

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 89

van **ORRY VAN DE WAUWER**

datum: 13 oktober 2023

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Tramnetwerk Antwerpen - Vervanging en automatisering wissels

Op het Antwerpse tramnet moeten tramchauffeurs op kruispunten nog uitstappen om handmatig spoorwissels om te draaien. Eind 2019 vroeg ik al een overzicht op van de geautomatiseerde wissels op het Antwerpse tramnetwerk en wat de infrastructurele toestand van die wissels is. De minister antwoordde dat defecte wissels onmiddellijk worden hersteld en daarvoor in een 24/7 technische wachtdienst voorzien is. Daarnaast is er een programma opgemaakt voor het prioritair vervangen van wissels.

Eind juni 2020 werd een presentatie gegeven bij De Lijn over de werken aan de Antwerpse traminfrastructuur. Daaruit bleek dat van de 141 wissels op het Antwerpse tramnet er 39 zijn met een verouderde gronduitrusting, 7 met verouderde sturing en 13 die een volledige vervanging moeten ondergaan. Vier jaar later blijken chauffeurs nog altijd wissels handmatig te moeten omdraaien.

1. Is de minister, net als ik, van mening dat niet-automatische wissels, waarvoor tramchauffeurs uit hun voertuig moeten stappen en de wissel handmatig omleggen, veeleer thuishoren in een trammuseum dan op het dienstdoende tramnetwerk? Kan meer duiding worden gegeven welke stappen gezet worden om dergelijke situaties weg te werken?
2. Kan er een update gegeven worden van de wissels op het Antwerpse tramnet? Hoeveel automatische wissels zijn er en hoeveel niet-automatische wissels zijn er? Hoeveel niet-automatische wissels werden deze legislatuur vervangen door automatische wissels? Graag een jaarlijks overzicht.
3. Op welke kruispunten liggen dergelijke niet-geautomatiseerde wissels? Wordt er verder werk gemaakt om die verouderde wissels versneld weg te werken/te automatiseren? Graag meer duiding over het plan van aanpak, timing en budgettering.
4. Kan een overzicht gegeven worden van de defecte wissels op het Antwerpse tramnet per jaar van deze legislatuur? Is het kapotgaan van de wissels nog altijd een probleem, of konden de afgelopen jaren structurele verbeteringen worden geboekt? Indien beschikbaar, graag ook meer duiding over het jaarprogramma ter vervanging van defecte wissels.
5. In welke modaliteiten werd voorzien in het raamcontract om wissels te onderhouden en te herstellen? Hoe vaak moet het technische team belast met het onderhoud en herstelling aan de wissels, ingezet worden?

ANTWOORD

op vraag nr.89 van 13 oktober 2023

van **ORRY VAN DE WAUWER**

1. Alle tramwissels in exploitatie op het Antwerpse tramnet waarbij het spoor zich splitst (dus niet waarbij twee sporen samenkomen, in dat geval is geen sturing nodig) zijn uitgerust met een elektrisch sturingssysteem. De trambestuurder kan de wissel daarmee verleggen vanuit de stuurcabine, zonder te stoppen.

Het scenario dat een trambestuurder tijdens een reizigersrit moet uitstappen om de wissel manueel te verleggen, komt enkel voor bij een defect of tijdens werken aan de elektrische sturingssystemen. Die situatie probeert De Lijn zo veel mogelijk te vermijden door preventief onderhoud van de wissels en het vernieuwen van verouderde wissels die meer kans hebben op defecten.

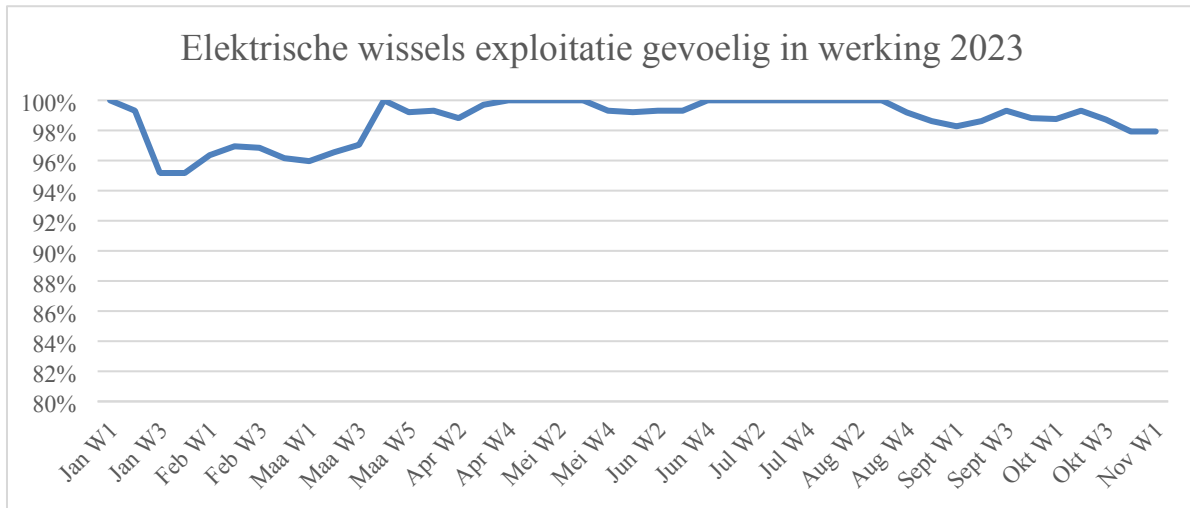
- 2-3. Zoals aangegeven in het antwoord op deelvraag 1 zijn alle relevante wissels al elektrisch aangestuurd. Dat zijn er 144. Om defecten te beperken, wordt er wel werk gemaakt van vernieuwing van wissels. In onderstaande tabel vindt u een overzicht van de vernieuwingen en grote herstellingen die in de huidige legislatuur gebeurd zijn of gepland staan.

Belangrijk hierbij is dat de wissels die hieronder voor 2024 vermeld zijn, effectief defect zijn, maar zonder grote impact op het tramverkeer, omdat ze maar in één richting bereden worden door regulier tramverkeer. Enkel bij omleidingen of inrukkende voertuigen moeten ze manueel verlegd worden. Defecte wissels die regelmatig manueel verlegd moeten worden tussen reguliere passages zijn er op het moment van schrijven (23/11/2023) niet. Deze situaties worden natuurlijk ook altijd met extra prioriteit behandeld.

Verouderde wisselsturingen	Toestand	Timing
Adres		
Marnixplaats (van De Vriërestraat)	Niet in operationeel tramnetwerk	
Antwerpsesteenweg (van Sint-Bernardsesteenweg)	Volledig vernieuwd	2020
Belgiëlei (van Harmonie)	Volledig vernieuwd	2021
Jan van de Wouwerstraat	Volledig vernieuwd	2020
Antwerpsesteenweg (van Lelieplaats)	Volledig vernieuwd	2020
Schijnpoortweg (van Singel)	Geen tramverkeer ikv Oosterweel, volledig verwijderd	
Jan van de Wouwerstraat (van Stelplaats Hoboken)	Niet in operationeel tramnetwerk	
Lange Leemstraat (van Berchem station)	Volledig vernieuwd	2023
De Gryspeerstraat	Volledig vernieuwd	2021
Van der Delftstraat	Geen tramverkeer ikv Oosterweel, volledig verwijderd	
Schijnpoortweg (van Singel)	Geen tramverkeer ikv Oosterweel, volledig verwijderd	
Bisschoppenhoflaan	Geen tramverkeer ikv Oosterweel, volledig verwijderd	
gronduitrusting		
Adres		
Eindpunt Linkeroever	Volledig vernieuwd	2022
Eindpunt Busbuffer Zuid - perron lijn 1, 4 en 10 (Van Brederodestraat/Brusselstraat)	Hersteld	2020
Eindpunt Busbuffer Zuid - perron lijn 1, 4 en 10 (Van Brederodestraat/Brusselstraat)	Hersteld	2020
Koningin Astridplein (van kant Carnotstraat)	Hersteld	2023
Carnotstraat (van Astridplein)	Hersteld	2023
Eindpunt Eksterlaar - perron lijn 4 en 9 (Van Boekenberglei)	Keerlus+ wissel permanent uit dienst	-
Borsbeeksebrug	Volledige vernieuwing	2024/2025
Amerikalei (van Bolivarplaats)	Te herstellen	2024
Sint-Bernardsesteenweg (van Kiel)	Volledige vernieuwing	2024
Antwerpsesteenweg (van Lelieplaats)	Hersteld	2023
Mechelsesteenweg (van Leopoldplaats)	Hersteld	2019
Bourlastraat	Hersteld	2019
Halte Nationale Bank - perron lijn 4 en 7 (van Frankrijklei)	Volledige vernieuwing	2024
Borsbeeksebrug	Volledig vernieuwd	2021
Sint-Bernardsesteenweg (van Singel)	Volledige vernieuwing	2024
Sint-Bernardsesteenweg (van Schoonselhof)	Te herstellen	2024
Gemeentestraat	Volledig vernieuwd	2021
Sint-Pietersvliet	Hersteld	2019
Nationalestraat	Te herstellen	2024
Stanleystraat	Volledig vernieuwd	2022
Bolivarplaats (van Singel)	Hersteld	2020
Halte Bolivarplaats - perrons lijn 1 en 4 (van 103W057/E, Banningsstraat)	Hersteld	2020
Montignystraat (van Singel)	Hersteld	2021
Amerikalei (van Nationale bank)	Hersteld	2022
Bolivarplaats (van Busbuffer Zuid/ Amerikalei)	Hersteld	2020
Britselei	Hersteld	2020
Leopoldplaats (van manoeuvrespoor)	Hersteld	2020
Leopoldplaats (van exploitatiespoor)	Hersteld	2020
Voetbalstraat	Volledige vernieuwing	2023
Van Wezenbeekstraat	Te herstellen	2024
Koningin Astridplein (van kant Gemeentestraat)	Hersteld	2023
Antwerpestraat	Volledige vernieuwing	2020
Bredabaan	Hersteld	2022
Eindpunt Merksem - keerlus	Volledige vernieuwing	2022
Eindpunt Linkeroever - perrons lijn 3, 5, 9 en 15 (van Zwijndrecht/Halewijnlaan)	Hersteld	2023
Dascottelei	Hersteld	2019
Eindpunt Silsburg - keerlus	Hersteld	2020
Engelselei	Hersteld	2020
Stenenbrug (van Singel)	Hersteld	2020
Volledig te vervangen		
Adres		
Marnixplaats (van De Vriërestraat)	Niet in operationeel tramnetwerk	
Jan van de Wouwerstraat	Volledig vervangen	2020
Antwerpsesteenweg (van Lelieplaats)	Volledig vervangen	2020
Schijnpoortweg (van Singel)	Geen tramverkeer ikv Oosterweel, volledig verwijderd	
Jan van de Wouwerstraat (van Stelplaats Hoboken)	Niet in operationeel tramnetwerk	
Van der Delftstraat	Geen tramverkeer ikv Oosterweel, volledig verwijderd	
Schijnpoortweg (van Singel)	Geen tramverkeer ikv Oosterweel, volledig verwijderd	

4. Alle wissels die deel uitmaken van de reguliere tramroutes zijn elektrisch aangestuurd, waarbij de bediening vanuit het tramvoertuig gebeurt.

In onderstaande grafiek wordt weergegeven hoeveel procent van de elektrisch aangestuurde wissels die invloed hebben op de dagelijkse exploitatie in werking is. Het cijfer wordt wekelijks op dinsdag geteld. De beschikbaarheidsgraad is de laatste periode stabiel op 98% of hoger. Deze cijfers worden pas bijgehouden sinds begin dit jaar. We hebben dus geen cijfers ter beschikking voor de hele legislatuur.



5. Met uitzondering van de defecten onder garantie biedt de constructeur een onderhouds- en servicevoorstel aan voor de duurtijd van het contract, inclusief verlengingen +2 jaar.

Gedurende de garantieperiode staat de constructeur in voor alle defecten aan de geleverde hardware en software. De vervanging van alle defecte elementen uit het raamcontract, tijdens de garantieperiode, zijn ten laste van de constructeur, net als de levering en de plaatsing. Enkel defecten en vervangingen die te wijten zijn aan niet door de leverancier voorgeschreven handelingen uitgevoerd door De Lijn, vallen niet onder de toepassing van bovenstaande. De foute handeling dient in dat geval uitdrukkelijk aangetoond te worden door de leverancier.

Alle elektrische wissels krijgen naast een wekelijkse reiniging van het tongenbed het jaarlijks voorgeschreven onderhoud van de fabrikant.

Tot op heden heeft De Lijn geen statistieken betreffende het aantal interventies dat ze uitvoert. In globa kunnen we wel meegeven dat er dagelijks gemiddeld twee à drie interventies gebeuren op elektrisch aangestuurde wissels, waarbij de chauffeur moet uitstappen tijdens zijn normale reisweg. Dat kan gaan van een eenvoudige reset of het afregelen van de detectielussen, tot de vervanging van componenten in de sturing.

Om deze defecten op te vangen, beschikt De Lijn over een 24/7 bezetting die eerstelijnsinterventie uitvoert. Daarnaast is er ook 24/7 een wachtdienst oproepbaar voor complexere problemen.