

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 120
van **CAROLINE BASTIAENS**
datum: 21 oktober 2015

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

De Lijn - Albatros-tram

Begin september 2015 heeft de 'Albatros-supertram' zijn eerste officiële rit gemaakt in de stad Antwerpen. Op lijn 15 kon men hem voor het eerst nemen.

De Lijn zegt nog bezig te zijn met het aanpassen van het tramnet, zodat er ook op andere lijnen in de nabije toekomst Albatros-trams zullen kunnen rondrijden. Bij de lancering van het proefproject bleek duidelijk dat de meeste perrons in hun huidige toestand niet voorzien zijn op de komst van de 43 meter lange tram. De Lijn communiceerde reeds dat er aanpassingen aan de perrons noodzakelijk zijn omdat de trams te lang zijn voor sommige bestaande perrons, waardoor de voorste en achterste in- en uitgangen van de tram zich buiten het perron zouden bevinden. Deze aanpassingen zouden afgerond worden bij het begin van het schooljaar.

1. Hoeveel perrons zijn al effectief aangepast? Hoeveel dienen er nog te worden aangepast? Welke timing kleeft de minister hierop?
2. Wordt er bij de aanpassingswerken rekening gehouden met de toegankelijkheidsvoorschriften voor personen met een visuele en/of fysieke beperking?
3. Welke andere aanpassingen aan het net waren noodzakelijk? Wanneer werd duidelijk dat deze aanpassingen nodig waren?
4. Door wie werden de werken uitgevoerd? Hoeveel hebben ze gekost? Door wie werden de kosten gedragen?

ANTWOORD

op vraag nr.120 van 21 oktober 215

van **CAROLINE BASTIAENS**

1. Op tramlijn 15 werden er vier perrons beperkt verlengd en (op de Belgiëlei) twee nieuwe (lange) halteperrons aangelegd, dit ter vervanging van vier, voorheen kort bij mekaar gelegen, korte halteperrons (twee per rijrichting).
Er werd voor geopteerd de noodzakelijke aanpassingswerken aan de perrons te spreiden, i.e. telkens dan pas uit te voeren wanneer de (ook geleidelijk aan instromende) Albatrostrams kort daarna op een bijkomende tramlijn zullen worden ingezet. Daarbij wordt meteen ook rekening gehouden met de mogelijke inzet op die tramlijnen van gekoppelde 30m-trams in de toekomst.
2. De twee volledig nieuwe perrons op de Belgiëlei zijn uitgerust met alle voorzieningen in het kader van toegankelijkheid.
Op lijn 15, Boechout – Linkeroever, dienden vier perrons beperkt te worden verlengd, wat begin september 2015 gebeurde. Het betrof hier perrons die weliswaar over de voorgeschreven toegangshellingen beschikken, maar nog niet waren uitgerust met o.a. geleidelijnen. Vermits de bestekken van de werken alleen de verlenging betroffen, werden dergelijke geleidelijnen (en andere voorzieningen) voorlopig ook nog niet voorzien op het bijgebouwde stuk. De voorgeschreven toegangshellingen bleven evenwel gerespecteerd.
3. De PCC, de “oudere” stadstram, is 220cm breed. De Hermelijn is - op het breedste punt - 230cm breed en qua profiel onderaan gelijkaardig aan de PCC.
De Hermelijn werd meer dan 15 jaar geleden op maat gemaakt voor De Lijn.
Voor de Albatros geldt dit niet: onder andere op het aspect “breedte” werd afgeweken van het “op maat”-principe, en wel om de kostprijs per tram te drukken. Als constructeurs gebruik kunnen maken van een door hen ontworpen standaardplatform, heeft dit een beduidende impact op de kostprijs van het product, wat ook hier duidelijk blijkt: de geactualiseerde prijs van een Hermelijn ligt hoger dan deze van de Albatros.
De Raad van Bestuur van De Lijn maakte hieromtrent met andere woorden een uitdrukkelijke keuze.
De noodzaak van aanpassingen aan de bestaande tram-infrastructuur was duidelijk vanaf het moment dat de Raad van Bestuur de hierboven vermelde keuze maakte. Reeds in 2007 werd getest welke de te verwachten aanpassingen aan het net tengevolge van de keuze voor een standaardtram zouden zijn.
4. Er werd voor gekozen om de infrastructuur op het tramnet geleidelijk, volgens het ritme van de instroom van de trams, aan te passen. Tot op heden werden volgende werkzaamheden uitgevoerd:
 1. Het in kaart brengen van de nodige aanpassingen gebeurt door eigen personeel van De Lijn.
 2. Volgende aanpassingen werden door aannemers op lijn 3 en lijn 15 aan marktconforme prijzen uitgevoerd:
 - Grote Steenweg (verlengen halten): € 21.666,-
 - Grote Steenweg (vervangen klinkerbestrating door grindgazon en asfalt): € 425.500,-
 - Aanleggen nieuwe halten op de Belgiëlei: € 327.689,-

- Aanpassingen in premetro ten behoeve van 43m trams (Albatros)
FASE 1 open hellingen Belgielei – Sport: € 64.299,51
- Aanpassingen in premetro ten behoeve van 43m trams (Albatros)
FASE 2 open helling Mercatorstraat: € 27.524,49
- Aanpassingen in premetro ten behoeve van 43m trams (Albatros)
FASE 3 noodpaden vak Sport – Astrid: € 53.469,35
- Aanpassingen in premetro ten behoeve van 43m trams (Albatros)
FASE 4 noodpaden vak Astrid – Plantin –Meir: € 37.438,92
- Aanpassingen Premetro voor 43m trams, aan de perrons:
€ 50.306,75
- Aanpassingen Premetro voor 43m trams, spoorwerken:
€ 61.910,71

3. De bovengrondse aanpassingen werden grotendeels gedaan door eigen personeel van De Lijn.