

**SCHRIFTELIJKE VRAAG**

nr. 855

van **FRIEDA VEROUGSTRAETE-DESCHACHT**

datum: 11 februari 2022

---

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

---

*Kusttram - Problemen met stroomkabels door aanvriezende mist*

Op 18 januari 2022 kon de kusttram niet overal rijden aangezien delen van de stroomkabels bevroren waren door aanvriezende mist. Tussen De Panne en Nieuwpoort, en Blankenberge en De Haan moest De Lijn vervangbussen inzetten. Na het ijsvrij maken van de rijdraden kon het tramverkeer herstarten.

In Oost-Europese landen ondervinden trams bijna geen hinder van extreem vriesweer. De vraag rijst waarom in Vlaanderen bij vriesweer trams hinder ondervinden of zelfs niet meer kunnen rijden.

1. Hoe komt het dat de rijdraden bij vriesweer niet meer functioneren?
2. Hoe kan dit probleem verholpen worden?
3. Zijn de rijdraden niet bestand tegen vriesweer? Dienen die dan ook niet vervangen te worden door vriesbestendige rijdraden?



**Vlaams  
Parlement**

**ANTWOORD**

op vraag nr. 855 van 11 februari 2022  
van **FRIEDA VEROUGSTRAETE-DESCHACHT**

---

1. Dit fenomeen komt voor wanneer:

- Er bijna geen wind is.
- De temperatuur daalt tot rond of net onder het vriespunt.
- Er een hoge luchtvochtigheid is, zoals mist.

Dan vriest de mist aan op de rijdraad en de dunne ijslaag isoleert de bovenleiding van de pantograaf van de tram. De tram vraagt elektriciteit om te rijden. Door de isolerende laag is de stroomvraag zo groot dat de stroomvoorziening in de tractiestations uitvalt. Dat gebeurt uit veiligheid, zodat de draad niet doorbrandt.

2. De eigenlijke vraag is of in tegenstelling tot landen waar dit vaker voorkomt de inspanningen die hier geleverd moeten worden voor het sporadisch gebeuren opwegen tegen de hoge kosten die hieraan verbonden zijn:

- Bij de stelplaatsen van De Lijn wordt de rijdraad om de zes weken ingespoten met een isolerend product. Het zou uiterst arbeidsintensief en traag zijn om dit over het hele net te doen: het zou dan buiten de exploitatie-uren moeten gebeuren over het gehele traject van de Kusttram.
- 's Nachts blijven rijden met trams om het aanvriezen te vermijden: dit is al geprobeerd, maar het is niet evident. Als twee trams de hele nacht over en weer rijden, dan duurt het ongeveer 3 uur voor ze terug over hetzelfde traject kunnen rijden. In die periode zijn de bovenleidingen opnieuw bevroren. Meer trams hiervoor inzetten is ook geen evidentie: aan de ene kant moet er voldoende personeel zijn, aan de andere kant zijn zulke gebeurtenissen erg onvoorspelbaar. Zo is er meestal geen probleem bij gewone vrieskou, maar wél bij aanvriezende mist en/of wind uit het noorden. Die omstandigheden zijn niet altijd te voorzien. Enkele trams zijn uitgerust met koperslepers: deze worden als eerste ingezet in vriesgevoelige omstandigheden.
- Andere technieken zijn zeer duur. Ze volgen allemaal hetzelfde principe: de rijdraad bijkomend van stroom of verbruiker voorzien, waardoor de rijdraad enkele graden opwarmt.

3. De rijdraad zelf bevriest niet (zie bovenstaande antwoorden).