

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 109
van **BJÖRN RZOSKA**
datum: 11 oktober 2016

aan **BEN WEYTS**

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

De Lijn Antwerpen en Gent - Stilstand Albatrostrams

Sinds eind 2014 beschikt De Lijn over Albatrostrams. Zij worden in Antwerpen en Gent op de drukste lijnen ingezet. In september 2015 deed zich een ongeval voor met de 'Gentse' Albatros 6351, enkele maanden later ook met de Gentse Albatros 6358. Tot op heden is deze 6358 niet opnieuw in reizigersdienst gekomen, voor zover ons bekend door een tekort aan beschikbare vervangingsonderdelen ('wisselstukken'). In totaal is al meer dan één jaar een tiende van de Albatrosvloot in Gent buiten dienst. De investering van ca. 3 miljoen euro per Albatros rendeert dus niet: de grote capaciteit wordt aan de reizigers onttrokken.

In Antwerpen deed zich in 2015 eveneens een zwaar ongeval voor, waardoor Albatros 7304 met zware aanrijdingsschade al ruim één jaar buiten dienst is. Naar aandachtige Antwerpse tramreizigers mij melden, zijn er al vaker momenten geweest waarop er in Antwerpen tot 8 (acht) Albatrossen gelijktijdig niet beschikbaar waren voor de lijndienst, en dit wegens tekort aan onmiddellijk of op zeer korte termijn beschikbare onderdelen.

Noch voor tram 6358 noch voor tram 7304 was er begin oktober 2016 enige duidelijkheid over de datum van hun wederindienststelling.

Bij buitenlandse trambedrijven die hetzelfde type Albatros inzetten, worden trams na een ongeval veel sneller weer in dienst genomen. In Franse steden beschikken de trambedrijven daarenboven veelal over een volledige reservetram in losse onderdelen. Indien bijvoorbeeld de stuurcabine bij een ongeval wordt beschadigd, dan is de reservestuurcabine gewoon in voorraad. Deze reservestukken kunnen door eigen personeel meteen worden gemonteerd en het beschadigde voertuig kan zeer snel na het ongeval weer de dienst verzekeren.

1. Heeft deze langdurige stilstand van de hogervermelde 'verongelukte' of van de overige defecte Albatrossen te maken met een gebrek aan vervangingsonderdelen ('wisselstukken'), voorradig in de stelplaats of voorradig bij de leverancier en meteen leverbaar?
2. Voor autobussen kan De Lijn zeer snel onder meer banden en vervangingsonderdelen op afroep laten leveren. Ook voor de Hermelijntrams is de leveringstermijn veel korter dan voor de Albatrossen.

Waarom is deze korte termijn voor de Albatrostrams niet mogelijk?

3. Hoeveel kost de ongebruikte stilstand van een 'korte' Albatros en van een 'lange' Albatros per dag, gederfde ontvangsten meegerekend?
4. Hoeveel 'Albatrosdagen' zijn er in totaal al voorbij sinds de officiële ingebruikstelling van de Albatrossen, namelijk hoeveel dagen waarop er één Albatros (lange of korte versie) gedurende één dag niet beschikbaar was voor de lijndienst, en dit wegens een tekort aan gebruiksklaar liggende onderdelen in de werkplaatsen van De Lijn in Antwerpen of Gent?
5. Aansluitend bij vorige deelvraag: hoeveel heeft de totale ongebruikte stilstand van de twee bovenvermelde geïmmobiliseerde Albatrossen (7304 in Antwerpen en 6358 in Gent) tot op heden gekost?
6. Welke maatregelen heeft De Lijn genomen om beide vermelde voertuigen zo snel mogelijk weer in lijndienst te kunnen nemen?
7. Welke maatregelen heeft De Lijn genomen om, bij ongevallen die zich in de toekomst zouden voordoen, de ongebruikte stilstandstijd van tramvoertuigen type Albatros voortaan tot het absolute minimum te beperken?

ANTWOORD

op vraag nr. 109 van 11 oktober 2016

van **BJÖRN RZOSKA**

1. Specifiek voor de Gentse tram stelt het probleem zich bij de levering van de onderdelen door de fabrikant ervan; de benodigde vervangstukken bleken niet meer beschikbaar wegens volledig opgebruikt.

Gezien de ernst en de aard van het ongeval met de Antwerpse tram nemen zowel de voorbereiding van als de eigenlijke herstelling meer tijd in beslag dan bij een kleiner, meer courant ongeval. In dit geval was een adviesvraag aan de constructeur zelf noodzakelijk.

Om de beschikbaarheid van de vloot zo groot mogelijk te houden, wordt steeds rekening gehouden met alle te herstellen ongevallen en wordt voorrang gegeven aan ongevallen die minder tijd in beslag nemen.

Bovendien is het niet onbelangrijk te vermelden dat met deze nieuwe trams een leercurve dient te worden ingerekend op het vlak van de oordeelkundige herstelling van de voertuigen. Hierbij dient niet alleen te worden gedacht aan de bevoorrading van wisselstukken, maar ook aan de eigenlijke herstelling. Het is correct dat deze leercurve maakt dat sommige herstellingen langer duren. Het alternatief is echter (zoals afgelopen legislaturen) de gemiddelde leeftijd van onze trams verder te laten oplopen en door het verzaken aan de noodzakelijke vernieuwing het punt te naderen dat er in grote getalen tot op de draad versleten trams uit dienst genomen dienen te worden (met een immens negatieve impact naar de reiziger toe). Om dit te vermijden zet ik deze legislatuur meer dan ooit in op de vernieuwing van het rollend materieel.

2. Bij trams zijn de meeste ongevalgevoelige onderdelen zeer specifiek en gekoppeld aan het ontwerp van de trams. Dit vergt dikwijls een langere levertermijn opgelegd door de toeleveranciers.

Ondertussen wordt met de reeds opgedane ervaringen met de Albatros-tram rekening gehouden in de bevoorrading van de onderdelen. Zo worden raamovereenkomsten afgesloten, zodat de perioden van niet productiviteit (stilstand) kunnen worden ingekort.

3. De trams van De Lijn rijden in stedelijke omgeving, veelal gemengd met gewoon en ook zwaar wegverkeer en in ieder geval doorheen een veelheid van complexe verkeerssituaties. Ongevallen zijn in dergelijke omstandigheden een spijtige realiteit, die De Lijn maximaal probeert te beperken wat betreft de factoren waar zij vat op heeft.

Er wordt bij De Lijn in de dagelijkse exploitatie dan ook rekening gehouden met mogelijke stilstanden van trams en bussen t.g.v. onder meer ongevallen, zonder dat hierdoor de dienstverlening in gevaar komt.

In de praktijk betekent dat tot op een gepland niveau reservemateriaal kan worden ingezet.

De aangehaalde trams worden ook ingezet op hoogfrequente stamlijnen, zodat de lagere capaciteit van het vervangende voertuig mee kan worden opgevangen door de dienstregelmaat van de andere voertuigen op de bewuste tramlijn.

4. Gezien een herstelling van een voertuig de combinatie is van meerdere elementen is het niet mogelijk om het aantal dagen dat een tram onbeschikbaar was door onderdelen, te bepalen. De kleinere aanrijdingen worden snel hersteld, rekening houdend met planning van de werkplaatsen.
De Antwerpse tram 7304 staat ongeveer een jaar buiten dienst, wegens het vernoemde zware ongeval.
Voor de Gentse trams ligt dit in totaal in dezelfde orde van grootte, gezien een eerder ongeval eveneens ernstige schade had veroorzaakt (met lange hersteltijd).
5. Zie antwoord op vraag 3.
6. De Lijn stelt alles in het werk om de trams zo snel mogelijk te herstellen en stuurt permanent de bevoorradingparameters en aankooplijnen bij, rekening houdend met de leveringstermijnen en voorraadwaarden.
7. De Lijn sluit op een gerichte manier raamovereenkomsten af met de leveranciers en constructeurs om de aankoop van onderdelen vlotter te laten verlopen.
De Lijn is ook in permanent overleg met de constructeur van de trams voor de (door de ervaring blijkend) noodzakelijke bijkomende opleiding en ondersteuning.