

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 739
van **BJÖRN RZOSKA**
datum: 5 april 2019

aan **BEN WEYTS**

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

De Lijn Antwerpen - Koppeling Hermelijntrams

Aansluitend bij het antwoord van de minister op mijn schriftelijke vraag nr. 647 van 6 februari 2018 betreffende de koppelingen op de Hermelijntrams en in het bijzonder de supertramcombinatie, bestaande uit de Antwerpse Hermelijntrams met dienstnummers 7270 en 7284, wens ik nog bijkomende verduidelijkingsvragen te stellen.

De minister antwoordde toen: "De camerabeelden van de camera's in de reizigersafdeling worden momenteel nog niet doorheen de koppeling naar het eerste rijtuig gestuurd. De juiste functionaliteiten worden nog onderzocht, zodat bij een latere upgrade van de bestaande camerasystemen dit wel wordt meegenomen."

1. Kan de minister toelichten waarom de camerabeelden van de camera's in de reizigersafdeling in januari 2018 nog niet naar het eerste rijtuig werden gestuurd?
2. Werde de upgrade van de bestaande camerasystemen inmiddels gerealiseerd? Zo ja, worden genoemde camerabeelden inmiddels wel naar het eerste rijtuig doorgestuurd? Zo neen, waarom nog niet en tegen wanneer streeft De Lijn ernaar om genoemde camerabeelden wel naar het eerste rijtuig te kunnen sturen?
3. De minister antwoordde: "Sinds de start van het proefproject werd aan Stadstoezicht gevraagd per voertuig een stadstoezichter te voorzien."

Betekent dit dat in elke van de 12 supertramstellen telkens twee stadstoezichters (namelijk één stadstoezichter per tram) zullen meerijden tijdens elke rit?

Graag enige toelichting bij het antwoord.

4. Hoeveel kilometer heeft de eerste supertramcombinatie (Hermelijntrams 7270 en 7284) in gewone reizigersdienst gereden sinds de eerste proefrit van 6 november 2017?

Graag een overzicht per maand voor de periode november 2017 tot februari 2019.

5. Hoeveel kilometer legde de genoemde supertramcombinatie af (in hogervermelde periodes op het Antwerpse tramnet) als proef- en als scholingsrit, zonder reizigers aan boord?
6. Hoeveel kilometer heeft elke gewone, niet koppelbare Hermelijntram gemiddeld per maand gereden gedurende de hierboven gevraagde periode, op het Antwerpse tramnet?

Graag onderverdeeld in gewone reizigersdienst enerzijds en als proef- en scholingsrit, zonder reizigers aan boord, anderzijds.

7. Indien de genoemde supertramcombinatie , gedurende de periode gevraagd in vraag deelvraag 5, in sommige maanden beduidend minder kilometers heeft gereden (in gewone reizigersdienst en/of als proef- en scholingsrit), kan de minister daar dan de redenen voor aangeven?
8. De trams type Albatros zijn veel recenter dan de twee Hermelijntrams (7220 en 7284) die samen de supertramcombinatie vormen. Boekhoudkundig zijn beide Hermelijntrams reeds deels afgeschreven; ze beschikken niet over een 100 % lage vloer noch over airco voor de reizigers, in tegenstelling tot de Albatrostrams.

Waarom specificeerde De Lijn dan niet in het bestek van de korte, vijfdelige Albatrossen (type ingezet in Antwerpen) dat deze Albatrossen onderling koppelbaar moesten zijn tot een supertramcombinatie van 60 m in gewone reizigersexploitatie?

ANTWOORD

op vraag nr. 739 van 5 april 2019

van **BJÖRN RZOSKA**

1. Deze trams waren, net als de andere Hermelijntrams, voorzien van een 3S-Systems camerabewakingssysteem dat in 2008 gemonteerd werd. Deze recorders ondersteunen het doorsturen van beelden van gekoppelde trams niet. Destijds waren de enige koppelbare trams in Antwerpen de koppelbare PCC-trams. De koppeling hiervan bood geen technische mogelijkheden om camerabeelden over te brengen. Het werd bij de opstart van het project van het koppelen van de Hermelijntrams niet opportuun geacht om voor deze recorders deze functionaliteit te ontwikkelen. Deze recorders dateren uit 2008, zijn op dit moment einde-levensduur en zijn sowieso aan vervanging toe. Het werd daarom niet zinvol geacht om hierin bijkomend te investeren. Bovendien zou de ontwikkelingskost van deze bijkomende functionaliteit volledig op deze trams moeten afgeschreven worden, aangezien dit recordertype op de markt intussen vervangen werd door modernere types. De producent zou deze ontwikkeling niet binnen andere projecten kunnen verzilveren en dit dan volledig doorrekenen aan De Lijn.
2. Het dit jaar aflopende raamcontract (2014-2019) ondersteunt evenmin het doorsturen van de beelden omdat er binnen dit raamcontract geen camerabewaking voor gekoppelde voertuigen voorzien is. Er werd onderzocht of het met deze systemen eenvoudig mogelijk was om ze alsnog koppelbaar te maken, maar dit bleek niet het geval te zijn. Deze piste houdt bovendien een dubbele investering in: nieuwe recorders en de ontwikkeling van de nieuwe functionaliteit. Daarnaast was er binnen de wetgeving op de overheidsopdrachten binnen dit raamcontract geen ruimte meer om zoveel bijkomende bestellingen te plaatsen.

Het nieuwe raamcontract start in 2019 en voorziet in de ontwikkeling van deze functionaliteit aangezien de camerabewaking voor de nieuwe Antwerpse trams (producent: CAF) binnen dit raamcontract valt en ook deze nieuwe trams koppelbaar zullen zijn. Ook wordt in het nieuwe raamcontract een revisie van het camerasysteem op de Hermelijntrams met onder andere nieuwe recorders opgenomen. Bijkomend voordeel van deze werkwijze is dat de gereviseerde camerasystemen op de Hermelijntrams deze functionaliteiten zullen hebben zonder dat daarvoor bijkomende ontwikkelingskosten vereist zijn.

Een aparte aankoop van een nieuw systeem enkel voor deze trams zou ertoe leiden dat De Lijn op een beperkt aantal voertuigen een ander camerasysteem zou hebben. Dit is organisatorisch en qua ondersteuning een belangrijk nadeel en er zou, bijvoorbeeld voor een beperkt aantal voertuigen, een serverapplicatie voor de monitoring van de goede werking moeten opgezet worden (indien niet, zou de betrouwbaarheid van de beschikbaarheid van de camerabeelden – toch de primaire en belangrijkste doelstelling van de camerabewaking – verminderen). De Lijn heeft uit enkele beperkte camera-projecten uit het verleden geleerd dat dit geen goede werkwijze is, niet qua efficiëntie en niet qua betrouwbaarheid.

Daarom kiest De Lijn ervoor om het doorsturen van de beelden op de gekoppelde Hermelijntrams te realiseren via de revisie die opgenomen is in het nieuwe raamcontract.

3. Zoals ook beschreven in het antwoord op schriftelijke vraag nummer 706 over de inzet van de supertrams in Antwerpen, is het enige beletsel op korte termijn voor de inzet van de supertram 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. Daarna onderzocht De Lijn de mogelijkheid om de camerabeelden vanuit het tweede deel naar de trambestuurder door te sturen. Om technische redenen kan dat niet via de huidige koppeling. Zoals u ook kunt lezen in het antwoord op vraag 2 voorziet het nieuwe raamcontract wél in deze koppeling. De Lijn verwacht dat de nieuwe koppelingen pas volgend jaar in gebruik genomen kunnen worden.

De Lijn onderzoekt of ze tijdelijke overbruggingsmaatregelen kan nemen om de supertrams toch veilig in te zetten.

4.

	Aantal gereden kilometers combinatie 7270x7284 Reizigersdienst	Totaal aantal gereden kilometers vloot Hermelijnen in reizigersdienst	Gemiddeld aantal kilometer per Hermelijn (excl. 7270/7284) in reizigersdienst
nov/17	1044,00	342260,31	4148,44
dec/17	893,94	329146,36	3992,18
jan/18	1066,84	359026,22	4352,35
feb/18	767,12	259928,30	3151,15
mrt/18	713,63	351634,31	4270,82
apr/18	557,56	311940,00	3790,55
mei/18	781,99	296712,21	3599,37
jun/18	3028,38	321833,66	3850,94
jul/18	0,00	336805,94	4107,39
aug/18	53,29	322871,09	3936,15
sep/18	2909,48	318640,85	3814,90
okt/18	10,82	326861,43	3985,85
nov/18	4,23	322183,29	3928,96
dec/18	0,00	320991,88	3914,54
jan/19	0,00	339574,25	4141,15
feb/19	0,00	295928,30	3608,88
Totaal	11831,28		

5. Voor deze combinatie kan De Lijn geen exacte waardes geven. U kunt wel aannemen dat er eind 2017 en het eerste kwartaal van 2018 nog enkele proefritten plaats gevonden hebben in het kader van meldingen exploitatie. Verder is dit voertuig vrij betrouwbaar gebleken naarmate het in exploitatie genomen werd. De Lijn neemt aan dat het aantal kilometers als proefrit zo goed als verwaarloosbaar is. Dit gaat over enkele kilometers: rangeren, technische testen, onderhoud, ...

Tot en met maart 2018 schat De Lijn dat er ongeveer 35 km proefritten per maand gebeuren. Daarna gaat het om een gemiddelde van 25 km per maand.

6. Het antwoord op deze vraag vindt u terug in de tabel bij vraag 4.
7. Algemeen kan er aangenomen worden dat het voertuig zeer betrouwbaar gebleken is en dat niet inzetten van het voertuig meestal niet te wijten is aan technisch falen. Er zijn geen technische issues lopende op het voertuig waardoor het niet ingezet zou kunnen worden.

In de zomervakantie was er geen behoefte om de supertram in te zetten. Vanaf september is de enige reden van niet inzetten de discussie over mogelijke veiligheidsproblemen in het tweede tramdeel, zoals geschetst in de antwoorden op vragen 1 en 2.

8. Het bestek van de Albatrostrams werd opgemaakt lang voordat het koppelen van 30 metertrams als alternatief en als aanvullende maatregel naar voren werd geschoven om de capaciteit op het tramnet te verhogen. In de bestelling van de Albatrostrams werden – om de capaciteitsverhoging te realiseren – op meerdere lijnen zeventdelige trams voorzien als structurele maatregel. De principiële keuze om Hermelijntrams te koppelen is genomen op een moment dat quasi alle Albatrostrams al in productie waren. De voorbereidingen van een aanpassing van een beperkte reeks Hermelijntrams kon hiermee parallel worden opgestart. Omdat gekoppelde trams als extra maatregel de voorkeur geniet op bepaalde lijnen, werd dit in het bestek van nieuwe trams opgenomen. De Hermelijntrams uit Antwerpen die worden voorzien van een koppeling, zijn de laatste geleverde trams (13 trams uit 2012 en 10 trams uit 2006).

Tot slot dient opgemerkt dat de afgelopen jaren het aanbod op het Antwerpse tramnet met ruim 30% is toegenomen, dankzij het inzetten van grotere trams. Eerder dit jaar werden, naast de 48 nieuwe kusttrams, bovendien weer 22 nieuwe trams voor Antwerpen besteld.