

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 706
van **ORRY VAN DE WAUWER**
datum: 2 april 2019

aan **BEN WEYTS**

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

De Lijn Antwerpen - Supertrams

Begin november 2017 werd het testproject met de gekoppelde hermelijntram, de zogenaamde supertram, gestart op tramlijn 3 in Antwerpen. Deze tram zou per keer 500 passagiers kunnen vervoeren. Twee maanden lang gingen tijdens de ochtendspits enkele trams van 60 meter lang tussen Merksem en Zwijndrecht sporen om een oplossing te bieden aan de verzadiging op deze lijn. Na die periode zou het project geëvalueerd en eventueel uitgebreid worden. Een jaar later zijn de gekoppelde hermelijntrams uit het straatbeeld verdwenen.

1. Wat is de stand van zaken en planning in verband met de gekoppelde hermelijntram?
2. Welke lijnen zullen de elf stellen die worden omgebouwd ter koppeling bedienen?
3. De nieuw bestelde trams bij CAF Constructors zullen deels de optie hebben om gekoppeld te rijden.
Welke plannen zijn er ter zake?
4. Zijn er mogelijkheden om, net als de hermelijntram, de albatrostram te koppelen?

ANTWOORD

op vraag nr. 706 van 2 april 2019

van **ORRY VAN DE WAUWER**

1. Het enige beletsel op korte termijn voor de inzet van deze supertram is de vraag van de chauffeurs van De Lijn om toezicht op de veiligheid van de reizigers in het tweede tramdeel. Om die veiligheid te garanderen, werd aanvankelijk een extra stadstoezichter op het tweede tramdeel geplaatst. Deze oplossing bleek budgettair niet haalbaar.

Vervolgens onderzocht De Lijn om de camerabeelden vanuit het tweede deel naar de chauffeur door te sturen. Om technische redenen kan dat echter niet via de huidige koppeling.

Zoals u ook kunt lezen in antwoord op vraag 3 voorziet het nieuwe raamcontract wél in deze koppeling. De Lijn verwacht dat het de nieuwe koppelingen volgend jaar in gebruik kan nemen. De Lijn onderzoekt momenteel of er door tijdelijke overbruggingsmaatregelen de supertrams toch niet sneller op een veilig manier ingezet kunnen worden.

2. In eerste instantie lijn 3 (P+R Melsele – P+R Merksem). Op langere termijn mogelijks ook lijn 15 (P+R Linkeroever – P+R Boechout).
3. Het nieuwe raamcontract van De Lijn start in 2019, aansluitend op het nu aflopende raamcontract. Het volgende raamcontract voor camerabewaking voorziet sowieso in de ontwikkeling van deze functionaliteit, aangezien de camerabewaking voor de nieuwe Antwerpse trams (producent: CAF) binnen dit raamcontract valt en deze trams koppelbaar zullen zijn.

Ook wordt in dit nieuwe raamcontract een revisie van het camerasysteem op de Hermelijntrams, met o.a. nieuwe recorders, opgenomen. Bijkomend voordeel van deze werkwijze is dat de gereviseerde camerasystemen op de Hermelijntrams deze functionaliteit zullen hebben zonder dat daarvoor bijkomende ontwikkelingskosten vereist zijn.

4. Er kan niet zomaar gesteld worden dat dit mogelijk is. Het voorzien van een koppeling op de Hermelijn (en CAF) was ook geen eenvoudige opdracht. Dergelijke zaken kunnen altijd onderzocht worden, maar dit gaat gepaard met de uitwerking van een nieuw prototype en dus hangt er hier ook een prijskaartje aan vast.

Voor de Hermelijn is dit concept al uitgewerkt en zou het enkel gaan over de uitbreiding van de serie. De bestelde 23 CAF-voertuigen voor Antwerpen zijn voorzien van een koppeling met de mogelijkheid dit bij de volgende bestelling nog uit te breiden. De vraag is of het dan nog opportuun is de oefening te maken voor de Albatros.