

ANTWOORD

op vraag nr. 1344 van 24 mei 2017

van **BJÖRN RZOSKA**

- 1-2. Niet enkel de onderdelen zijn bepalend bij de hersteltermijn van ongevallen, maar ook de werkuren en bijkomende voorbereidingen. Bij de herstelling na een ongeval dient bovendien rekening te worden gehouden met bijkomende elementen die aan het licht komen tijdens de uitvoering zelf.
Zonder onverwachte moeilijkheden zal de eerst geaccidenteerde tram begin volgend jaar weer operationeel zijn.
De herstelling van de tram die beschadigd werd bij de testen, is reeds ver gevorderd. Het voertuig zal in het begin van de zomervakantie zijn afgewerkt.
3. Het betreft twee geheel verschillende types schade.
In eerste instantie was onderzoek noodzakelijk om de geïmpacteerde zones te detecteren. Op basis daarvan werd beslist de eerste tram – in overleg met de constructeur – in eigen werkhuis herstellen en de tweede tram voor herstelling toe te vertrouwen aan de constructeur.
Een niet onbelangrijke overweging in deze context is het transport naar de fabriek te Brugge.
4. De wisselstukken die gelijktijdig met de trams werden besteld, dienden door dezelfde leveranciers te worden aangemaakt als voor de eigenlijke bouw van de trams.
Deze voorziene wisselstukken werden geleverd na de bouw van de trams.
Voor de onderdelen die achteraf bijkomend noodzakelijk bleken (voor de herstelling na ongevallen), werden op dat moment bijbestellingen gemaakt. Het is daarvoor dat De Lijn werd geconfronteerd met zeer lange leveringstermijnen.
5. Dervingkosten noch boetes zijn hier aan de orde, vermits het hier niet gaat over een eenzijdige verantwoordelijkheid. Er zijn contractuele mechanismen in het geval van immobilisatie.
6. De beschikbaarheid van de vloot wordt – zoals in het contract voorzien – opgevolgd. Met de constructeur wordt de materie behandeld in het kader van de waarborg.
7. Rekening houdende met de ervaringen wat betreft de noden aan wisselstukken voor ongevalsherstellingen (type en aantal), en met de ervaringen wat betreft de soms langere leveringstermijnen, werd een nieuwe raamovereenkomst opgemaakt.
Tevens wordt er gewerkt aan een langlopend vervolgcontract op de huidige raamovereenkomst.
Hierbij dient ook te worden verduidelijkt dat bij bepaalde ongevallen ook de complexiteit van de herstelling én dus ook de voorbereiding die eraan voorafgaat, een impact hebben op de immobilisatieduur. Elk ongeval is verschillend.
8. Er werden geen diensten afgeschaft omwille van deze stilstand.
Tevens is het voorzien dat de beschikbaarheid van de vloot wordt opgevolgd en binnen de contractuele grenzen moet blijven.
9. Vraag niet aan de orde.

10. Vraag niet aan de orde.

11. De uitrol van de visuele en auditieve halte aankondiging bevindt zich in de eindfase. De leverancier werkt daarbij volop samen met De Lijn om zo snel mogelijk te kunnen implementeren. Dit moment wordt verwacht tijdens de zomer, nadat ook de netwerkwijzigingen werden ingevoerd in de database.

12. De projecten die werden opgenomen op het doorstromingsprogramma 2017, worden in de loop van het jaar uitgewerkt, aanbesteed en vastgelegd. Voor heel wat van deze projecten start de uitvoering dus pas in 2018 en is een exacte timing nu nog niet gekend.

Enkele projecten starten wel reeds in 2017, zoals bv. de aanleg van een busbaan tussen de Voorstraat en de Universiteit van Hasselt. De voorziene startdatum is 1 augustus en de realisatieperiode bedraagt één jaar. Ook de uitvoering van de corridorprojecten op de assen N2 – N3 – N25 – N26 en N251 zal midden 2017 opstarten en binnen een termijn van drie jaar worden uitgevoerd.