

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 895
van **ORRY VAN DE WAUWER**
datum: 28 mei 2020

aan **LYDIA PEETERS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

De Lijn Antwerpen - Traminfrastructuur - Spoorvernieuwingen 2020

In het 'renovatieprogramma traminfrastructuur - meerjarenplan 2019-2023' van De Lijn is een lijst terug te vinden met de verschillende geplande werken aan de traminfrastructuur van de drie Vlaamse tramnetten. Het geïntegreerd investeringsprogramma (GIP) 2020 dat goedgekeurd werd midden mei 2020, neemt heel wat van deze engagementen over. Er zijn daarbij ook enkele projecten die aanvankelijk in 2019 gepland werden en met budgetverschuivingen.

1. In het 'renovatieprogramma traminfrastructuur - meerjarenplan 2019-2023' werd in de heraanleg van de sporen op Linkeroever (ter waarde van 3.310.000 en 401.000 euro) voorzien in 2019. In het GIP 2020 staan deze werken ingepland voor 8.275.000 euro onder nummer GIP001697/01 en 425.000 euro onder nummer GIP001697/02.

Wat is de reden dat de kosten van de spoorvernieuwingen op Linkeroever met bijna vijf miljoen euro stijgen, van 3.711.000 euro naar 8.700.000 euro? Waarom werd de planning van deze werken van 2019 naar 2020 verschoven? In het vorige antwoord van de minister over de spoorvernieuwingen op Linkeroever werd de ingebruikname in 2022 vooropgesteld (schriftelijke vraag nr. 585 van 20 februari 2020). Is dit nog steeds haalbaar met deze verschuiving?

2. Aansluitend bij deelvraag 1 wordt 100.000 euro opgenomen voor de spoorvernieuwing van de P+R Linkeroever onder nummer GIP001675/01. Ze werd niet opgenomen in het 'renovatieprogramma traminfrastructuur - meerjarenplan 2019-2023'.

Welke concrete werken worden hiermee gepland? Zijn dit extra werken waarin niet voorzien was?

3. In het 'renovatieprogramma traminfrastructuur - meerjarenplan 2019-2023' werd in 2019 in 200.000 euro voorzien voor de spoorvernieuwing aan de Theunisbrug in Merksem. In het GIP 2020 is deze investering terug te vinden in 2020 onder nummer GIP003210/01, en ter waarde van 800.000 euro.

Welke redenen zijn er voor deze verschuiving in timing en welke impact heeft dit op de werf? Welke verklaringen zijn er voor de verviervoudiging van het oorspronkelijke budget?

ANTWOORD

op vraag nr. 895 van 28 mei 2020

van **ORRY VAN DE WAUWER**

1. Sinds 2018 is gebleken dat de grondkarakteristieken zo slecht zijn dat enkel met funderingspalen de nodige stabiliteit van de trambaan kan gegarandeerd worden. Dit is een grote meerkost. De tram - en bushaltes Halewijn werden ook mee opgenomen in het project. De wisselkam aan Regatta wordt ook mee vernieuwd. Het type aanbesteding werd aangepast om de indienststelling in 2022 te halen.
2. In het kader van de werken Oosterweel komt er een nieuwe P+R op de Blancefloerlaan. Deze som is voorzien voor eventuele werken voor het verleggen van tractiekabels rondom het tractiestation of werken aangaande het nabijgelegen nieuwe chauffeurslokaal.
3. De 800.000€ welke voorzien was in het meerjarenplan zal niet volledig opgebruikt worden. Een deel (+/-120k€) van de initiële 200.000€ is gebruikt voor de bijkomende vernieuwing van de spoorbocht ter hoogte van de Van Der Delftstraat. De overige 600.000 was voorzien om de pas ingeschatte meerkost (bovenleidingswerken aanloophelling vallen kostelijker uit dan oorspronkelijk voorzien) voor de bijkomende werken – vernieuwen van de aanloophelling Theunisbrug – mee te financieren. (+/- 350k€).

De reden voor de verschuiving in timing is te wijten aan het uitblijven van een consensus bij de openbare besturen omtrent de kostenverdeling van de bijkomende vernieuwing van de aanloophelling Theunisbrug.