

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1440

van **ORRY VAN DE WAUWER**

datum: 16 juni 2023

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Premetro Antwerpen - Infrastructuurconditie en onderhoud

Het Antwerpse premetronetwerk vervoert dagelijks bovengronds en ondergronds duizenden reizigers naar hun bestemming. Die infrastructuur heeft heel wat onderhoud, zeker gezien de leeftijd van de oudste onderdelen. Ondanks de inhaalbeweging die de minister inzette voor het onderhoud van de infrastructuur, blijven de noden enorm.

In de commissie Mobiliteit en openbare werken antwoordde de minister recent op een vraag van collega Imade Annouri dat de oudste premetro-onderdelen toe zijn aan een grondige renovatie. Uit een analyse van De Lijn blijkt dat de sporen toe zijn aan vernieuwing, dat er op bouwkundig vlak sprake is van waterinfiltratie en betonrot en dat de kabelgoten en verlichting moeten worden vervangen. De Lijn is op dit ogenblik in detail aan het bestuderen wat de verschillende mogelijke scenario's zijn om de grondige renovatie aan te pakken.

1. In het verleden werden specifieke onderhoudsinvesteringen gepland voor het bouwtechnisch beheer van de premetro in het geïntegreerd investeringsprogramma (GIP). In het doorkijk GIP 2023 werd hiervoor nog 9.000.000 euro gereserveerd onder GIP001690/01.

Om welke reden worden dergelijke onderhoudskredieten niet langer opgenomen in het ontwerp en definitieve GIP 2023?

2. Welke onderhoudsinvesteringen werden in 2022 en 2023 gepland in het Antwerpse premetronetwerk? Kan een overzicht gegeven worden van de verschillende projecten?

Kan er een overzicht gegeven worden van de huidige staat van de infrastructuur van de Antwerpse premetro? In het verleden liet minister Weyts een objectieve conditiemeting van de traminfrastructuur opstellen, onlangs liet De Lijn een nieuwe analyse van de infrastructurele toestand uitvoeren. Wat is de budgettaire nood?

3. Kan de analyse of conditiemeting van de infrastructurele toestand van het premetronetwerk als bijlage bijgevoegd worden? Kan het huidige 'Investeringsplan 2023' van De Lijn en het 'Renovatieprogramma Traminfrastructuur meerjarenplan 2024-2028' voor de investeringen van De Lijn bijgevoegd worden?
4. In de projectfiches modal shift binnen het Toekomstverbond worden enkele gigantische infrastructuurprojecten naar voren geschoven om de modal shift te faciliteren. Daarin zitten een achttal projecten voor nieuwe infrastructuur om het tramnetwerk uit te breiden. De raming van twee van deze projecten brengt de

kostprijs al op 992.000.000 euro. De totale kostprijs van die acht projecten moet nog verder onderzocht worden, de realisatie wordt vooropgesteld tegen 2030.

Volgt de minister dat het onderhoud en de optimalisatie van de bestaande infrastructuur een grotere prioriteit is dan de bouw van grote nieuwe tramprojecten? Op welke manier geyuigt de inzet van meer dan een miljard euro (raming van 2/8 tramprojecten) aan nieuwe infrastructuur van goede keuzes, terwijl tegelijk de minister erkent dat De Lijn kampt met grote onderhoudsachterstand en dat de budgetten beperkt zijn en de noden immens?

ANTWOORD

op vraag nr.1440 van 16 juni 2023

van **ORRY VAN DE WAUWER**

1. Aangezien het over onderhoudskosten gaat worden deze niet via CAPEX middelen (en dus terug te vinden in het GIP) gefinancierd maar via OPEX middelen. De opdracht voor het bouwtechnisch beheer van de premetro loopt dus nog steeds, maar via OPEX middelen. In het GIP 2023 werd hiervoor 900.000 euro gereserveerd, geen 9.000.000 euro.
2. Overzicht voor 2022 en 2023:
 - o Raamcontract instandhoudingswerken Premetro Antwerpen
 - o Vernieuwing roltrappen Meir
 - o Revisie roltrappen CNIM (deel 1 en deel 2)
 - o Studieopdracht m.b.t. de geplande tunnelrenovatie

Een historische investerings-/onderhoudsachterstand bij De Lijn is gekend. De investeringen die de voorbije jaren zijn gebeurd in sporen en signalisatie, in de premetro, in tractie en bovenleiding, waren gedurende een bepaalde periode vrij laag.

In het kader van het Openbaredienstencontract zijn er ook specifiek middelen vrijgemaakt voor de periode 2023-2027 voor investeringen in traminfra.

De premetrokokers zijn in gebruik sinds de jaren 70 en zijn aan een grondige renovatie toe zijn. Momenteel bekijkt De Lijn een aantal scenario's om de premetrokokers "As open hellingen Belgiëlaan en Mercatorstraat-Plantin-Diamant" en "as Driehoek-Groenplaats-Van Eeden- open helling Linkeroever" te gaan renoveren. Welk scenario uiteindelijk gekozen wordt, zal impact hebben op prijs, timing, duur, aanpak ... Daar kan De Lijn nu nog niet op vooruit lopen.

3. Zie het antwoord op vraag 2. Het investeringsplan 2023 is terug te vinden in het GIP.
4. Er wordt logischerwijze eerst ingezet op onderhoud en beheer van bestaande infrastructuur. De ~~breednodige~~ inhaaloperatie qua traminfrastructuur is lopende en zal ook nog een aantal jaren moeten doorlopen, met als doel daarna op een gezond ritme van instandhoudingswerken (en -investeringen) te kunnen komen. Naast het DBFM project 'Premetro Kerkstraat- Pothoekstraat', de laatste ongebruikte premetro tunnel in Antwerpen, die zal zorgen voor een belangrijke capaciteitsuitbreiding van het huidige premetronetwerk inclusief het in gebruik nemen van 4 premetrostations.

Wanneer we dan kijken naar de langere termijn in het kader van de modal shift en de leefbaarheid kreeg op 21 april 2023 een specifieke programmagroep de taak toebedeeld om de besluitvorming op Vlaams niveau, Vervoerregio Antwerpen en stad Antwerpen rond Modal Shift Projecten van het Toekomstverbond op elkaar af te stemmen en een gedragen uitvoeringsprogramma aan de Vlaamse Regering voor te leggen met het oog op verdere (financiële) besluitvorming. De keuzes zijn maw nog niet gemaakt.

Beide, instandhouding van de huidige infra én uitbreidingsplannen, zijn belangrijk om te zorgen dat in de toekomst openbaar vervoer een grotere rol kan spelen in het dicht stedelijke weefsel van de vervoerregio Antwerpen.