

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 57
van **ORRY VAN DE WAUWER**
datum: 8 oktober 2020

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

De Lijn Antwerpen - Tramwissels

Een jaar geleden vroeg ik een overzicht van de geautomatiseerde wissels op het Antwerpse tramnetwerk en wat de infrastructurele toestand van deze wissels is. De minister antwoordde dat defecte wissels onmiddellijk worden hersteld en hiervoor in een 24/7 technische wachtdienst voorzien is. Daarnaast is er een programma opgemaakt voor het prioritair vervangen van wissels. Eind juni werd een presentatie gegeven binnen De Lijn over de werken aan de Antwerpse traminfrastructuur. Daaruit blijkt dat de levensduur van wissels een pak lager ligt dan de levensduur van het spoor (10 tot 15 jaar ten opzichte van 30 jaar) en dat er geen raamcontract meer loopt in onderhoud of herstelling. Evenwel blijkt uit inventarisatie dat van de 141 wissels op het Antwerpse tramnet er 39 zijn met een verouderde gronduitrusting, 7 met verouderde sturing en 13 die een volledige vervanging moeten ondergaan. Ondanks corona en het wegvallen van het raamcontract voor de wissels wisten de eigen diensten van De Lijn afgelopen jaar zelf enkele wissels aan te pakken binnen geplande spoorvernieuwingen (Astridplein, Harmonie enzovoort). In het indicatieve meerjarenplan 2021-2024 van de minister staan ook enkele assen opgenomen voor spoorheraanleg waar de problematische wissels zich bevinden.

1. Kan er meer uitleg gegeven worden over het raamcontract onderhoud en herstelling van de wissels dat eind 2019 afliep zonder verlenging? Om welke redenen werd dit raamcontract niet verlengd, welke dienstverlening werd er verkregen binnen dit raamcontract, en hoe moest/moet de periode tot een nieuw raamcontract overbrugd worden?
2. Wat is de stand van zaken voor het afsluiten van een nieuw raamcontract? In welke dienstverlening wordt daarin voorzien, voor welke periode en budget wordt dit afgesloten?
3. Hoe zullen de bovenvermelde wissels die aandacht behoeven, worden aangepakt?
Graag een overzicht van de wissels en locaties in kwestie, meer uitleg over het concrete probleem, en het plan van aanpak voor deze drie categorieën wissels:
 - a) 39 wissels met een verouderde gronduitrusting;
 - b) 7 wissels met een verouderde sturing;
 - c) 13 wissels die volledig vervangen dienen te worden.
4. Hoe vaak moet het technische team belast met het onderhoud en herstelling aan de wissels ingezet worden? Is het nodig om dit technische team uit te breiden?

5. Kan de minister het programma bezorgen ter vervanging van defecte wissels dat vermeld werd in het antwoord op mijn vorige schriftelijke vraag?
6. In de presentatie van De Lijn wordt een overzicht gegeven van de meest kritieke wissels waar nog geen herstellingen aan uitgevoerd konden worden. Aan deze wissels werd een snelheidsbeperking van 10 of 15 km/u afgedwongen door de slechte toestand van de wissels. De minister gaf mee dat het vervangen en herstellen van defecte wissels prioriteit is.

Graag voor elk van de volgende wissels/locaties een stand van zaken en de toekomstplanning om de dienstverlening te verzekeren en de veiligheid te garanderen:

- a) Keerlus Schoonselhof, categorie kritiek;
- b) Stelplaats Hoboken, categorie kritiek;
- c) Keerlus Eksterlaar, categorie aandacht;
- d) Cogels Osylei, categorie aandacht;
- e) Keerlus Silsburg, categorie aandacht;
- f) Bochten Zwijndrecht Park, categorie kritiek;
- g) Keerlus Melsele, categorie kritiek;
- h) Rolwagenstraat, categorie kritiek;
- i) Belgiëlei, categorie aandacht;
- j) Blancefloerlaan, categorie aandacht;
- k) Schoenmarkt, Meirbrug, Huidevettersstraat, Lange Gasthuisstraat, categorie kritiek.

ANTWOORD

op vraag nr. 57 van 8 oktober 2020

van **ORRY VAN DE WAUWER**

In de vraag wenst De Lijn een aantal zaken te verduidelijken. Een elektrische wissel bestaat uit een mechanisch stuk spoor (wisseltoestel) dat plus minus 20 jaar meegaat. Daarnaast hebben we een elektromechanisch tuig (wisselbak) welke een levensduur heeft van 10 à 15 jaar. Hier bijkomend zijn er nog essentiële onderdelen, o.a. de wisselsturing en gronduitrusting.

1. Het vorige raamcontract was aan het einde van zijn looptijd (eind 2019) en kon niet meer verlengd worden. Dit raamcontract omvatte enkel de levering van onderdelen noodzakelijk voor het herstel en instandhouding van de elektrische- en mechanische wissels. In dit contract was er geen dienstverlening en/of onderhoud/herstelling inbegrepen. Het onderhoud en herstelling gebeurde steeds door de technische diensten binnen De Lijn, met eventuele ondersteuning van de leverancier vergoed via aparte bestellingen. Om de tussenperiode op te vangen tussen het oude en het nieuwe raamcontract is er een inschatting gemaakt van hoeveelheid benodigde onderdelen, en zijn deze onderdelen besteld en op stock genomen. Deze stock gebruikt De Lijn nu voor de onderhouds vervangingen.
2. Het aanbestedingsdossier voor het nieuwe raamcontract is gepubliceerd. De onderhandelingen hiervoor zijn lopende.

Het contract omvat het leveren van alle componenten nodig om een wisselinrichting te voorzien: aandrijving, sturing, gronduitrusting etc. Het contract omvat daarnaast ook een uitgebreide opleiding van de werknemers van de technische diensten binnen De Lijn. Daarnaast is er ook een levering voorzien van diverse diagnosetoestellen. Voor de duurtijd van het nieuwe contract is er een optie voorzien om onderhoud op de elektrische- en mechanische wissels te bestellen.

Periode van het nieuwe raamcontract: 4 jaar en 4 maal verlengbaar met 1 jaar.

Omwille van de lopende onderhandelingen en het publieke karakter van deze vraag, kan De Lijn momenteel geen uitspraken doen wat budget betreft.

3. Voor de locaties en de wissels, zie het bestand in bijlage. Deze locaties zullen aangepakt worden in functie van verschillende criteria zoals impact op exploitatie, graad van uitval en betrouwbaarheid. Er is een planning opgemaakt voor 2021 zodat De Lijn deze werken op een gestructureerde manier kan uitvoeren.
 - a) Verouderde gronduitrusting omvat de bekabeling en detectiesystemen ten behoeve van een wissel. Veelal omvatten deze werken het vrijmaken van het spoorgebied en het openbreken van de bestrating om de spooraansluitingen en bekabeling te vernieuwen tot in de stuurkast.
 - b) Verouderde sturingen (20 à 25 jaar) hebben hun levensduur overschreden en wisselstukken zijn niet meer op de markt verkrijgbaar. Het vervangen van deze sturingen omvat onder andere het vervangen van de bekabeling, spoordetectie, wissel, en gedeelte spoor.

- c) De te vervangen wissels zijn nog oude wissels waarvoor vandaag geen wisselstukken meer te verkrijgen zijn. Ook hier dringt een volledige vernieuwing van de volledige wisseluitrusting zich op.
- 4. De technische teams worden dagdagelijks ingezet voor het onderhoud en herstel van de wisselinfrastructuur. Hun dagtaak bestaat uit preventief onderhoud, maar bij een storing aan een wissel zal dit prioritair behandeld worden. Deze technici worden ook ingezet voor de geplande wisselrevisies besproken in vraag 3.

Momenteel is De Lijn deze teams stelselmatig aan het uitbreiden, maar dit vereist heel specifieke kennis die moeilijk op de markt te vinden is, vandaar dat De Lijn specifieke profielen rekruteert (electro-mechanici) en deze werknemers intensief wil opleiden in de materie.

- 5. De vervanging van de defecte wissels wordt gepland naargelang de dringendheid. Hierbij wordt er ook rekening gehouden met de benodigde voorbereidingstijd (aanvraag vergunningen etc.).

Er is een planning gemaakt voor 2021 (zie bijlage), echter wil De Lijn hier benadrukken dat dit onder voorbehoud is van onvoorziene omstandigheden.

Het is hoe dan ook de ambitie van De Lijn om alle elektrische wissels in Antwerpen op punt te krijgen en te houden zowel qua betrouwbaarheid als robuust onderhoud.

- 6. Ter verduidelijking: op de spoortoestellen (wissels, kruisingen, uitzettoestellen) is de algemene regel dat er max 15 km/u gereden mag worden. De snelheidsbeperkingen waar gewag van wordt gemaakt zijn de snelheidsbeperkingen wegens de slechte toestand van de sporen. Onderstaande is dan ook een lijst van de slechte toestand van de sporen.

- a) Keerlus Schoonselhof, categorie kritiek;
Hier moet het spoor worden. Deze werkzaamheden zijn gepland om in november 2020 uitgevoerd te worden (onder voorbehoud onvoorziene omstandigheden)

- b) Stelplaats Hoboken, categorie kritiek;
Het gaat hier niet over de stelplaats, maar over het kruispunt Antwerpsesteenweg/Jan Van de Wouwerstraat. Deze werkzaamheden omvatten de vervanging van 3 elektrische wissels en zijn eveneens gepland in november 2020 (onder voorbehoud onvoorziene omstandigheden).

Betreffende de spoorbochten in de Jan Van De Wouwerstraat die in slechte toestand zijn, wordt er gekeken om deze op te lassen. Analyse hieromtrent is momenteel bezig.

- c) Keerlus Eksterlaar, categorie aandacht;
Voor deze locatie is er geen onderhouds vervanging gepland, maar is er wel een snelheidsbeperking van 10 km/u ingevoerd. Deze keerlus valt binnen de werfzone van het project Boekenberglei en wordt in dit project definitief opgebroken en komt niet meer terug. Project voorzien: eind 2021

- d) Cogels Osylei, categorie aandacht;
Voor deze zone is een vernieuwing voorzien in een project (uitvoering 2022). Dit dossier is De Lijn samen met de stad Antwerpen aan het voorbereiden. Tot dan wordt de toestand in de gaten gehouden en de nodige onderhoudswerken gedaan.

- e) Keerlus Silsburg, categorie aandacht;

Deze zone zal eveneens vernieuwd worden in een project samen met de stad Antwerpen, maar dit dossier dient nog opgestart te worden.

- f) Bochten Zwijndrecht Park, categorie kritiek;
Hier dient het spoor vervangen te worden. Deze werkzaamheden zijn gepland voor uitvoering november 2020 (onder voorbehoud van onvoorziene omstandigheden).
- g) Keerlus Melsele, categorie kritiek;
Hier dienen ook de sporen vervangen te worden. Deze werkzaamheden zijn volop in uitvoering.
- h) Rolwagenstraat, categorie kritiek;
Uit analyse blijkt deze zone niet meer kritiek, maar krijgt eerder de categorie aandacht. Echter dient deze zone nog wel de komende jaren vernieuwd te worden om problemen te vermijden. Hiervoor zullen dan ook middelen voor ingezet worden.
- i) Belgiëlei, categorie aandacht;
Voor deze zone is een aanbestedingsdossier lopende. Na het vergelijken van de offertes zal aan een inschrijver de opdracht toegewezen worden in de komende maanden, hierna pas kan De Lijn meer duidelijkheid geven over de uitvoering.
- j) Blancefloerlaan, categorie aandacht;
Voor deze zone is een aanbestedingsdossier lopende. Na het vergelijken van de offertes zal aan een inschrijver de opdracht toegewezen worden in de komende maanden, hierna pas kan De Lijn meer duidelijkheid geven over de uitvoering.
- k) Schoenmarkt, Meirbrug, Huidevettersstraat, Lange Gasthuisstraat, categorie kritiek.
Voor deze zone is een vernieuwing voorzien in een project. Dit dossier is De Lijn samen met de stad Antwerpen aan het voorbereiden, tot dan wordt de toestand in de gaten gehouden en de nodige onderhoudswerken gedaan. Zo zijn er de afgelopen maanden de benodigde spoorbochten in onderhoud vervangen.

BIJLAGE

[Overzicht locaties en wissels](#)