

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1344
van **BJÖRN RZOSKA**
datum: 24 mei 2017

aan **BEN WEYTS**

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

Beschadigde albatrostrams Gent en Antwerpen - Herstelling

Aansluitend bij het antwoord op mijn schriftelijke vragen nr. 109 van 11 oktober 2016 en nr. 541 van 13 januari 2017, heb ik enkele bijkomende vragen over de Albatrostrams in Antwerpen en Gent.

Volgens mediaberichten, bevestigd in het ministeriële antwoord nr. 541, onderdeel 4 f, zijn er in Antwerpen twee trams van het type Albatros al meer dan een jaar buiten gebruik na een ongeval, de ene tijdens een testrit, de tweede bij de levering.

Volgens een bericht dat De Lijn zelf verspreidde als reactie op de berichtgeving van o.m. Gazet van Antwerpen van 27 februari 2017, "is het de bedoeling dat beide trams hersteld worden en opnieuw zullen rijden. Omdat de herstelling veel geld kost, moet de raad van bestuur hierover zijn fiat geven. Dit is intussen gebeurd voor de eerste tram: het budget en contract voor de herstelling zijn goedgekeurd. De tram gaat terug naar de leverancier voor een volledige reparatie. Daarna gaat hij dienen waarvoor we hem gekocht hebben: mensen vervoeren."

In Gent werden in 2014-2015 tien trams van het type Albatros geleverd. Eén van deze trams, met nummer 6358, is na een ongeval in lijndienst sinds februari 2016 niet meer in lijndienst te zien geweest tot medio mei 2017. Hij werd in de tussentijd gebruikt om enkele koetswerkonderdelen te leveren aan een andere Gentse Albatrostram die in september 2015 schade had opgelopen na een ongeval. Op 24 maart 2016 werd deze tram nabij de stelplaats waargenomen tijdens rijproeven zonder reizigers. Hierover meldde de krant Het Laatste Nieuws (editie Gent - 1 maart 2017), onder de titel Albatrostram gebruikt voor wisselstukken:

"Omdat de gelijktijdig bestelde wisselstukken niet samen geleverd werden met de Albatrostrams is De Lijn creatief omgesprongen met het materiaal. Een van de 10 Albatrossen van de eerste lading werd gebruikt om wisselstukken uit te halen voor de 9 andere trams. Intussen zijn de wisselstukken wel geleverd, maar opnieuw staat één Albatros op stal. Bij nazicht van de tandwielkasten bleek de constructeur een technische fout gemaakt te hebben, aldus de woordvoerder van De Lijn. Weer hebben we tandwielkasten uit één tram moeten halen om de andere (trams) te depanneren. De nieuwe stukken worden binnenkort geleverd. In mei (2017) rijden de 10 Albatrossen."

1. Kan de minister toelichten tegen welke geplande datum de beide Albatrossen die in Antwerpen na een ongeval zwaar beschadigd geraakten en sinds februari 2017 in herstelling zijn - hetzij bij de constructeur hetzij in eigen werkplaats - hersteld zullen zijn en weer in lijndienst zullen gaan?

2. Wat betreft de eerstgenoemde, geaccidenteerde, Albatrostram in Antwerpen: welke bindende hersteltermijn en welke ultieme leveringsdatum van de herstellende Albatros werden met de constructeur contractueel bedongen?
3. Kan de minister toelichten waarom de raad van bestuur van De Lijn niet in één enkele zitting beslist heeft om de beide in Antwerpen beschadigde trams te (laten) herstellen, als het dan toch de bedoeling van De Lijn was om beide trams te herstellen?
4. Kan de minister toelichten om welke reden de gelijktijdig met de Albatrossen zelf bestelde wisselstukken dan toch blijkbaar door de leverancier niet gelijktijdig geleverd werden met de Albatrostrams in Antwerpen en in Gent, dit wil zeggen geheel anders dan gebruikelijk is bij leveringen aan andere tramnetten, ook van hetzelfde type rollend materieel van dezelfde leverancier?
5. Kan de minister toelichten of en zo ja, welke sanctie aan de in gebreke gebleven constructeur werd opgelegd na de vaststelling dat de wisselstukken, gelijktijdig besteld met de eigenlijke Albatrossen bestemd voor Antwerpen en Gent, toch niet gelijktijdig met de levering van deze trams beschikbaar waren, met als gevolg een lange en niet productieve stilstand van deze trams na een ongeval?
6. Kan de minister toelichten of er - en zo ja, welk type - sancties aan de in gebreke gebleven constructeur worden opgelegd, na de vaststelling - zoals door de woordvoerder van De Lijn zelf aan Het Laatste Nieuws meegedeeld - van de technische fout in de tandwielkasten, bestemd voor de Albatros 6358 in Gent? Werd de constructeur voor deze technische fout in gebreke gesteld?
7. Kan de minister toelichten welke concrete maatregelen De Lijn heeft getroffen (bijvoorbeeld: gewijzigde interne afspraken binnen de eigen werkplaatsen en de eigen technische diensten; eventuele bijkomende contractuele afspraken met de constructeur enz.) om herhaling van zulke jarenlange onproductieve stilstand, zoals het geval is bij deze drie Albatrostrams, in de toekomst geheel uit te sluiten?
8. Kan de minister medelen hoeveel de ontvangstenderving bedraagt (in euro, per kalenderdag, over het geheel van de duur van de stilstand ingevolge ongeval) van elke van genoemde Albatrossen?
9. Zal De Lijn een vordering van de gederfde ontvangsten indienen bij de leverancier?
10. Heeft De Lijn reeds zulke vordering ingediend na de stilstand, van februari 2016 tot en met medio mei 2017, van de Gentse Albatros nr. 6358?
11. Tegen welke streefdatum zal ook in elke van de in Antwerpen ingezette Albatrostrams de eerstvolgende halte zowel auditief als visueel worden aangekondigd, ook in de premetrostations, in het bijzonder ten behoeve van de slechtziende reizigers, de toeristen en de vele passagiers die niet over een smartphone met de Lijnapp voor halte-aankondiging beschikken?
12. Aansluitend bij het antwoord op vraag nr. 541, punt 8, herhaal ik mijn vraag over de projecten in het doorstromingsprogramma 2017 van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), in het bijzonder met betrekking tot de startdatum, de realisatietiming en het budget van de doorstromingsprojecten, zowel voor tram als voor autobus.

ANTWOORD

op vraag nr. 1344 van 24 mei 2017

van **BJÖRN RZOSKA**

- 1-2. Niet enkel de onderdelen zijn bepalend bij de hersteltermijn van ongevallen, maar ook de werkuren en bijkomende voorbereidingen. Bij de herstelling na een ongeval dient bovendien rekening te worden gehouden met bijkomende elementen die aan het licht komen tijdens de uitvoering zelf.
Zonder onverwachte moeilijkheden zal de eerst geaccidenteerde tram begin volgend jaar weer operationeel zijn.
De herstelling van de tram die beschadigd werd bij de testen, is reeds ver gevorderd. Het voertuig zal in het begin van de zomervakantie zijn afgewerkt.
3. Het betreft twee geheel verschillende types schade.
In eerste instantie was onderzoek noodzakelijk om de geïmpacteerde zones te detecteren. Op basis daarvan werd beslist de eerste tram – in overleg met de constructeur – in eigen werkhuis herstellen en de tweede tram voor herstelling toe te vertrouwen aan de constructeur.
Een niet onbelangrijke overweging in deze context is het transport naar de fabriek te Brugge.
4. De wisselstukken die gelijktijdig met de trams werden besteld, dienden door dezelfde leveranciers te worden aangemaakt als voor de eigenlijke bouw van de trams.
Deze voorziene wisselstukken werden geleverd na de bouw van de trams.
Voor de onderdelen die achteraf bijkomend noodzakelijk bleken (voor de herstelling na ongevallen), werden op dat moment bijbestellingen gemaakt. Het is daarvoor dat De Lijn werd geconfronteerd met zeer lange leveringstermijnen.
5. Dervingkosten noch boetes zijn hier aan de orde, vermits het hier niet gaat over een eenzijdige verantwoordelijkheid. Er zijn contractuele mechanismen in het geval van immobilisatie.
6. De beschikbaarheid van de vloot wordt – zoals in het contract voorzien – opgevolgd. Met de constructeur wordt de materie behandeld in het kader van de waarborg.
7. Rekening houdende met de ervaringen wat betreft de noden aan wisselstukken voor ongevalsherstellingen (type en aantal), en met de ervaringen wat betreft de soms langere leveringstermijnen, werd een nieuwe raamovereenkomst opgemaakt.
Tevens wordt er gewerkt aan een langlopend vervolgcontract op de huidige raamovereenkomst.
Hierbij dient ook te worden verduidelijkt dat bij bepaalde ongevallen ook de complexiteit van de herstelling én dus ook de voorbereiding die eraan voorafgaat, een impact hebben op de immobilisatieduur. Elk ongeval is verschillend.
8. Er werden geen diensten afgeschaft omwille van deze stilstand.
Tevens is het voorzien dat de beschikbaarheid van de vloot wordt opgevolgd en binnen de contractuele grenzen moet blijven.
9. Vraag niet aan de orde.

10. Vraag niet aan de orde.

11. De uitrol van de visuele en auditieve halte aankondiging bevindt zich in de eindfase. De leverancier werkt daarbij volop samen met De Lijn om zo snel mogelijk te kunnen implementeren. Dit moment wordt verwacht tijdens de zomer, nadat ook de netwerkwijzigingen werden ingevoerd in de database.

12. De projecten die werden opgenomen op het doorstromingsprogramma 2017, worden in de loop van het jaar uitgewerkt, aanbesteed en vastgelegd. Voor heel wat van deze projecten start de uitvoering dus pas in 2018 en is een exacte timing nu nog niet gekend.

Enkele projecten starten wel reeds in 2017, zoals bv. de aanleg van een busbaan tussen de Voorstraat en de Universiteit van Hasselt. De voorziene startdatum is 1 augustus en de realisatieperiode bedraagt één jaar. Ook de uitvoering van de corridorprojecten op de assen N2 – N3 – N25 – N26 en N251 zal midden 2017 opstarten en binnen een termijn van drie jaar worden uitgevoerd.