

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 936
van **BJÖRN RZOSKA**
datum: 26 maart 2018

aan **BEN WEYTS**

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

De Lijn - Onderhoud traminfrastructuur

Door jarenlang gebrekkig onderhoud kennen de trams en premetro in Antwerpen alsmear meer problemen. Dat bleek bijvoorbeeld ook uit verschillende recente incidenten. Er zijn dus dringend investeringen in nieuwe sporen en bovenleidingen nodig. In 2016 maakte De Lijn een studie op van de staat van alle traminfrastructuur in Antwerpen, Gent en aan de kust. Op basis van die studie moet in juni een gedetailleerd onderhoudsplan voorgelegd worden. Voor deze spoorvernieuwingen heeft de minister de nodige middelen uitgetrokken. De Lijn ontkent overigens dat ze het onderhoud van de spoorinfrastructuur jarenlang heeft verwaarloosd. Ze geeft wel aan dat er nu een meer structurele en preventieve aanpak zal volgen.

Hoe dan ook kunnen de onderhoudswerken nu niet langer uitgesteld worden en zullen ze veel impact hebben. Mogelijk moeten de trams in Antwerpen tijdelijk om de beurt op één spoor rijden, komt er een buspendeldienst of wordt er 's nachts gewerkt. Sommigen vrezen voor ernstige exploitatie-aanpassingen. Te meer daar de onderhoudswerken in Antwerpen op een slecht moment vallen. Sinds de Leien vorig jaar werden 'geknipt', ligt een van de belangrijkste centrale assen in de binnenstad helemaal open. Die werken zullen mogelijk een jaar langer duren en zullen pas begin 2020 klaar zijn. De stad rekende van in het begin op De Lijn om goed bereikbaar te blijven.

Ook in Gent veroorzaken onderhoudsproblemen grote hinder. Tijdens een inspectie in november bleek dat de sporen op tramlijn 4 tussen Ledebergplein en de eindhalte Moscou in een extreem slechte staat zijn. De Lijn legde het traject meteen stil, mogelijk voor twee jaar, waardoor de basisdienstverlening op de helling kwam te staan. Dat wordt nu ondervangen door het inleggen van een vervangbus.

1. Is de minister van mening dat er de laatste jaren voldoende aandacht was voor het onderhoud van de traminfrastructuur? Hadden de huidige problemen voorzien en voorkomen kunnen worden?
2. Is er al zicht op de timing voor de noodzakelijke onderhoudswerken?
3. Welke maatregelen worden genomen om de hinder voor de reizigers tot een minimum te beperken?

BEN WEYTS

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

ANTWOORD

op vraag nr. 936 van 26 maart 2018

van **BJÖRN RZOSKA**

1. Het onderhoud van de sporen wordt uitgevoerd volgens een periodieke cyclus, waarbij een onderscheid wordt gemaakt tussen: dagelijks onderhoud spoor (werkzaamheden uitgevoerd door eigen medewerkers) en groot onderhoud spoor (werken veelal uitgevoerd door derden).

Het dagelijks en groot onderhoudswerk heeft tot doel de sporen in optimale conditie te houden teneinde de verwachte/maximale levensduur van het spoor te halen. Ook de bovenleiding wordt met het beschikbaar budget "dagelijks onderhoud" onderhouden.

Het jaarlijks onderhoudsbudget bedraagt zo'n 9,5 miljoen euro en steeg de afgelopen jaren lichtjes (2014: 9,1 miljoen euro).

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

Op het einde van de levensduur dienen de sporen te worden vervangen. Dat zijn dan investeringen die worden gerealiseerd met bovenvermelde investeringsbudgetten (die losstaan van de eerder vernoemde 9,5 miljoen euro).

Er is uiteraard een inherente link tussen beide types investeringen: de vervangingsinvesteringen lopen op wanneer het budget voor onderhoud te laag is. In 2017 en in 2018, in afwachting van de volledige inventarisatie (waarover reeds bericht werd in de antwoorden op eerdere parlementaire vragen en waarnaar in de

vraagstelling ook verwezen wordt) heb ik 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.

2. De stappen rond de inventarisatie die afgelopen maanden werden gezet, hebben, in combinatie met de beschikbare investeringskredieten, reeds toegelaten om in 2018 maximaal werk te maken van de vervanging van de prioritair aan te pakken sporen. Meer concreet betreft het:
 - Antwerpen:
 - o Guldenvlies: de werken zijn lopende – het einde van de werken is voorzien voor voorjaar 2019;
 - o Herentalsebaan: de werken zijn net gestart in 2018 en worden voorzien tot eind december 2018.
 - Gent:
 - o Vervaeenestraat: de start van de werken is voorzien april in 2019 tot het einde van de zomer 2020.

Een meerjarig plan van aanpak zal worden gefinaliseerd op basis van de inventarisatie deze zomer.

3. Algemeen is het zo dat de gevolgen van spoorwerken en werken aan de bovenleiding steeds afhankelijk zijn van de plaatselijke omstandigheden. De Lijn doet er alles aan om de hinder te beperken voor een zo groot mogelijke groep gebruikers. Daarbij zal maximaal worden getracht toch (zij het beperkt) tramverkeer te behouden, zoals dit momenteel het geval is bij de werken in de Gulden Vliesstraat in Berchem. Daar passeert de tram beurtelings op één spoor, terwijl aan het andere spoor wordt gewerkt. Als dit niet kan, worden vervangbussen ingezet over een traject dat zo dicht mogelijk bij het tramtracé aansluit.

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.