

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 628
van **ELS ROBEYNS**
datum: 4 maart 2020

aan **LYDIA PEETERS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

De Lijn - Ongevallen (2)

Ik stelde reeds een schriftelijke vraag (nr. 119 van 4 november 2019) naar aanleiding van het tramongeval (ontsporing van voertuig 7265) met gewonden op 27 augustus 2019 in Deurne (Antwerpen) en van het ongeval (met voertuig 6325) met een gewonde op 12 september 2019 in Gent.

Graag wens ik aan de minister volgende vervolgvragen te stellen en enkele onbeantwoord gebleven deelvragen te herhalen.

1. Heeft de minister en/of De Lijn inmiddels kennis kunnen nemen van de resultaten van het door het parket gevoerde onderzoek naar één van (of van) beide bovenvermelde ongevallen?

Indien ja, wat zijn de bevindingen en conclusies van genoemd(e) onderzoek(en)?

Indien neen, tegen welke richtdatum wordt het antwoord (met bevindingen en conclusies) van het parket verwacht?

2. Volgens de ingescande onderhoudsdocumenten van de Gentse Hermelijntram met nummer 6325 had deze op het moment van het ongeval een kilometerstand van 741.992 km. Deze kilometerstand is geen veelvoud van 30.000 km. Ten gevolge hiervan kan ik niet afleiden of mijn eerder gestelde vraag 2.a) volledig én correct werd beantwoord. De 'ingevulde' onderhoudsdocumenten blijken bij nazicht vrijwel leeg (oningeruld) te zijn. Ik wens dan ook mijn eerder gestelde vraag 2.a) te herhalen én te specificeren:
 - a) welke periodieke onderhoudsbeurten heeft Hermelijntram 6325 gekregen gedurende de 24 kalendermaanden, voorafgaand aan het ongeval op 12 september 2019, met de door de constructeur van de Hermelijntram voorgeschreven onderhoudsintervallen;
 - b) wat zijn de precieze kalenderdata waarop deze periodieke onderhoudsbeurten van Hermelijntram 6325 werden uitgevoerd en, hiermee verbonden, de door de constructeur zelf voorgeschreven onderhoudsfrequentie?
3. Mijn eerder gestelde vraag 2.b) werd niet beantwoord, in verband met het onderhoud van de wielagers van voertuig 7265. Kan de minister alsnog een antwoord bezorgen?

4. Mijn eerder gestelde vraag 2.c) werd niet beantwoord, in verband met het door de tramconstructeur voorgeschreven type remzand, en het type remzand dat door De Lijn in het in Deurne ontspoorde voertuig 7265 werd gebruikt. Kan de minister alsnog een antwoord bezorgen?
5. Mijn eerder gestelde vraag 2.d) werd niet beantwoord, in verband met het onderhoud van de scharnieren die de vijf wagendelen van het ontspoorde voertuig 7265 samenhiielden. Kan de minister alsnog een antwoord bezorgen?
6. Mijn eerder gestelde vraag 2.e) werd niet beantwoord, in verband met de afmetingen van de wielkransen die ervoor zorgen dat een Hermelijntram in zijn sporen blijft rijden, en alle bijbehorende toleranties. Kan de minister alsnog een antwoord bezorgen?
7. Graag ontvang ik de meetgegevens en de afmetingen en de toleranties waar de wielen van de Hermelijntram van dit type moeten aan voldoen.
8. Graag ontvang ik de meetgegevens en de afmetingen en de toleranties waaraan de sporen, bereden door dit type Hermelijntram, moeten voldoen.
9. In het buitenland, in het bijzonder binnen de Europese Unie, is een onafhankelijk onderzoek gebruikelijk bij ongevallen met trams. De conclusies van deze onderzoeken kunnen niet worden aangevochten als 'partijdig'. Een Europese richtlijn in verband met spoorongevallen werd in België uitsluitend omgezet voor het federale 'groot spoor' (Onderzoeksorgaan voor Ongevallen en Incidenten op het Spoor).

Werkt de minister momenteel aan het omzetten van deze Europese richtlijn naar Vlaamse wetgeving, zodat - vanaf de bekrachtiging van de regelgeving - De Lijn of een andere operator in Vlaanderen, bij ongevallen met spoorvoertuigen van het type tram, kunnen worden gecontroleerd door een onafhankelijk organisme?

Indien ja, tegen welke richtdatum wordt de omzetting gepland?

Indien de omzetting niet wordt voorbereid noch gepland, om welke reden(en) gebeurt dit niet?

ANTWOORD

op vraag nr. 628 van 4 maart 2020
van **ELS ROBEYNS**

De Lijn bezorgde mij volgende gegevens :

1. Wat betreft het ongeval te Deurne mocht De Lijn nog steeds geen reactie ontvangen van het parket.

Zoals reeds eerder aangehaald, heeft De Lijn geen zicht op de timing of het onderzoek van het parket.

De Lijn kan enkel het gevolg van het PV opvragen en het antwoord hierop afwachten.

Voor het incident te Gent heeft het parket aan De Lijn bericht dat de zaak in vooronderzoek is (zie bijlage 1).

2. De onderhoudsbeurten zijn volgende, met datum, kilometerstand van de tram en type onderhoudsbeurt:

13-02-2018 // 687937 km // OH 15000km

23-04-2018 // 694541 km // OH 60000km

13-07-2018 // 703543 km // OH 15000km

14-09-2018 // 710536 km // OH 30000km

10-12-2018 // 720440 km // OH 240000 km

13-03-2019 // 731681 km // OH 15000 km

17-06-2019 // 741992 km // OH 30000 km

01-10-2019 (nieuw formulier) // 754597 km // OH 15000 km

Het is niet mogelijk om tot op de kilometer nauwkeurig de onderhoudsbeurten uit te voeren, waardoor de kilometerstanden niet steeds een juist veelvoud vormen van de onderhoudsbeurt.

3. De wiellagers van voertuig 7265 (zie bijlage 2) hebben hun onderhoud gekregen bij het plaatsen van nieuwe wielbanden (dit loopt namelijk samen met het kilometergebonden onderhoud van de wiellagers). Met name bekomen de wiellagers hun controle, smering, reiniging en vervanging op de aangewezen kilometerstanden opgelegd door de constructeur. Dit onderhoud zit verspreid over de onderhoudsbeurten 240.000km, 480.000km en 960.000km. Wielbanden worden vervangen om de +/-240.000km.
4. Het type remzand gebruikt door De Lijn is nog steeds van hetzelfde type dat gebruikt werd sinds de indienststelling van de voertuigen. Dit type zand werd ook gebruikt bij de indienststellings- en remproeven, waarbij dit aspect mee goedgekeurd is door de

constructeur van de rijtuigen. Verder wordt de werking van het bezandingssysteem eveneens mee opgenomen in het preventief onderhoud alsook worden de voertuigen dagelijks gecontroleerd op de aanwezigheid van voldoende zand in de zandkisten.

5. De smering van deze lagers en de controle van de bevestigingsbouten gebeurt bij elk groot onderhoud (60.000km en veelvouden hiervan) zoals voorgeschreven door de constructeur. Deze kunnen in het document in bijlage 3 gevonden worden op onderstaande onderhoudspunten.
 - GWY.6.28 4/9.5 (p3)
 - GWY.1.12 4/9.5 (p4)
 - GWY.6.27 4/9.5 (p11)

Verder behelst het onderhoud van en aan de scharnierpunten (geledingen) nog meer dan enkel de lagering, maar dit is dan eerder gericht naar de visuele controle van de componenten en de staat van de schokdempers en reactiestangen. Ook deze items zijn terug te vinden op het onderhoudsdocument in bijlage 3.

6. De wielkrans wordt elk onderhoud opgemeten en als een bepaalde maximumwaarde is overschreden zal het voertuig onmiddellijk uit dienst gezet worden. Dit is per wiel te bekijken en geen enkel wiel mag buiten tolerantie zijn om het voertuig nog als rijvaardig te beschouwen. Voor de wielkransbreedte wordt er met een maximum toegelaten slijtwaarde gewerkt van 7mm en voor de wielkranshoogte wordt er met een maximum toegelaten slijtwaarde van 5mm gewerkt.
7. In vraag 6 worden de toleranties opgegeven voor de wielkransen. Tevens wordt de grootte van de wielen opgevolgd. De grootte van de wielen van dit type voertuig starten bij een nieuwmaat van Ø660mm. De wielband mag maximaal slijten of opgesneden worden tot een maat van Ø600mm. Bij een opsnijding die aanleunt bij de minimummaat wordt er rekening gehouden met een slijtage van 0,8mm/5000km, om in te schatten vanaf wanneer het voertuig uit dienst genomen moet worden voor het plaatsen van nieuwe wielbanden. Het bereiken van de minimummaat kan ook visueel vastgesteld worden tijdens het preventief onderhoud aangezien er een markering op de kop van de wielband is aangebracht op Ø600mm.
8. In bijlage 4 kan u enkel de meetresultaten vinden, van de beoordeling die gerapporteerd is ten gevolge van dit ongeval. Eveneens is in bijlage 5 de gehanteerde "QMT_Antwerpen_2017_05" opgenomen.
9. De Europese richtlijn waarnaar u verwijst, is de Richtlijn 2004/49, ook gekend als de Spoorwegveiligheidsrichtlijn. Deze richtlijn richt zich (louter) naar spoorwegvervoerdiensten en is dus louter van toepassing op spoorwegsysteem. De lidstaten kunnen de maatregel ter uitvoering van deze richtlijn dan ook niet van toepassing verklaren op metro's, trams en andere lightrailssystemen (cfr. Artikel 2 – toepassingsgebied).

Gelet op deze federale materie, ligt deze richtlijn in België aan de grondslag van de oprichting van een onafhankelijk orgaan dat instaat voor het onderzoek naar de ongevallen en incidenten op het spoor, met als doel de veiligheid te verbeteren (Onderzoeksorgaan OOIS). De richtlijn werd omgezet in de vorm van een wet en twee uitvoeringsbesluiten. Daarnaast bestaat er ook de dienst voor veiligheid en interoperabiliteit van de spoorwegen (DVIS) die als nationale veiligheidsinstantie optreedt voor België.

De Spoorwegveiligheidsrichtlijn is dus niet omgezet in Vlaanderen omdat de Richtlijn niet van toepassing is op metro's, trams en andere lightrailssystemen.

Bij ongevallen met trams wordt evenwel steeds een onderzoek gevoerd naar de oorzaken ervan, door de bevoegde onafhankelijke instanties (politie e.d.) in samenwerking met De Lijn. De Lijn is en blijft bezorgd om de veiligheid van haar reizigers en haar personeel. Onderhoud en opleiding vormen dan ook een rode draad doorheen haar activiteiten.

BIJLAGEN

1. [bericht van het parket van Gent](#)
2. [profielmeting voertuig nr. 7265](#)
3. [onderhoudsdocument](#)
4. [overzicht van de meetresultaten](#)
5. [QMT](#)