

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 62
van **ORRY VAN DE WAUWER**
datum: 8 oktober 2020

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

Premetro Antwerpen - Tramkoker Kerkstraat-Pothoekstraat en stations Reuzenpijp

De ongebruikte metrotunnel onder de Antwerpse Kerkstraat en de Pothoekstraat was reeds meermaals onderwerp van debat in de commissie Mobiliteit. In de vorige bespreking van dit onderwerp op 30 april 2020 haalde de minister aan dat het de ambitie is deze premetrokoker nog deze legislatuur te openen. In het geïntegreerd investeringsprogramma (GIP) 2020 van de minister wordt dit jaar een studie aanbesteed ter waarde van 1 miljoen euro om deze opening te bestuderen. Tegelijk wordt de verdere uitbreiding van de premetro onderzocht.

1. In het GIP 2020 wordt onder nummer GIP003061/01 een studie besteld naar de premetro Antwerpen ter waarde van 500.000 euro. Deze studie met betrekking tot renovatiewerken en een mogelijke tweede tunnel onder de Schelde werd niet opgenomen in het investeringsprogramma 2020 en indicatieve meerjarenplan 2021-2024 van De Lijn, maar verschijnt wel opnieuw in het geactualiseerde investeringsprogramma 2020 na de herziening van afgelopen zomer, ter waarde van 100.000 euro. Ook in het indicatief meerjarenplan 2021-2024 conform het strategische plan van De Lijn werd deze investering voor 500.000 euro gepland in 2022.

Kan er meer uitleg gegeven worden over het aanvankelijk verdwijnen van deze opdracht in het investeringsprogramma 2020 en indicatieve meerjarenplan 2021-2024, en het opnieuw verschijnen in het geactualiseerde investeringsprogramma maar dan ter waarde van 100.000 euro?

2. Wat is de stand van zaken met betrekking tot deze studie? Is er reeds zicht op de aanbestedingsprocedure, de concrete scope van de studie en de geplande timing ervan? Welke visie is er op de mogelijke opening van een tweede spoortunnel onder de Schelde?
3. In het GIP 2020 staat ook een investering van 1 miljoen euro voor de spooraanleg in de Kerkstraat-Pothoekstraat onder nummer GIP001639/01. Deze investering wordt ook opgenomen in het geactualiseerde investeringsprogramma 2020 en indicatieve meerjarenplan 2021-2024.

Is er reeds meer duidelijkheid over de timing en scope van deze studie? Welke concrete punten worden onderzocht in deze studie, ten opzichte van voorgaande studies?

4. In het indicatieve meerjarenplan 2021-2024 conform het strategische plan van De Lijn wordt bij deze studie ook een kostprijs van 18.550.000 euro in 2024 geraamd.

Wordt dit budget aangewend voor de studie of gaat het over budget dat reeds ingepland wordt voor de nodige werken ter opening van de premetrotunnel onder de Kerkstraat en de Pothoekstraat?

5. Betekent de aanname van de toekomstplannen van de vervoersregio over het Antwerpse vervoersnet dat deze reeds aanvaard worden als uit te voeren beleid?

ANTWOORD

op vraag nr. 62 van 8 oktober 2020

van **ORRY VAN DE WAUWER**

1. De initiële studie van 500 000€ werd nooit besteld, het betreft een eerdere inschatting voor een studie in het kader van nieuwe premetro tunnels in Antwerpen.

Ondertussen werd besloten om eerst een beperktere haalbaarheidsstudie in de markt te zetten. Deze wordt geraamd op 100 000 euro.

2. Deze studie is in aanbesteding en wordt nog dit jaar gegund. De haalbaarheidsstudie is een quick scan om voor de in het (ontwerp) Routeplan 2030 benoemde, mogelijk interessante, metrotrajecten o.a. de technische haalbaarheid in te schatten, de te verwachten uitvoeringsmoeilijkheden of aandachtspunten in kaart te brengen, een voorstel te doen van uitvoeringswijze, en een kostenraming te maken.

Een tweede Scheldetunnel is niet weerhouden als te onderzoeken variant.

3. Deze studie is in aanbesteding en wordt nog dit jaar gegund.

Deze opdracht omvat alle nodige conceptuele en technische studies met het oog op de ingebruikname van de ongebruikte metrotunnels onder de Kerkstraat/Pothoekstraat, de afwerking en ingebruikname van de stations Stuivenberg en Willibrordus op deze lijn, en de afwerking en ingebruikname van de stations Drink (heden uitgerust als nooduitgang) en Morkhoven op de lijn onder de Turnhoutsebaan.

4. Momenteel is het Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP) in afwerking en is het bijgevolg te vroeg om hierover al definitieve uitspraken te kunnen doen.
5. Het regionale mobiliteitsplan van de Vervoerregio Antwerpen is nog niet "aanvaard" door de vervoerregioraad.

Zoals dat voor alle vervoerregioplannen geldt, dient – na vastlegging van het mobiliteitsplan – voor de investeringsprojecten de nodige financiering gezocht te worden binnen de budgetten van de onderscheiden stakeholders. Op Vlaams niveau werd daarvoor de tool van het GIP (geïntegreerd investeringsprogramma) uitgewerkt. Op dat programma hebben de vervoerregioraden een adviserende inbreng.