

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 268
van **BJÖRN RZOSKA**
datum: 23 november 2017

aan **BEN WEYTS**

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

De Lijn - Monitoring en inspectie spoorinfrastructuur

“Vanaf dinsdag kan je in Gent niet langer met de tram naar Moscou. De Lijn maakte vrijdag bekend dat ze een veelgebruikte tramroute met onmiddellijke ingang met meer dan een kilometer inkort. Verschillende haltes verdwijnen. Reden: de sporen liggen bijzonder wankel en kunnen elk moment een ongeval veroorzaken.” Met die woorden opent Gents mobiliteitsschepen Watteeuw de situatie in zijn opiniestuk (De Standaard 18 november 2017).

De spoorinfrastructuur op de betreffende lijn is van de een op de andere dag onberijdbaar verklaard. Het is vreemd en zelfs verontrustend dat deze problematiek niet vroeger werd aangepakt, te meer omdat De Lijn er prat op gaat de sporen constant te monitoren. Hoe komt het dan dat de slechte staat nu pas hals over kop de kop opsteekt? De sporen kregen de afgelopen jaren regelmatig wat oplapwerk, maar tot een structurele aanpak kwam het niet, met de abrupte stopzetting tot gevolg. Komen de inspectieverslagen dan niet bij de juiste personen terecht? Wat betekent “een constante monitoring”? Wat is het budget voor structureel onderhoud bij De Lijn en in welke mate zijn deze onderhoudsbudgetten in verhouding met de bevindingen in de inspectieverslagen? Allemaal vragen die rijzen naar aanleiding van deze gebeurtenis.

Ook over de oplossing voor deze problematiek stel ik mij enkele vragen. De herstelwerken voor tram 4 zullen ten vroegste eind 2018 starten. Voor 2020 moet er dus geen structurele oplossing verwacht worden. De onderbroken lijn wordt vandaag opgevangen door een verschuiving in het busaanbod. Dat betekent een feitelijke vermindering van het aanbod in Gent, want die vervangbussen zorgen voor een lagere frequentie op andere buslijnen.

Een lokaal bestuur dat wil inzetten op duurzame mobiliteit en mensen effectief wil verleiden tot het nemen van het openbaar vervoer wordt hier voor voldongen feiten gezet.

1. Kan de minister het monitorings- en inspectieproces van De Lijn toelichten?
 - a) Hoe en met welke frequentie wordt de staat van de infrastructuur van De Lijn gemonitord?
 - b) Wat is de frequentie van de inspectierapporten en waar worden deze inspectierapporten allemaal behandeld?

2. Kan de minister een overzicht geven van de budgetten van De Lijn voor onderhoudswerken? Graag een overzicht per jaar, per afdeling voor de periode 2010-2017?
3. Op welke manier worden de budgetten voor onderhoudswerken gekoppeld aan de inspectieverslagen?
4. Worden prioriteiten bepaald op basis van de inspectieverslagen en zo ja, wie doet dat?
5. Kan de minister een overzicht geven van de staat van de (spoor)infrastructuur van De Lijn? Graag opgesplitst per tramnet een jaarlijkse onderverdeling van het percentage kwaliteitsvolle sporen, percentage waar werken nodig zijn op middellange termijn en een percentage waar op korte termijn aanpassingen nodig zijn. Of een gelijkaardige categorisering als het inspectieverslag anders is opgebouwd. Graag jaarlijkse cijfers voor de periode 2010-2017, per tramnet.
6. Specifiek voor de situatie in Gent.
 - a) Kan de minister de conclusies van de inspectieverslagen in Gent van De Lijn geven? Graag een overzicht van de conclusies uit alle rapporten van de afgelopen 3 jaar.
 - b) Is het eveneens mogelijk om de integrale rapporten in bijlage toe te voegen of op een andere manier te raadplegen?
 - c) Wat is volgens het laatste inspectierapport de stand van zaken betreffende de huidige situatie van het openbaar vervoer in Gent?
 - d) Welke noodzakelijke werken stelt het laatste inspectieverslag voor?
 - e) Welke budgetten worden voor deze noodzakelijke aanpassingen vrijgemaakt?

ANTWOORD

op vraag nr. 268 van 23 november 2017

van **BJÖRN RZOSKA**

1. Er is een periodieke inspectie van het volledige tramnet Gent en elk kwartaal gebeurt een bijkomende inspectie van de wissels.

Volgende parameters worden geïnspecteerd:

- Zijdelingse- en hoogteslijtage;
- Status spoorafwatering;
- Status verharding onder verantwoordelijkheid De Lijn;
- Noodzaak las- en slijpwerken.

Bijkomend wordt (ad hoc) informatie gebundeld en behandeld vanuit klachten en meldingen, intern en extern (brigade spoor & wegen, controleurs, chauffeurs, dispatching, klantenreacties, externe stakeholders,...).

In het verleden werd wel te weinig aandacht besteed aan het verzamelen en oplijsten van de opgemeten situatie in een overzichtelijk document en/of nooit een globaal plan van aanpak opgesteld met concrete (investerings)acties om de sporen waar nodig te vervangen.

Deze legislatuur wordt, op mijn vraag, voor het eerst op basis van een uitgebreide studie een volledige inventarisatie opgemaakt van de staat van alle tramsporen. De studie, waarbij alle eigen bevindingen worden gecombineerd met een extern nazicht, werd reeds vorig jaar opgestart en werd afgelopen maanden verder geoptimaliseerd. De inventarisatie is ondertussen bijna afgerond. Op basis van deze inventarisatie, waarbij alle sporen op basis van de onderzochte parameters, een duidelijke statuscode meekrijgen, zal vanaf 2018 een gedetailleerd onderhoudsplan worden afgewerkt, waarbij de sporen in de slechtste staat het eerst vervangen worden. Zo kan de historische achterstand hieromtrent weggewerkt worden. De verhoogde investeringskredieten voor De Lijn laten toe dergelijke vervangingsinvesteringen betreffende de sporen door te voeren zonder te moeten inboeten op het historisch hoge vervangingstempo van bijvoorbeeld het rollend materieel. Dat laatste kan dus zonder meer aangehouden blijven. Dit zal ook zeer zichtbaar worden afgebeeld in het investeringsprogramma 2018.

Specifiek op deze as (tussen Nederkouter en Veldstraat) zal De Lijn vanaf 2018 in verschillende fases herstellingen uitvoeren en dit in functie van het overbruggen van de periode tot de definitieve gevel-tot-gevelvernieuwing, die in samenwerking met externe partners (Farys, Stad Gent, ...) waarschijnlijk pas in 2022 zal plaatsgrijpen.

2. De (analyse van de) historiek van de budgetten voor onderhoud, de initiatieven die werden genomen voor conditiemetingen en een inschatting van de benodigde budgetten maken samen deel uit van het plan van aanpak dat momenteel in opmaak is (zie deelantwoord 1).
3. De vaststellingen uit de periodieke inspectie worden in het verleden vrijwel steeds vertaald naar:
 - ofwel directe actie via eigen brigade;
 - ofwel actie via lopend onderhoudscontract;
 - ofwel via opmaak investeringsvoorstel;
 - ofwel combinatie van bovenstaande.

Vanaf 2018 zal dit, dankzij de geleverde inspanningen rond studie, analyse, rapportage op een meer structurele wijze kunnen gebeuren.

- 4-6. De prioriteiten, die hun doorvertaling kennen in de jaarlijkse investeringsprogramma's, zullen duidelijk worden bij het afronden van de hierboven besproken inventarisatie. De stappen rond deze inventarisatie die hier afgelopen maanden gezet zijn, in combinatie met de beschikbare investeringskredieten, moeten toelaten reeds in 2018 maximaal werk te maken van de vervanging van de prioritair aan te pakken sporen en ook in de toekomst aan de hand van een gedegen opvolging te voorkomen dat een achterstand doorheen de jaren wordt opgebouwd.