

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1166
van **STIJN BEX**
datum: 27 april 2023

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

De Lijn - Toegankelijkheid en midliferevisie Hermelijntrams

Langs deze weg breng ik het antwoord van de minister op mijn schriftelijke vraag nr. 1183 van 12 mei 2021 in herinnering.

De minister nam al het initiatief voor het Masterplan Toegankelijkheid, teneinde tegen 2030 de helft van de bushaltes op gewestwegen (rolstoel)toegankelijk te maken, en nam initiatieven om het toegankelijk maken van haltes op gemeentewegen te ondersteunen. De directeur-generaal van De Lijn verklaarde op 14 april 2021 dat de toegankelijkheid van bus en tram haar na aan het hart ligt. In het openbaredienstcontract 2023-2027 verbindt De Lijn zich ertoe om, binnen de prioriteiten en budgetbeperkingen vastgelegd door de Vlaamse Regering, de diensten universeel toegankelijk aan te bieden. Vandaar mijn vervolgvragen.

In haar antwoord op mijn vraag nr. 1183 stelde de minister dat het dossier van de midliferevisie van alle 125 Hermelijntrams van De Lijn in volle voorbereiding was, en dat de 45 oudste Hermelijntrams (deze van de eerste serie, levering gestart in 1999) van een oprijplaat en rolstoelplaats zouden worden voorzien. De minister verwees toen naar een raming voor het toegankelijk maken van deze 45 oudste Hermelijntrams. De constructeur Bombardier, leverancier van de trams, had in 2018 een indicatieve prijs opgegeven, namelijk ca. 26.000 euro per tram, althans als het toegankelijk maken gekoppeld werd aan de eigenlijke midliferevisie. Eventuele offertes van andere constructeurs waren toen niet bekend. De indicatieve prijsraming van Bombardier maakte geen onderscheid in prijs tussen de toegankelijkheidsaanpassingen voor een Antwerpse tram (1 rolstoelplaats en 1 oprijplaat) en een Gentse tram (2 rolstoelplaatsen en 2 oprijplaten). Naar verluidt gaf Bombardier geen referentie van soortgelijke, voordien gerealiseerde toegankelijkheidsingrepen daar het 'snijden' in, en verstevigen van een chassis in zo'n type lagevloertram nog nooit eerder gebeurde.

Verder gaf de minister in datzelfde antwoord aan dat de streefdatum voor het toegankelijk maken van 100% van de trams van De Lijn afhankelijk is van het volledig kunnen vervangen van de resterende PCC-trams en het kunnen voldoen aan mogelijke aanboduitbreidingen.

Inmiddels blijkt dat vrijwel alle leveringen door Bombardier (inmiddels overgenomen door Alstom) van treinen voor de NMBS en voor de Zwitserse spoorwegen evenals van trams in steden (bv. Düsseldorf) in onze buurlanden jarenlange vertragingen oplopen. Forse vertraging geldt ook voor de revisie, met toegankelijkheidsaanpassingen, door Alstom van de meer dan 40 jaar oude trams in Charleroi. Ook verhoogt Alstom de vraagprijzen fors, ook voor contracten die al in uitvoering zijn. Zo liet het Baselse

openbaarvervoerbedrijf onlangs officieel weten dat Alstom (ex-Bombardier) momenteel bijna 40% meer zou willen aanrekenen dan contractueel bedongen als de optie op de laatste schijf Flexitytrams, besteld door het Baselse openbaarvervoerbedrijf, in 2023 zou worden gelicht. Gevolg: Basel weigert deze verhoogde prijs en bereidt het uitschrijven van een volledig nieuwe offerteaanvraag voor. In afwachting moet Basel tientallen verouderde trams in reizigersdienst houden.

De oudste Antwerpse en Gentse Hermelijntrams zijn momenteel ca. 24 jaar oud, met andere woorden zij hebben al twee derde van hun boekhoudkundige afschrijvingsduur (36 jaar) bereikt. Ter vergelijking: weldra worden 22 (van de 60), in 1996 - slechts drie jaar eerder dan de oudste Antwerpse en Gentse Hermelijntrams - in dienst genomen en technisch bijna volledig vergelijkbare Hermelijntrams in Dresden definitief uit reizigersdienst genomen. De eerste drie exemplaren worden nog in 2023 in Dresden vervangen door nieuwe, door Alstom geleverde trams. Deze oude Hermelijntrams werden al in 2004 voorzien van in de tramvloer verankerde oprijplaten, in samenspraak met de gehandicaptenkoepel van de deelstaat Saksen. Het Dresdense openbaarvervoerbedrijf en de gehandicaptenkoepel zijn opgetogen over dit zeer veilige systeem, dat dagelijks tientallen keren probleemloos door rolstoelers wordt gebruikt. De kostprijs van deze veilig verankerde oprijplaten in 2004 was ongeveer 3000,00 euro per Hermelijntram in Dresden.

Dit systeem is overigens perfect vergelijkbaar met de oprijplaten in verticale houder die De Lijn zelf ongeveer 20 jaar geleden plaatste in het lagevloergedeelte van de alleroudste kusttrams, en die ter plaatse veilig door de trambestuurder werden bediend. Dit systeem met in de tramvloer verankerde oprijplaten werd door De Lijn zelf in het lagevloergedeelte van haar oudste kusttrams geïntroduceerd, daar deze lagevloermodule door de constructeur niet was voorzien op het naderhand in de tramvloer aanbrengen van uitklapbare oprijplaten. Dit systeem wordt ook door het trambedrijf in Dresden sinds 2004 als veilig beschouwd en nog dagelijks gebruikt. Het systeem is vele keren goedkoper en veel sneller te implementeren dan een tijdrovende, complexe, nooit eerder toegepaste en dure aanpassing in het raam van de reeds sinds 2018 besliste en over 10 tot 12 jaren geplande midliferevisie. Een midliferevisie die momenteel nog niet eens werd aangevat.

1. Kan de minister verklaren waarom het anno 2023 niet meer zou kunnen of mogen om ook de eerste serie van de 45 oudste Hermelijntrams op korte termijn uit te rusten met (bij niet-gebruik:) verticaal en slotvast naast de eerste dubbele tramdeuren opgeborgen, in de tramvloer verankerde oprijplaten, zoals al twee decennia geleden het geval was in de oudste kusttrams?
2. Op welke datum keurde de raad van bestuur van De Lijn het contract goed voor het uitvoeren van de toegankelijkheidsaanpassingen aan de 45 oudste Hermelijntrams, gelijktijdig met de midliferevisie voor alle 125 Hermelijntrams?
3. Met welke tramconstructeur werd het contract voor de midliferevisie van de 125 Hermelijnen ondertekend: Bombardier (inmiddels Alstom) of een andere aanbieder?
4. a) Hoeveel bedragen de totale investeringskosten voor deze midliferevisie (totaalbedrag en bedrag per gereviseerde Hermelijntram, met inbegrip van de projectmanagementskosten en van de reeds, nog voor de contractsluiting, door De Lijn gedane bestellingen van onderdelen bestemd voor de Hermelijntrams)?

- b) Hoeveel bedraagt, per Hermelijntram van de eerste serie van 45 exemplaren, de bijkomende kostprijs voor de specifieke toegankelijkheidsaanpassingen?
 - c) Welke waren de andere tramconstructeurs die een offerte voor de midliferevisie en toegankelijkheidsaanpassingen instuurden maar waarvan de offerte niet door De Lijn in aanmerking werd genomen?
 - d) Op grond van welke criteria werden de offertes van deze concurrerende aanbieders niet door De Lijn in aanmerking genomen?
5. Wat is de tussen De Lijn en de geselecteerde aanbieder contractueel overeengekomen startdatum van de midliferevisie van de 45 oudste Hermelijntrams?
6. a) Wat is de contractueel overeengekomen verbouwingstermijn en de opleveringsdatum, na voltooide midliferevisie, van elk van de 45 oudste Hermelijntrams, met inbegrip van de toegankelijkheidsaanpassingen?
- b) Wat is de contractueel overeengekomen verbouwingstermijn en de opleveringsdatum voor elke van de 80 Hermelijntrams van de recentere series?
7. Hoeveel Hermelijntrams zal De Lijn in Antwerpen en in Gent gelijktijdig uit reizigersdienst nemen teneinde de midliferevisie, inclusief de gebeurlijke toegankelijkheidsaanpassingen, te kunnen uitvoeren?
8. Is anno 2023 de overzichtstabel van de toegankelijkheid van de trams (85% van de tramvloot moet toegankelijk zijn tegen 2025), zoals opgenomen in punt 5 van het antwoord op vraag nr. 1183, nog realistisch? Met andere woorden: is het nog haalbaar dat de geselecteerde aanbieder tegen eind 2024 al 11 van de oudste Antwerpse Hermelijntrams en 4 van de oudste Gentse Hermelijntrams toegankelijk zou kunnen maken?
9. a) Op welke site zal de midliferevisie, inclusief de toegankelijkheidsaanpassingen, gebeuren? (bv. ofwel buiten België op site X bij de geselecteerde aanbieder Y zelf, ofwel door de geselecteerde aanbieder in de stelplaatsen van De Lijn in Antwerpen en in Gent, enz.)
- b) Als de revisie, inclusief toegankelijkheidsaanpassingen, niet in een stelplaats van De Lijn zou kunnen gebeuren: wat zijn de geraamde transportkosten van Antwerpen resp. Gent naar de site van de aanbieder waar de midliferevisie, inclusief toegankelijkheidsaanpassingen, zal worden uitgevoerd?
10. Wat is het percentage van de contractwaarde dat De Lijn in rekening zou mogen brengen als de geselecteerde aanbieder de contractueel bedongen revisie- en aanpassingstermijnen en opleveringsdata niet zou kunnen respecteren en die termijnen en -data zou overschrijden?
11. Graag een actueel overzicht van het trampark status 2023 met verdeling toegankelijke en niet-toegankelijke trams voor de verschillende regio's en het totaal aantal trams.
12. Wat is het vooropgestelde tijds kader voor het volledig vervangen van de resterende PCC-trams en het voldoen aan mogelijke aanboduitbreidingen?

ANTWOORD

op vraag nr. 1166 van 27 april 2023

van **STIJN BEX**

1. Zoals in vorige antwoorden geargumenteed, onder andere in het antwoord op uw vraag 1183 van 12 mei 2021 (vraag 1 en 4) waar u naar verwijst, is door de raad van bestuur van De Lijn gekozen om de installatie van de oprijplaat samen met de totaalrevisie van de wagenkasten uit te voeren. Dat geeft de mogelijkheid om ook de nodige knoppen voor halteaanvraag, specifiek voor mindervaliden te installeren. Bovendien wordt ook een nieuwe beveiligde rolstoelplaats met een slipvrije vloerbekleding voorzien, alsook een frame met gestoffeerde steunplaat, de nodige handgrepen en een veiligheidsgordel. Een extra investering vooraf om het door u vermelde systeem te installeren werd niet opportuun geacht.
 2. De revisie is goedgekeurd op de raad van bestuur van woensdag 18 januari 2023.
 3. De raad van bestuur besliste om de opdracht 'Midlife revisie van circa 125 wagenkasten Hermelijntrams' te gunnen aan S.A. CONSTRUCCIONES Y AUXILIAR DE FERROCARRILES (CAF).
 4.
 - a) De totale gunningsprijs voor revisie van de wagenkasten bedraagt voor de studie, prototypes en serie-uitvoering 89.475.787 euro, inclusief opties.
Hier zijn alle nodige onderdelen voor deze revisie inbegrepen.
 - b) Aangezien bij elke tram, ook die van de tweede en derde serie de aanwezige oprijplaat, rolstoelplaats en alle drukknoppen worden vernieuwd, is het prijsverschil tussen de verschillende series verwaarloosbaar en enkel beperkt tot het aanbrengen van extra bedrading voor de specifieke halteaanvraagknoppen. Hierdoor is de meerprijs beperkt laat De Lijn weten. Op de offerte van CAF S.A. zijn beide dan ook gelijkgesteld.
 - c) Andere offertes kwamen van nv Bombardier Transportation Belgium (na inschrijving overgenomen door Alstom) en GmbH Siemens Mobility.
 - d) De offerte (BAFO) van nv Bombardier Transportation Belgium bevatte een bijkomende voorwaarde die de vergelijkbaarheid van de offertes is het gedrang bracht, en werd omwille daarvan substantieel onregelmatig verklaard binnen de procedure. Deze offerte is dus niet verder beoordeeld
- De offertes van S.A. CONSTRUCCIONES Y AUXILIAR DE FERROCARRILES en GmbH Siemens Mobility werden door de beoordelingscommissie van De Lijn beoordeeld volgens de criteria vastgelegd door de Raad van Bestuur van 23 juni 2021. Uit die vergelijking kwam S.A. CONSTRUCCIONES Y AUXILIAR DE FERROCARRILES (CAF) als best gerangschikte
5. De raad van bestuur heeft een vastlegging gedaan voor de studie en revisie van twee prototypes. Pas nadat de prototypes als voldoende worden beschouwd zal er een eerste vastlegging volgen voor de revisie van de rest van de vloot. Dit zal in een viertal bestellingen gebeuren.

6. a) Een tram is ongeveer drie maanden uit exploitatie voor de revisie, inclusief het transport en de noodzakelijke keuringen.
- b) Zoals in het antwoord op vraag 4b gemeld, zijn er weinig verschillen tussen de eerste en volgende series. Ook daar geldt dus een termijn van drie maanden.
7. Planning is dat er telkens 3 trams tegelijk uit exploitatie zullen zijn
8. De Lijn bevestigt dat de procedure tot gunning duurde langer dan oorspronkelijk gepland. Het gaat over zeer uitgebreide offertes, dewelke door alle inschrijvers steeds vertaald moesten worden, en ook binnen De Lijn was een grondige analyse noodzakelijk. Bovendien maakte corona het moeilijker om de onderhandelingen vlot te laten verlopen. Gezien de huidige timing zullen de eerste 15 Hermelijntrams pas eind 2025 gereviseerd zijn, inclusief de nodige voorzieningen voor personen met beperkte mobiliteit.
9. a) De revisie zal uitgevoerd worden op de site van de uitvoerder in Spanje.
- b) De transportkosten maken integraal deel uit van de prijs opgegeven bij de offerte, net zoals de organisatie en verzekering daarvan
10. Indien de afgesproken termijnen worden overschreden, kan De Lijn een vertragingsboete claimen. Het bedrag hiervoor is vastgelegd in het bestek:

Elke dag wanneer een tram niet beschikbaar is voor exploitatie, geeft dit aanleiding tot een bijzondere straf. De straf bedraagt 510,76 euro (basis 2021) per kalenderdag en per geïmmobiliseerde tram.

Deze bedragen worden verhoogd indien meerdere trams onbeschikbaar zijn:

- *Derde tot vijfde tram: + 15%*
- *Zesde tot tiende tram: + 25%*
- *Vanaf de tiende tram: + 50%*

De vertragingsboetes (zowel die opgenomen in de SLA als wegens onbeschikbaarheid) worden jaarlijks op de vervalldag van het contract geïndexeerd volgens de algemene consumptieprijsindex, zoals aangeleverd door de Belgische overheid.

11.

Antwerpen (05/2023)		
Type	Niet Toegankelijk	Toegankelijk
Hermelijn	31	53
PCC - Niet koppelbaar	7	
PCC - koppelstellen	45	
Flexity2		62
CAF		40
Totaal trams:	83	155
	35%	65%
Gent (05/2023)		
Type	Niet Toegankelijk	Toegankelijk
Hermelijn	14	27
Flexity2		26
PCC		
Totaal trams:	14	53
	21%	79%

Kust (05/2023)		
Type	Niet Toegankelijk	Toegankelijk
Kusttram		13
CAF		48
Totaal trams:	0	61
	0%	100%
Totaal trams De Lijn (05/2023)		
	Niet Toegankelijk	Toegankelijk
Totaal trams:	97	269
366	26,5%	73,5%

Voor exploitatie wordt steeds getracht om prioriteit te geven aan trams die toegankelijk zijn, en waar mogelijk de niet-toegankelijke trams te laten alterneren met voertuigen die wel zijn uitgerust met alle PBM maatregelen.

In Antwerpen is het uit dienst nemen van de PCC trams nog niet gestart maar worden in de praktijk al verschillende van de voertuigen niet meer gebruikt. De Lijn laat ons weten dat de werkelijke cijfers, zeker in exploitatie, beter dan wat deze tabel toont.

12. De levering van nieuwe CAF trams voor Antwerpen loopt volop. Zodra meer Stadslijntrams in exploitatie gaan, kunnen de oude PCC-trams uit dienst worden genomen. De laatste leveringen worden eind 2024 verwacht.

Er wordt nog bekeken of er noodzaak is om een beperkt aantal in de vloot te behouden. Dit als back-up bij mogelijke calamiteiten, en om aanboduitbreidingen sneller te kunnen opvangen. Het afsluiten van een contract voor en de bouw van nieuwe trams neemt immers enkele jaren in beslag.

De verschillende voorstellen voor uitbreidingen, zowel in Antwerpen als in Gent, worden momenteel door De Lijn bestudeerd.