

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 885
van **BERT MAERTENS**
datum: 26 mei 2020

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

De Lijn - Onderhoud tramdeuren

Met mijn schriftelijke vraag nr. 696 van 13 maart 2020 stelde ik enkele vragen over de preventieve onderhoudsbeurten aan de deuren en bijbehorende beveiligingen van de tramtoestellen aan de Vlaamse kust. De minister antwoordde daarop het volgende: "Tijdens elk onderhoud (elke 10.000 km) worden alle veiligheidssystemen van alle deuren uitvoerig getest. Deze bestaan uit een gevoelige trede, een gevoelige drukplaat, gevoelige randen bij wagendeel A en B en een infraroodsysteem met oog en gevoelige rand bij de tussenkast. Ook de noodopeningen op alle deuren worden getest."

Volgens het antwoord van de minister moet het onderhoud aan de tramdeuren om de 10.000 kilometer worden gepland. Uit de door mij ingewonnen informatie, op basis van de gegevens van de constructeur, dient het preventief onderhoud (o.a. van de deuren, die zeer belangrijke veiligheidselementen vormen) van de kusttrams echter te gebeuren om de 7500 kilometer.

1. Kan de minister duiden waarom de preventieve onderhoudsvoorschriften zoals door de constructeur voorgeschreven (elke 7500 kilometer), niet worden gevolgd door de onderhoudsdiensten van De Lijn?
2. Kan de minister aangeven waarom de technische diensten dat voor enkele jaren wel om de 7500 kilometer deden en nu maar om de 10.000 kilometer?
3. Kan de minister aangeven welke andere onderhoudsvoorschriften (zoals voorgeschreven door de constructeur) door De Lijn niet worden gevolgd?

ANTWOORD

op vraag nr. 885 van 26 mei 2020

van **BERT MAERTENS**

1. De Lijn liet met weten dat deze voertuigen die 40 jaar oud zijn – met bijna 2 000 000 kilometer op hun teller – tijdens hun levensduur meerdere aanpassingen en structurele verbeteringen hebben ondergaan (bv. de deuren), waardoor deze op dit vlak niet hetzelfde zijn als 40 jaar geleden. Ze zijn veel betrouwbaarder geworden.

Ook nieuwe technologieën en de evolutie van onderhoudsproducten zoals vetten, smeermiddelen en oliën dragen hiertoe bij. De onderhoudsbeurten en items moeten hiermee mee evolueren.

Het is zelfs zo dat de originele voorschriften van de constructeur bij aflevering in de jaren '80 niet een interval van 7 500 kilometer voorschrijven, maar een van 5 000 kilometer. De originele tram met de toenmalige voorschriften is dus niet meer te vergelijken met het voertuig nu.

2. De omschakeling is volgens De Lijn niet enkele jaren geleden doorgevoerd maar elf jaar geleden. In juni 2009 werd er overgeschakeld naar intervallen van 10 000 kilometer. Dit in het kader van ervaring en optimalisatie. De technische diensten van De Lijn streven ernaar om via voortdurende verbetering ('continuous improvement') efficiënter te werken. De hoofddoelstellingen zijn veiligheid, maximale beschikbaarheid en optimale betrouwbaarheid.
3. Alle nog relevante voorschriften worden gevolgd. Veel van de onderhoudstaken worden nu 5 000 kilometer vroeger gedaan (elke 10 000 in plaats van elke 15 000 kilometer) en zijn dus frequenter. Andere worden 2 500 kilometer later gedaan wegens verbeteringen, betere producten, ... Eer men overschakelt naar een nieuw interval gaat hier ook een proces aan vooraf zoals bijvoorbeeld in samenwerking met het Visiiteam (een externe partner). De belangrijkste intervallen van 30 000 en 60 000 kilometer blijven bij cyclus 10 000 behouden.