

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 157

van **STIJN BEX**

datum: 27 oktober 2022

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Onderhoud tramsporen - Inventarisatie

Op 5 mei 2022 besprak de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken een vraag van Bert Maertens over het structurele onderhoud van de tramsporen. In Gent reden de trams in sommige straten amper 10 kilometer per uur als gevolg van de slechte staat van de tramsporen. De minister bevestigde dat een aantal sporen op het einde van hun levensduur zitten en vervangen moeten worden. Voor de sporen in kwestie is een oppervlakkig onderhoud niet meer aan de orde.

Op de vraag naar de staat van andere tramsporen antwoordde de minister dat De Lijn bezig was met een totaaloverzicht van de toestand van de sporen op het bestaande tramnet.

In het geïntegreerd investeringsprogramma (GIP) van 2022 was er voor spoorweginvesteringen voor trams (tractienet en rails) 21.5 miljoen euro uitgetrokken voor Antwerpen en 6.5 miljoen euro voor Gent. De minister gaf al aan dat die investeringen in 2023 moeten stijgen gezien de noden in Gent.

1. Is de inventaris van de staat van de tramsporen (Gent, Antwerpen en Kusttram) al beschikbaar?
 - a) Zo ja. Kan de minister de inventaris bezorgen?
 - b) Zo niet, tegen wanneer kan het parlement die inventaris verwachten?
2. Werd ook een kostenraming gemaakt voor het wegwerken van de onderhoudsachterstand van tramsporen (rails en tractienet)?
 - a) Zo ja, kan de minister de kostenraming bezorgen?
 - b) Zo niet, tegen wanneer kan het parlement die kostenraming verwachten?
3. Op welke termijn wil de minister de onderhoudsachterstand van tramsporen (rails en tractienet) wegwerken? Bestaat er een planning voor de aanpak van prioritaire verbindingen?
4. Welk budget is jaarlijks nodig om te voorkomen dat de tramsporen (rails en tractienet) nieuwe onderhoudsachterstand oplopen?
5. Welke budgetten zal de minister in 2023 uittrekken voor het onderhoud aan tramsporen (rails en tractienet) in respectievelijk Gent, Antwerpen en de aan kust?

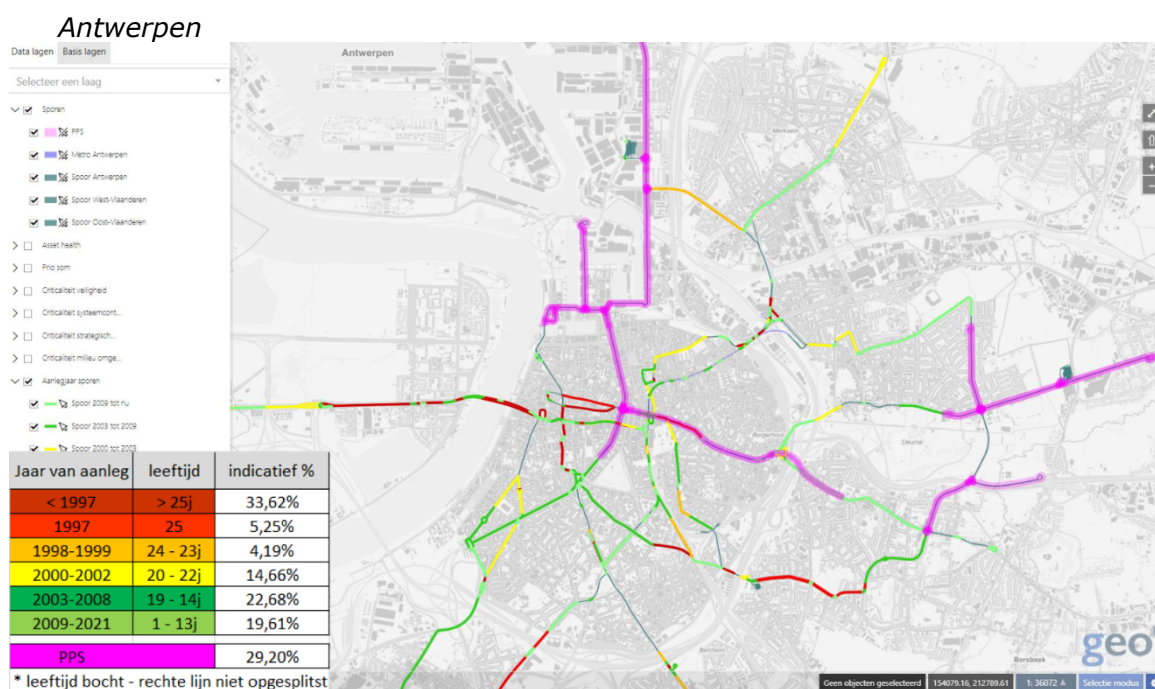
ANTWOORD

op vraag nr. 157 van 27 oktober 2022
van **STIJN BEX**

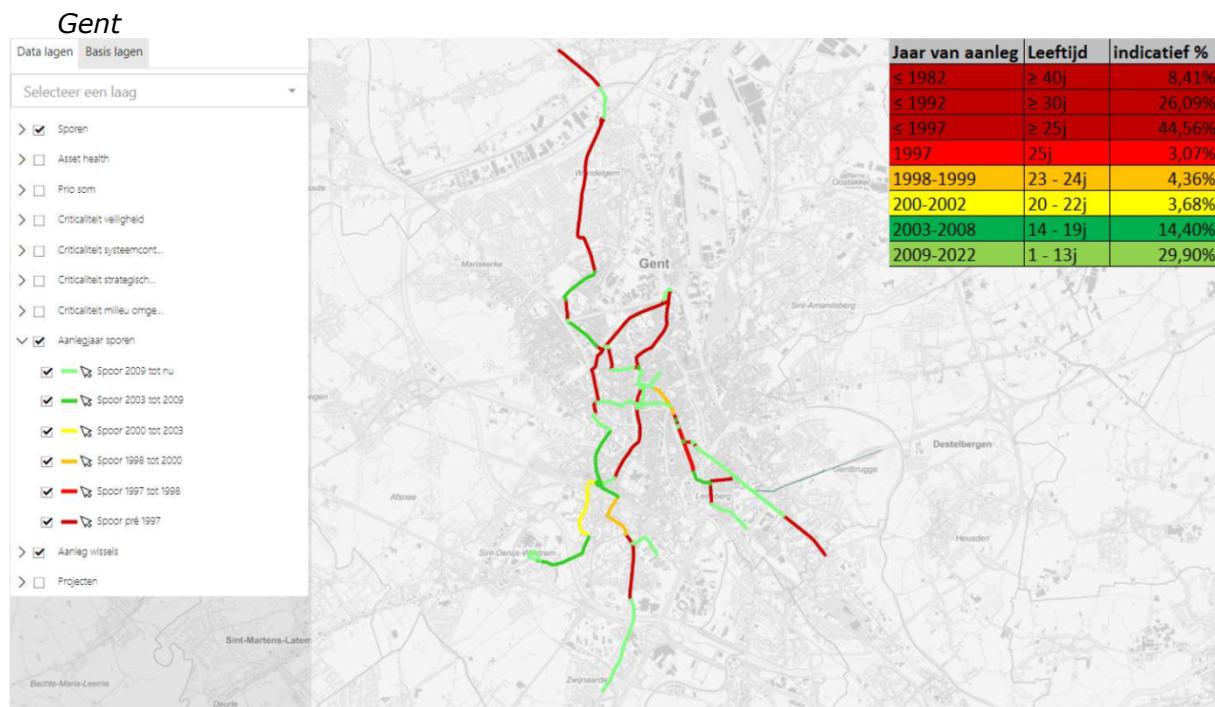
1. De Lijn heeft een systeem uitgewerkt voor de objectieve beoordeling van de prioriteit van de spoorvernieuwingsprojecten in het meerjarenprogramma. Het doel hierbij is om projecten onderling objectief te kunnen prioriteren. Dit systeem werd toegepast op de projecten die vandaag in het meerjarenprogramma opgenomen zijn.

Hieronder vindt u een overzicht van de Asset Health op basis van de ouderdom van de sporen. Dit geeft een beeld van de toestand van het sporennetwerk van De Lijn. Hierbij moet er rekening mee gehouden worden dat de gemiddelde levensverwachting van een spoorbedding op 25 jaar ligt.

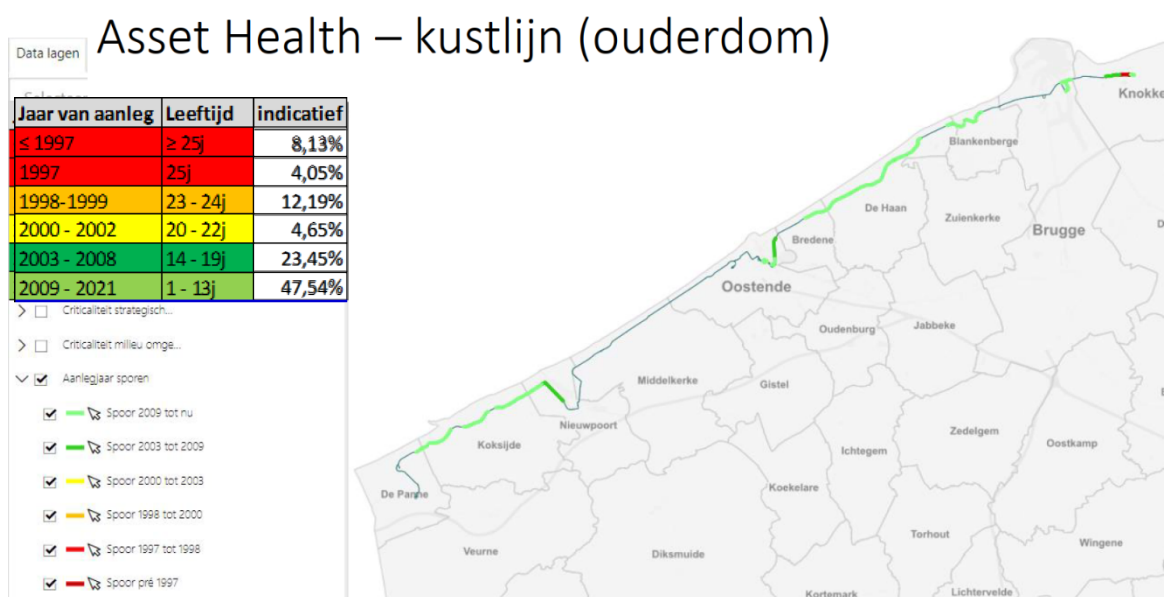
In 2023 staat de start van een nieuwe meetcampagne gepland. Op basis daarvan kan De Lijn de Asset Health nog verder verfijnen.



De Lijn heeft de laatste jaren ook een aantal tramsporen in gebruik genomen die via een PPS-constructie zijn gebouwd (publiek-private samenwerking). Het onderhoud van deze sporen wordt gedurende de looptijd van de PPS-overeenkomst door de private partner opgenomen. Daarom heeft De Lijn deze sporen als een aparte categorie 'PPS' opgenomen. Na afloop van de PPS-overeenkomst kunnen deze spoortracés op dezelfde manier opgevolgd en beheerd worden als de andere spoortracés.



Kust



De cijfertabel geeft de toestand op het terrein weer; op de kaart moet de input nog verwerkt.

Voor de kust is er geen achterstand. De infrastructuur die vervangen moet worden, staat op de planning om tijdig vervangen te worden.

2. Om het netwerk in conditie te houden, moet er jaarlijks gemiddeld een percentage van de waarde van de traminfrastructuur geïnvesteerd worden in vervangingsprojecten.

In het openbaredienstencontract zijn bedragen opgenomen die De Lijn in staat moeten stellen om de komende jaren stelselmatig de achterstand op vlak van instandhoudingsinvesteringen in te lopen.

Instandhoudingsinvesteringen sporen en vergunningen	2023	2024	2025	2026	2027
In K euro	45.878	46.111	56.633	43.778	44.378

De achterstand wegwerken doet De Lijn vooral door de noodzakelijke investeringen voor spoorvernieuwingen op te drijven.

- 3-4.- Op basis van de huidige inzichten zou de historische achterstand vermoedelijk tegen 2030 weggewerkt zijn. Een belangrijke reden daarvoor is, naast de beschikbaarheid van middelen en resources, het samenspel en afstemming met de andere stakeholders (met lokale besturen, rioolbeheerders en nutsbedrijven). De Lijn werkt volgens een gefaseerde aanpak opgemaakt in nauwe noodzakelijke samenwerking met de lokale besturen, nutsmaatschappijen, ... en houdt ook rekening met de impact op exploitatie (en dus haar reizigers), de eigen capaciteit en de capaciteit van aannemers.
- Om de juiste prioriteiten te kunnen stellen, werd er een prioriteringssysteem uitgewerkt (zie ook antwoord bij vraag 1). Dit zou De Lijn in staat moeten stellen om de ter beschikking gestelde budgetten te besteden aan de zones met de hoogste nood, waarbij het systeem rekening houdt met strategische belangen.

Door de inzet van extra middelen en door de prioritering, en rekening houdend met de nodige fasering wil De Lijnen stabiliteit bieden op het tramnetwerk. Tegen 2030 wil De Lijn dan van een 'gezonde' situatie verder werken.

5. In 2023 is 65,0 miljoen euro voorzien voor de financiering van spoorvernieuwingenprojecten. Voor het net in Gent werd 7,43 miljoen euro gereserveerd, voor Antwerpen (inclusief tractie) 31,58 miljoen euro en voor de kust 25,3 miljoen euro. Voor overkoepelende projectondersteuning werd 1,2 miljoen euro voorzien.

Deze cijfers van 1 kalenderjaar geven geen correcte beeld van de investeringsinspanning die in elke regio de volgende jaren gedaan zullen worden. Veel heeft te maken met afstemming met lokale overheden, rioolbeheerders en nutsbedrijven. De Lijn plant bv. in 2024 een hoger investeringsgraad in Gent. Dit en de immer complexere dossiers (bijvoorbeeld om een omgevingsvergunning te krijgen) maken dat de verdeling per net over de jaren heen momenteel eerder onregelmatig is. Als de achterstand weggewerkt is en De Lijn verder staat in toekomstgericht assetmanagement, zal dit mogelijk stabiliseren.