

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 916
van **ORRY VAN DE WAUWER**
datum: 22 maart 2018

aan **BEN WEYTS**

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

De Lijn - Traminfrastructuur

Op 9 januari 2018 stelde ik de minister een schriftelijke vraag (nr. 454) over de traminfrastructuur in Antwerpen naar aanleiding van het omvallen van een bovenleidingpaal en de schade aan tramsporen op Linkeroever. Op 20 maart 2018 stond in De Tijd een artikel over het aanhoudende probleem van slecht onderhouden infrastructuur in Antwerpen, waarbij de vakbonden aanklagen dat enkel het hoogstnodige onderhoud wordt gedaan. De minister gaf al in het antwoord op mijn vraag aan dat hij ijvert voor een meer structureel onderhoudsplan voor de traminfrastructuur. Over dit onderhoudsplan en elk van onderstaande vragen had ik graag meer informatie gekregen.

1. In het antwoord op de vorige schriftelijke vraag gaf de minister aan dat hij in 2018 in 25 miljoen euro voorziet. In De Tijd wordt een bedrag van 37,5 miljoen euro aangegeven.

Wat is het respectieve budget dat geïnvesteerd wordt in het onderhouden van de traminfrastructuur op de drie tramnetwerken (Antwerpen, Gent, kusttram)?

2. Waarvoor zal dit budget concreet worden ingezet? Welke prioriteiten worden gelegd binnen het onderhoudsplan? Zal voornamelijk ingezet moeten worden op vervanging of onderhoud?
3. Wat was het onderhoudsbudget in het verleden? Graag een overzicht per jaar van deze legislatuur.
 - a) Wat werd per jaar met dit budget gedaan?
 - b) Hoeveel meter spoor en hoeveel meter bovenleiding kon hiermee jaarlijks enerzijds vervangen, anderzijds onderhouden worden?
 - c) Kan hier een gemiddelde kostprijs uit afgeleid worden voor het onderhoud en de vervanging van enerzijds een meter spoor, anderzijds een meter bovenleiding?
4. In De Tijd worden enkele punten opgenomen waar grote onderhoudswerken zullen worden uitgevoerd. Linkeroever is hier niet in opgenomen, ondanks de aanwezige problemen aan de sporen door grondverzakkingen. In mijn vorige vraag vroeg ik al naar de voorstellen van de minister en de administratie om de problemen aan te pakken, maar deze vraag werd niet concreet beantwoord.

Welk plan ligt op tafel om de infrastructurele problemen op Linkeroever op te lossen?

5. In welke timing voorziet de minister voor het onderhouden en herstellen van het hele net waar nodig met het huidige budget? Welk budget zal in de toekomst nog nodig zijn om heel het Antwerpse spoor netwerk in perfecte staat te hebben?
6. De Lijn zelf geeft aan dat de toekomstige onderhoudswerken aan de sporen en bovenleidingen een stevige impact kunnen hebben op de dienstverlening, met mogelijk ingrijpende exploitatieaanpassingen.

Hoe zal de impact van de werken geminimaliseerd worden voor de reiziger?

7. Momenteel kampt het Antwerpse tramnetwerk met een groot stiptheidsprobleem.

Hoeveel procent van de verstoringen, vertragingen en afgeschafte ritten tijdens de vorige jaren zijn te wijten aan onderhoudswerken op het tramnet?

8. Het omvallen van een bekabelingspaal in december 2017 deed de alarmbel luiden omtrent het onderhoud van de traminfrastructuur. In zijn antwoord verwees de minister naar de betrokken paal als "een paal van een oud type (20-25 jaar oud) die destijds niet gecoat werd tegen roest. ... Dergelijke palen worden al geruime tijd niet meer gebruikt". Aanvullend gaf hij aan dat werd overgegaan tot een systematische vervanging van oude bovenleidingpalen bij controle.

- a) Wordt de leeftijd van de bekabelingspalen bijgehouden? Zo ja, hoe wordt dit gedaan en kan de minister dit overzicht bezorgen?
- b) Hoeveel van dergelijke oude palen zijn nog terug te vinden in Antwerpen? Zijn ze ook nog terug te vinden in Gent of op het traject van de kusttram?
- c) Worden alle oude palen nu actief en preventief vervangen, of enkel bij tekenen van gevaar? Op welke termijn zouden deze palen verdwenen moeten zijn? Met andere woorden, wat is de maximale levensduur van dergelijke palen?
- d) Hoe intensief worden de bekabelingspalen gecontroleerd?

BEN WEYTS

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

ANTWOORD

op vraag nr. 916 van 22 maart 2018

van **ORRY VAN DE WAUWER**

1. In 2018 wordt een bedrag van 37 miljoen euro voorzien voor spoorwerken. Dit bedrag is samengesteld uit investeringen voor doorstroming (12 miljoen euro - Lombardsijde) en spoorwerken (25,1 miljoen euro). De werken in Lombardsijde, die gelet op het verleggen van het tracé in functie van een betere doorstroming en veiligheid onder de investeringscategorie 'doorstroming' staan, betreffen uiteraard ook de vervanging van de sporen.
2. De Lijn heeft met externe ondersteuning initiatieven genomen om de conditie van de infrastructuur volledig in kaart te brengen. Het is op basis van deze objectieve conditiemetingen dat er wordt geïnvesteerd in vervanging dan wel onderhoud. Dit wordt m.a.w. geval per geval beoordeeld.
3. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de onderhouds- en investeringsmiddelen betreffende de spoorinfrastructuur van De Lijn deze legislatuur:

Onderhoud	Spoor	2014	2015	2016	2017
	WVL	3.108.714	2.305.972	2.943.997	2.297.307
	Ant	3.681.410	5.326.450	3.861.386	4.385.206
	OVL	2.372.888	2.269.624	2.560.883	2.833.924
	TOTAAL Onderhoud	9.163.012	9.902.046	9.366.266	9.516.437
Investering	Ant	946.529	1.299.089	764.289	11.318.500
	OVL	4.255.054	2.461.525	3.780.244	1.740.000
	WVL	9.923	135.493	455.374	4.729.000
	CD		527.682	65.400	222.500
	TOTAAL Investering	5.211.506	3.896.108	4.999.907	18.010.000
TOTAAL (investering + onderhoud)		14.374.518	13.798.154	14.366.174	27.526.437

Voor 2018 wordt op basis van de begrotingsaanpassing momenteel nog een geactualiseerd investeringsprogramma opgesteld. De onderhoudsbudgetten zullen echter op dezelfde hoogte blijven liggen en zoals eerder aangehaald wordt er voor vervangingsinvesteringen in 2018 minstens zo'n 37 miljoen euro uitgetrokken.

Met de beschikbare budgetten wordt ongeveer 143,5 km spoor onderhouden. De hoeveelheid bovenleiding is vergelijkbaar. Hiermee wordt dagelijks onderhoud uitgevoerd, alsook worden minder frequente onderhoudswerken (bij De Lijn worden dit "Groot onderhoudswerken" genoemd) uitgevoerd. Dit dagelijks en groot onderhoudswerk heeft tot doel de sporen in optimale conditie te houden teneinde de verwachte levensduur van het spoor te halen (m.a.w. zullen de vervangingsinvesteringen oplopen wanneer het budget voor onderhoud te laag is). De recente uitbreidingen van het net werden allen in PPS uitgevoerd, wat maakt dat het onderhoud inbegrepen zit in de zogeheten DBFM-contracten. Deze worden gefinancierd via de jaarlijkse beschikbaarheidsvergoedingen. Ook deze budgettaire opstoot werd afgelopen jaren opgevangen. De verhoogde investeringsmiddelen voor De Lijn afgelopen jaren laten toe dit te doen zonder dat de budgetten voor andere investeringen afnamen, wel integendeel. Dit is ook duidelijk op te maken uit

de tabel die elke begrotingsronde binnen de memorie van toelichting bij het uitgavendecreet wordt meegegeven.

<i>in miljoen euro</i>	2015	2016	2017	BO2018
jaarlijkse investeringsmachtiging	145,3 (*)	160,4	163,0	164,7
beschikbaarheidsvergoedingen	24,8	27,7	32,8	35,1
aanwending fondsen (Masterplan A'pen, stationsomgevingen)	2,0	4,9	29,7	28,1
Klimaatfonds (versnelde vergroening bussen)			12,5	7,5
Eenmalige overheveling trams (2016 -> 2017)			56,3	
TOTAAL De Lijn	172,1	193,0	294,3	235,4

(*) excl eenmalige studiekosten BAM

Ook bij bovenleiding wordt met het beschikbaar budget dagelijks onderhoud gewerkt. Zo wordt het volledig net bovenleiding te Antwerpen cyclisch (in vijf jaar) volledig onderhouden.

Zoals af te leiden uit de tabel en de toelichting werden in 2017 en in 2018, in afwachting van de volledige inventarisatie (waarover reeds bericht werd in de antwoorden op eerdere parlementaire vragen) reeds extra middelen vrijgemaakt om sporen die "einde levensduur" zijn en de vervanging noodzakelijk, zo snel als mogelijk te vervangen. Op basis van de volledige inventarisatie en meerjarig plan van aanpak dat dit jaar zal afgerond zijn kan dan vanaf het investeringsprogramma 2019 de historische achterstand omtrent de spoorinfrastructuur verder worden weggewerkt.

Ook is het de bedoeling om volgend op de huidige hoge investeringsinspanning versterkt in te zetten op het permanent (preventief) onderhoud, teneinde te voorkomen dat we in de toekomst terug met een infrastructurele achterstand geconfronteerd worden.

4. Er is melding van een onstabiele spoorconstructie tussen de uitrit Van Eeden en de halte aan Gazet van Antwerpen. Om de juiste oorzaak te achterhalen zullen bijkomende specifieke metingen worden uitgevoerd. De oorzaak dient immers gekend te zijn om een oplossing en raming te kunnen uitwerken. In 2018 zal het dossier tot een bestek worden uitgewerkt, zodat in 2019 de opdracht voor uitvoering kan worden gegund.
5. Het totale benodigde budget bestaat uit:
 - een jaarlijks budget voor vernieuwingsinvesteringen;
 - een budget voor grote onderhoudswerken;
 - een budget voor kleine onderhoudswerken en controle;
 - een budget voor risicoreservering.

Het onderhouden van een spoornet vergt continu inspanningen en monitoring.

De Lijn monitort op periodieke basis de staat van de sporen van het ganse net.

Op ruimere schaal werden er door De Lijn - met externe ondersteuning - initiatieven genomen om de conditie van de infrastructuur in kaart te brengen (zie hoger en eerdere parlementaire vragen rond dit thema).

Met deze objectieve metingen zal het plan van aanpak worden onderbouwd en dit jaar gefinaliseerd.

6. Voor wat spoorwerken en werken aan de bovenleiding betreft, is dit afhankelijk van de plaatselijke omstandigheden. Er wordt naar gestreefd maximaal de tramlijn in dienst te houden, eventueel door op één spoor beurtelings te passeren. Indien dit om welke reden dan ook, niet kan, worden er oplossingen op maat gezocht. Bij de begrotingsaanpassing 2018 heb ik speciaal voor dergelijke minder hinder maatregelen bij werken De Lijn een extra exploitatiebudget van 1,5 miljoen euro toegekend.
7. Dagelijks zijn er kleinere en grotere verstoringen op het tramnet.
De oorzaken van deze verstoringen zijn divers en vaak niet te koppelen aan één specifieke reden. De Lijn kon mij dan ook geen exact antwoord aanleveren.
8.
 - a) De leeftijd van een bovenleidingspaal is niet de meest bepalende factor in het geheel. Veel meer bepalend zijn de eventuele behandeling met roestwering, de locatie ervan in combinatie met weers-e.a. externe factoren en eventuele schades. Een overzicht van de leeftijden wordt dan ook niet bijgehouden. De resultaten van de controle- en onderhoudscyclus (zie 8c en 8d) vormen het uitgangspunt voor eventuele onderhoudsacties.
 - b) Zie het antwoord op vraag 8a.
Er zijn nog een aanzienlijk aantal van dergelijke palen op het Antwerpse tramnet aanwezig, weliswaar gecoat tegen roest. Oude palen die nog in goede staat zijn, worden tijdens instandhoudingswerken voorzien van een nieuwe coating om deze bescherming blijvend te houden.
Ook op de kusttramlijn zijn alle bovenleidingpalen voorzien van een bescherming tegen roestvorming. In Gent zijn alle masten van het tramnet vernieuwd.
 - c) Zie het antwoord op vraag 3a.
Het ganse bovenleidingsnet te Antwerpen wordt telkens in een cyclus van vijf jaar onderhouden, waarbij rekening wordt gehouden met de voor het "verslijten" relevante factoren (zie vraag 8a). De bovenleidingspalen van het oude type worden op heden bij dit onderhoud systematisch vervangen. Binnen maximaal vijf jaar zijn deze bovenleidingspalen van het oude type dus allemaal vervangen.
 - d) Zie het antwoord op vraag 3a.
Het ganse bovenleidingsnet te Antwerpen wordt telkens in een cyclus van vijf jaar onderhouden. De bovenleidingspalen worden hierbij gecontroleerd en de bovenleidingpalen van dit oude type worden bij dit onderhoud systematisch vervangen.