vanaf 4-5jaar na aanleg opslaswerken op regelmatige tijdstippen uitgevoerd worden om het railprofiel conditioneel in stand te houden. Jaarlijkse controles gebeuren op het ganse net, uit deze bevindingen vloeien mogelijke opslaswerken voort.

Binnen De Lijn wordt op diverse fronten gewerkt aan deze problematiek.

De doelstelling van de lopende geluidsanalyse is bijkomende actiepunten detecteren om het booggeluid te milderen, wetende dat een tramvoertuig binnen gesloten bestrating/bebouwning en tussen regulier stadsverkeer een blijvende geluidsdruk met zich meebrengt. De resultaten van de studie worden tegen eind mei verwacht.

Het optimaliseren van de smeersystemen (test lopende) op de tramvoertuigen kan bijdragen aan het verminderen van het geluid.

Naar aanleiding van het laatste deel van het antwoord op deze vraag hebben we nog bijkomend contact opgenomen met De Lijn om nog bijkomende vragen te stellen.

Volgende informatie werd ons ook nog bezorgd:

Verschillende trams zijn uitgerust met smeersystemen, maar niet allemaal en ook niet allemaal met hetzelfde type smeersysteem. Hermelijnen hebben een ander systeem van Albatrossen. Hermelijnen hebben een railkopsmering, Albatrossen hebben een wielflensmering. Het systeem van de Hermelijnen werkt beter, en wordt nu ook geplaatst op de Albatrossen.
