



**SCHRIFTELIJKE VRAAG**

nr. 1075  
van **ORRY VAN DE WAUWER**  
datum: 14 mei 2018

---

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

---

*De Lijn Antwerpen - Traminfrastructuur (2)*

Ik stelde reeds meerdere vragen over het onderhoud van de traminfrastructuur in Antwerpen (schriftelijke vraag nr. 454 van 10 januari 2018 en schriftelijke vraag nr. 916 van 22 maart 2018, waarbij de laatste handelde over de traminfrastructuur van De Lijn in het algemeen en in Antwerpen in het bijzonder). Hierin wordt benadrukt dat De Lijn structureel grote en kleine onderhoudswerken uitvoert op de traminfrastructuur, zowel de bovenleidingen als de sporen.

Op 8 mei 2018 werd het tramverkeer tussen Merksem en Antwerpen ernstig verstoord doordat de tramsporen op de Gabriël Theunisbrug aan het Sportpaleis omhoog gekomen waren. Ongetwijfeld was dit te wijten aan het warme weer. Tramlijnen 6, 2 en 3 (de drukste lijn van Antwerpen) reden enkele uren lang niet over het volledige traject.

1. In zijn antwoord op mijn schriftelijke vraag nr. 916 geeft de minister aan dat De Lijn de toestand van de gehele Antwerpse traminfrastructuur in kaart heeft gebracht. Op basis van deze objectieve conditiemetingen wordt het onderhoud voor de traminfrastructuur bepaald.

Kan de minister een overzicht geven van deze conditiemeting, van de zwakke punten op het Antwerpse tramsporennetwerk en van de toekomstige onderhoudsinvesteringen die door De Lijn zullen uitgevoerd worden?

2. Was de plek waar de sporen omhoog kwamen gekend als in slechte staat? Hoe komt het dat dit punt in de infrastructuur niet preventief is aangepakt om een dergelijk probleem te vermijden?
3. Wat was de concrete oorzaak voor het omhoog komen van de sporen? Zijn er nog andere plekken op het Antwerpse tramsporennet die hiermee te kampen kunnen krijgen?

**BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

---

**ANTWOORD**

op vraag nr. 1075 van 14 mei 2018

van **ORRY VAN DE WAUWER**

---

1. Op basis van de objectieve conditiemeting werden de spoorprojecten in het investeringsprogramma geprioriteerd. Tegen de zomer streeft De Lijn er dan naar om een globaal plan van aanpak te kunnen presenteren. In dit plan van aanpak zullen de investeringen voor spoorvernieuwingen en de benodigde budgetten voor het onderhoud in kaart worden gebracht.
2. Het spoor op de Theunisbrug werd in 1986 aangelegd. Rekening houdend met de levensduur van spormateriaal (30 à 40 jaar), dient dit spoor dus te worden vervangen.  
De volledige vernieuwing van de sporen is voorzien, gekoppeld aan de vernieuwing van de Theunisbrug, in een project in het kader van de verhoging van de bruggen over het Albertkanaal. Onlangs werd overigens de bouw van de brug gegund aan de aannemer en kunnen de werken worden opgestart.  
Ondertussen werden - om de levensduur van de sporen te verlengen - tussentijdse maatregelen genomen zoals: het lokaal vernieuwen van de sporen, onderstopingswerkzaamheden, herstellingswerken aan het bevestigingssysteem spoor op Theunisbrug. De sporen op de Theunisbrug worden constant gemonitord om zoveel mogelijke problemen te vermijden en preventief aan te pakken.
3. De concrete oorzaak van het omhoogkomen van de sporen was te vinden in het goede weer: de temperatuurstijging. Sporen zetten uit in de zomer en krimpen in de winter tengevolge van de wisselende temperaturen.  
Op de brug zijn uitzettoestellen voorzien om dergelijke uitzettingen op te vangen. Ook de spoorbevestigingen nemen deze spanningen op.  
Sporen op het Antwerpse tramnet liggen meestal volledig ingesloten door verharding, grindgazon (groene bedding) of steenslag. Dergelijke omhulling voorkomt gedeeltelijk de opwarming van de sporen, waardoor het risico op uitzetting vermindert. De locatie op de Theunisbrug vormt hierop een uitzondering binnen het Antwerpse tramspoornet.