

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 485
van **ORRY VAN DE WAUWER**
datum: 30 januari 2020

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

De Lijn Antwerpen - Ongebruikte premetrokker Kerkstraat-Pothoekstraat (2)

Uit het antwoord op mijn schriftelijke vraag nr. 220 van 6 december 2019 over de ongebruikte tramkoker onder de Kerkstraat en de Pothoekstraat in Antwerpen, blijkt het engagement van de minister en haar administratie om deze infrastructuur in gebruik te stellen. Dat is uiteraard goed nieuws, aangezien de Kerkstraat en de Pothoekstraat door een van de dichtst bevolkte gebieden van Antwerpen gaan. De minister haalde in haar antwoord aan dat timing en budgettering nog niet concreet zijn, maar graag stel ik nog enkele vragen over dit onderwerp.

1. Wat waren de concrete resultaten van de studie uit 2018 van De Lijn in verband met de evacuatie-afwikkeling en bovengrondse inplanting van de stations? Graag vraag ik deze studie uit 2018 op bij de minister.
2. Station Carnot zou in deze studie niet in gebruik worden genomen.
Welke redenen worden er aangehaald om dit station louter als evacuatiestation te behouden? Welke bovengrondse ingrepen brengt dit met zich mee? Betekent deze beslissing dat er ook op lange termijn geen station Carnot geplaatst zal worden?
3. Welke concrete technische ingrepen zouden er nodig zijn om station Willibrordus te openen? Schept de opening van dit station een probleem voor het behoud van het plein met het sportterrein? Zijn er (soortgelijke) uitdagingen voor de opening van de stations Stuivenberg, Drink of Collegelaan?
4. Wat waren de concrete resultaten van de maatschappelijke kosten-batenanalyse van De Lijn uit 2019? Graag vraag ik deze analyse uit 2019 op bij de minister.
5. Wat zijn de verwachte verdere stappen in dit dossier? Worden er nog studies verwacht of besteld? Wordt er actief gezocht naar budgettaire ruimte en vrije periodes voor een dergelijke werf of wordt er gewacht tot er zich budgettaire opportuniteiten voordoen?

ANTWOORD

op vraag nr. 485 van 30 januari 2020

van **ORRY VAN DE WAUWER**

1. De studie is niet volledig afgerond en staat momenteel on hold (zie ook antwoord op vraag 5).
2. Zie antwoord op vraag 1.
3. Het station is nog in ruwbouw en moet nog volledig afgewerkt en uitgerust worden nl. volledig afwerken en uitrusten van de stations, aanpassen van bestaande trappen, eventueel voorzien van extra trappen, bouw van liften. De opening van dit station zou een probleem scheppen voor het behoud van het plein met het sportterrein. Voor de drie genoemde stations Stuivenberg, Drink en Collegelaan zijn de ingrepen gelijkaardig aan Willibrordus.
4. In voorliggende analyse werden de socio-economische effecten voor de afwerking van de laatste ongebruikte premetro tunnel onder de Kerkstraat – Pothoekstraat in Antwerpen. Daarbij worden er ook twee premetro stations geopend op deze lijn: Stuivenberg en Willibrordus. In de premetro tunnel onder de Turnhoutsebaan worden de stations Drink & College geopend. Hierdoor kan het tram- en busnetwerk in de stad Antwerpen worden geoptimaliseerd en dalen de exploitatiekosten. De analyse geschiedde aan de hand van een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) gebaseerd op uitgevoerde verkeerssimulaties met het provinciaal verkeersmodel Antwerpen. Het uiteindelijke resultaat van dit verkeersmodel werd economisch gewaardeerd aan de hand van kengetallen om de fysische impact te vertalen naar maatschappelijke kosten en baten. Globaal genomen kan geconcludeerd worden zoals quasi bij elke investering, dat er een positieve socio-economische impact zou zijn.
5. Er is geen wijziging op dit vlak ten opzichte van het antwoord op de eerdere schriftelijke vraag nummer 220 van 6 december 2019.