

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1027
van **IMADE ANNOURI**
datum: 18 juni 2020

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

Vervoerregio Antwerpen - Tramlijnen

in december 2019 werd in Antwerpen het traject van tram 24 omgeleid. De tram rijdt voortaan naar het Havenhuis in plaats van naar Melkmarkt. Het traject van tram 8 werd ingekort. Tram 8 stopt voortaan in Astrid (i.p.v. Zuid). De Lijn belooft aan het district Borgerhout na drie maanden (in maart 2020) een evaluatie. Door de coronacrisis heeft een en ander vertraging opgelopen.

1. Hoe evalueert De Lijn de wijzigingen in de trajecten van tram 8 en tram 24?
2. Kan de minister een overzicht geven van de reizigers aantallen op tram 24 tussen Astrid en Havenhuis in december 2019 en januari-februari 2020?
3. Hoeveel klachten heeft De Lijn ontvangen over tram 8 en tram 24?
4. Hoe zullen de lijnen 8 en 24 eruit zien in het Tramplan 2021?
5. In het nieuwe tramplan zouden de tramlijnen M9 (Linkeroever-Silfsburg), M2 (Schoonselhof via Wommelgem-Boekenberglei/Cruyslei) en T10 (Zuidstation-Boekenberglei/Cruyslei) over de Cruyslei in Borgerhout/Deurne rijden.
 - a) Kloppen de trajecten?
 - b) Klopt de informatie dat de lijnen M2 en T10 over de Cruyslei/Boekenberglei/Drakenhoflaan rijden? Zo ja, wanneer wordt de keerlus gerealiseerd die daarvoor nodig is over de Drakenhoflaan/Gitschotellei en de Boekenberglei?
 - c) Is er een investeringsbudget voor de keerlus in de begroting van De Lijn? Zo ja, hoeveel bedraagt dat budget? Of is er een alternatieve financiering voor de keerlus?
 - d) Is er een budget voor de aanleg van een eindhalte aan de Boekenberglei? Zijn daarvoor al plannen gemaakt? Houdt men rekening in het ontwerp dat men voor dit plan in "twee eindhaltes met een perronlengte van 60m" moet voorzien met als gevolg een grote ruimtelijke impact? Wordt in de plannen rekening gehouden met de waardevolle bomen op de Boekenberglei?
 - e) De bewoners van de Boekenberglei/Gitschotellei hebben er een alternatieve oplossing gelanceerd, nl. de lijn M2 en T10 te laten rijden tot aan het rondpunt van Wommelgem.

Overweegt De Lijn dit alternatief? Wat zijn volgens De Lijn de argumenten pro en contra?

ANTWOORD

op vraag nr. 1027 van 18 juni 2020

van **IMADE ANNOURI**

1. Het antwoord heeft u zelf geformuleerd in uw inleiding. De evaluatie moet nog plaatsvinden (is door toedoen van COVID-19 nog niet gebeurd).
2. Momenteel verhindert een technisch probleem De Lijn om de gevraagde reizigersdata (op basis van het scannen van de MOBIB-kaart) te verzamelen. Algemene cijfers zijn geen probleem, maar door de onvolledigheid van de ritcontext kan De Lijn momenteel geen cijfers op lijnniveau geven, aangezien deze onvolledig zijn.
3. In 2020 heeft De Lijn 10 klantenreacties ontvangen over deze twee tramlijnen, specifiek handelend over het aanbod.
4. In het **voorstel** van nieuw tramnet:
 - blijft lijn 8 bestaan met dezelfde reisweg
 - wordt er binnen de vervoerregio nog besproken hoe tram 24 er juist zal uitzien, zeker in afwachting van de afwerking van de premetrostations in de tunnel van de Herentalsebaan tot aan premetrostation Astrid
5. In het **voorstel** van nieuw tramnet:
 - a) Op dit moment gaat het nog steeds om een voorstel van nieuw tramplan dat nog budgettair moet doorgerekend worden, en waar nog aanpassingen mogelijk zijn. De voorgestelde lijnen zijn inderdaad zoals opgegeven (al vertrekt lijn M9 al in P+R Melsele om dan via P+R Linkeroever naar Silsburg te rijden).
 - b) Bedoeling is inderdaad dat lijnen M2 en T10 de lus Drakenhoflaan/Boekenberglei/-Cruyslei rijden. Timing: zie deelvraag d).
 - c) Deze keerlus is inderdaad voorzien in de budgetten van De Lijn. Er werd een overeenkomst met de stad Antwerpen gemaakt met betrekking tot de prefinanciering van vooraf bepaalde spoorvernieuwingsprojecten. De concrete afspraken rond de prefinanciering van dit project moeten nog gemaakt worden.
 - d) De plannen voor de twee eindhalten en perrons, en de inpassing in de Boekenberglei, zijn in opmaak bij de stad. De gewenste info kan u bij de stad Antwerpen opvragen.
 - e) Het alternatief om M2 en T10 naar Wommelgem te laten rijden, is inderdaad bestudeerd.

Argumenten pro volgens De Lijn: (1) investeringen zijn beperkt tot het aanleggen van een extra keerlus en perron aan P+R Wommelgem. (2) Rechtstreekse verbinding vanuit P+R Wommelgem naar o.a. Berchem Station.

Argumenten contra volgens De Lijn: (1) geen tramverbinding tussen Deurne-noord en Deurne-zuid; (2) ondanks de extra investering in de P+R Wommelgem (extra keerlus en perron) valt de snelle, rechtstreekse verbinding naar Antwerpen-centrum weg. De trams rijden dan via een grote omweg (namelijk via Ter Heydelaan of via Berchem Station) naar het centrum. (3) Aangezien tram M9 al rijdt tussen Berchem Station en AZ Monica, is de meerwaarde om tram T10

hetzelfde traject te geven, zeer beperkt. Ook tram M9 rijdt immers naar de Groenplaats. Voor T10 gaat het dus om een lang traject dat veel geld kost zonder meerwaarde.

De conclusie is toch wel dat de lus van de Boekenberglei vanuit mobiliteitsperspectief veel meer voordelen biedt dan het alternatief.