

Vraag nr. 134
van 15 april 2005
van mevrouw ANNICK DE RIDDER

De Lijn – Inzet hermelijntrams

Een sterk tram- en bussennet in de stad vormt er de ruggengraat van een goede mobiliteitsinfrastructuur. Het tramnet van de stad Antwerpen vertoont op heel wat plaatsen nog een aantal hiaten. Die vallen op te splitsen in een pijler "infrastructuur" (bijvoorbeeld de niet-operationele bestaande metrotunnels) en een pijler "rollend materieel", trams en bussen.

Voldoende trams en bussen zijn van belang. Enerzijds bepalen zij de capaciteit aan reizigers die vervoerd kan worden, anderzijds hebben ze invloed op de wachttijden. Hoe meer rollend materieel wordt ingezet, hoe kleiner de wachttijden worden en hoe hoger het reizigerscomfort wordt. Het is vanzelfsprekend dat men zo'n beleid bij voorkeur toepast in dichtbevolkte gebieden, teneinde over een "kritische transportmassa" te beschikken. In dit kader dient het hele principe van de basismobiliteit trouwens dringend geëvalueerd te worden.

Heden beschikt De Lijn – Antwerpen over 25 nieuwe tramstellen, de zogenaamde hermelijntram, met lage instapvloer. Deze worden nog niet allemaal ingezet. Nochtans zouden deze stellen in Antwerpen zeker hun nut kunnen bewijzen.

Vooreerst vormt het openbaar vervoer een alternatieve transportmodus tijdens de werken aan de R1. Het is dan van belang dat de reizigers die de stad niet wensen in te rijden met hun auto, aan de rand gebruik kunnen maken van voldoende tramcapaciteit.

Vervolgens beginnen een aantal regelmatige reizigers af te haken omdat zij klagen over de onvoldoende capaciteit, vooral op de tramlijnen 2, 3 en 15. Zo kan een reiziger vaak niet op de tram aan de haltes Groenplaats, Meir en Opera, omdat het voertuig volzet is. Hierdoor moet de reiziger opnieuw tien minuten of meer op de volgende tram wachten. Een deel van de 25 nieuwe tramstellen zou dit probleem kunnen opvangen.

Het lijkt mijns inziens van belang dat deze trams zo snel mogelijk operationeel worden ingezet. Hoewel op termijn bijkomende voertuigen nodig zullen zijn om de verlengde lijnen richting Boechout,

Hemiksem, Edegem, Mortsel en Kontich te bedienen, zal dit nog een paar jaar op zich laten wachten. Zij staan ingeschreven in het zogenaamde Pegasusplan, dat loopt tot 2025.

- 1.a) Waarom zijn alle nieuwe tramstellen nog niet in gebruik ? Betreft het hierbij financiële, dan wel technisch-operationele redenen ?
- b) Hoeveel van de nieuwe trams rijden er dagelijks op lijn 2 ?
- c) Hoeveel van de nieuwe trams rijden er dagelijks op lijn 3 ?
- d) Hoeveel van de nieuwe trams rijden er dagelijks op lijn 15 ?
- e) Worden er hermelijntrams ingezet op andere lijnen zoals 8 en 11 ? Zo ja, hoeveel dagelijks, opgesplitst per lijn ?
- f) Hoeveel tramrijtuigen staan er dagelijks in reserve en worden niet gebruikt ?

Aantal oude trams ?

Aantal nieuwe trams ?

2. Wanneer zullen de tramstellen waarvan hierboven sprake, allemaal in gebruik worden genomen voor reizigersvervoer ?
3. Worden er initiatieven genomen om rollend materieel beter in te zetten op plaatsen waar het nodig is (vraagprincipe) en een herallocatie van de budgetten in die zin door te voeren ?

Antwoord

- 1a. De nieuwe tramstellen zijn nog niet in gebruik omwille van technisch-operationele redenen. De Hermelijntrams tweede reeks zijn niet uitgerust met een instapdeur ter hoogte van de chauffeur. Deze rijtuigen kunnen bijgevolg alleen ingezet worden indien alle halten op een betrouwbare wijze uitgerust zijn met verkoopautomaten. Het plaatsen van de verkoopautomaten werd zo gepland dat in principe in het derde kwartaal van 2004 deze allemaal in werking zouden zijn aan de halten langsheen de trajecten van tramlijnen 2, 3 en 15. De plan-

ning voor het installeren van de verkoopautomaten hield gelijke tred met de levering en het in dienst stellen van de Hermelijntrams van de tweede reeks. Bijgevolg hadden alle geleverde rijtuigen in dienst kunnen geweest zijn eind 2004. Ten gevolge van problemen met de leverancier van de verkoopautomaten kon de vooropgestelde planning niet worden gevolgd.

- 1b. Zes. Ten gevolge van de spoorconfiguratie in de stelplaats Hoboken is de stallingscapaciteit voor Hermelijntrams (van de eerste reeks) beperkt tot dit aantal.
- 1c. Zeventien Hermelijntrams van de tweede reeks,
1d. Elf Hermelijntrams eerste reeks.
- 1e. Tien Hermelijntrams van de eerste reeks worden verdeeld tussen lijn 8 en lijn 11.
- 1f. aantal koppelbare PCC rijtuigen (rekeninghoudend met periodiek onderhoud, herstellingen, ombouw-modernisering, enz.): 16 - aantal Hermelijntrams (rekeninghoudend met het periodiek onderhoud, herstellingen en structurele aanpassingen, enz.): 9
5. Van zodra een volledige lijn uitgerust is met verkoopautomaten zullen systematisch de Hermelijntrams van de tweede reeks ook op deze lijn worden ingezet.
6. Uitgaande, van recente tellingen werden de frequenties maximaal waar mogelijk verhoogd. Vervolgens worden bij de inzet van Hermelijntrams de vrijgekomen PCC-rijtuigen aangewend om gekoppeld te rijden op de andere lijnen. Hierdoor werd de capaciteit op het hele net verhoogd.