SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 886
van **ANNICK DE RIDDER**
datum: 27 februari 2023

---

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

Heraanleg Herentalsebaan Antwerpen - Fasering

Eind 2023 wordt het laatste deel van de Herentalsebaan, tussen AZ Monica en de keerlus van Silsburg, heraangelegd. Absoluut noodzakelijke werken voor de leefbaarheid en bereikbaarheid van de buurt eens ze zijn afgerond. De afronding zal enkel langer duren dan geanticipeerd door de lokale instanties.

Het eerste deel van de Herentalsebaan is hernieuwd in 2018 na 8 maanden intensief werk. De nieuwe heraanleg daarentegen zal volgens De Lijn 18 maanden duren, 18 maanden waarin de tram niet consistent zal rijden op de Herentalsebaan. De tram zal alternerend op één spoor van en naar de keerlus Silsburg rijden waardoor de werken gefaseerd zullen gebeuren. Daardoor zullen de werken meer dan dubbel zo lang duren als het eerste deel van de heraanleg.

Als reactie op dit nieuws, stelde het districtscollege een collegiale brief op om bovenvermelde situatie aan te kaarten. Daarin worden de bezorgdheden van de lokale handelaren aangekaart die 18 maanden met een sterk verminderde bereikbaarheid moeten kampen. Alsook worden de extra kosten voor het district vermeld gedurende de werkzaamheden.

Een alternatief voor deze situatie is om de dienstverlening van de tram op de Herentalsebaan tijdelijk te schrappen zodat de werken sneller kunnen worden afgerond. Een alternatieve dienstverlening, zoals het omleiden van de tram naar de keerlus in Wijnegem of de frequentie van de bussen op de Van Strydoncklaan verhogen, zou de basisdienstverlening kunnen vrijwaren.

Gezien het belang van de werken voor de buurt, graag de volgende vragen aan de minister.

1. Wat is de reactie van de minister op de collegiale brief? Zal de aanpak van de werken worden bijgestuurd? Waarom wel/niet?
2. Hoe kijkt de minister naar de verschillende alternatieven? Zijn deze eerder onderzocht door De Lijn? Waarom wel/niet?
3. Waarom is er voor deze optie gekozen? Wat waren de verschillende argumenten?
4. Is er voorafgaand overleg gepleegd met de lokale instanties? Waarom wel/niet? Wat waren de conclusies van dat overleg?

Vlaams Parlement

LYDIA PEETERS
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

ANTWOORD
op vraag nr. 886 van 27 februari 2023
van **ANNICK DE RIDDER**

Tot enkele maanden geleden reden er vier tramlijnen in Deurne-zuid. Deze reden over twee assen, de Herentalsebaan (trams 8 en 24) en de Gitschottellei (en omliggende straten)(trams 4 en 9). De vier tramlijnen waren:

- Tram 4 Silsburg – Eksterlaar – Gitschotellei – Berchem Station – Groenplaats – Hoboken
- Tram 8 P+R Wommelgem – Herentalsebaan – Borgerhout (ondergronds) – Centraal Station
- Tram 9 Eksterlaar – Gitschotellei – Berchem Station – Centraal Station – Groenplaats – P+R Linkeroever
- Tram 24 Silsburg – Herentalsebaan – Borgerhout (bovengronds) – Centraal Station – Havenhuis

Omwille van de zeer slechte staat van de keerlus aan het Eksterlaar, was het om veiligheidsredenen niet meer mogelijk om deze te blijven gebruiken. De Lijn moest dus op zoek naar een ander eindpunt voor deze tramlijn. Een belangrijke vaststelling is dat andere keerlussen in de buurt reeds 100% in gebruik zijn en dus geen soelaas kunnen bieden .

Daarom werd beslist om één tramlijn in te korten tot Berchem Station, en dus nog met 3 tramlijnen naar Deurne-zuid te rijden. (Concreet werd tram 4 ingekort tot Berchem, en tram 9 werd verlengd tot Silsburg).

Sinds november bedienen volgende tramlijnen dus Deurne-zuid:

- Tram 8 P+R Wommelgem – Herentalsebaan – Borgerhout (ondergronds) – Centraal Station
- Tram 9 Silsburg – Eksterlaar – Gitschotellei – Berchem Station – Centraal Station – Groenplaats – P+R Linkeroever
- Tram 24 Silsburg – Herentalsebaan – Borgerhout (bovengronds) – Centraal Station – Havenhuis

Zoals hierboven aangegeven is Silsburg het eindpunt van trams 9 en 24.

De situatie qua keerlussen en eindpunten is vandaag niet veranderd.

Indien De Lijn het eindpunt Silsburg niet meer zou kunnen gebruiken tijdens de werken aan de Herentalsebaan, zou er nog maar één tramlijn in Deurne-Zuid kunnen over blijven namelijk tram 8.

Het tijdelijk wegvallen van tram 4 heeft al veel reacties opgeroepen van gebruikers. Gedurende 8 maanden twee andere tramlijnen wegtrekken zou zeer problematisch zijn.

Er zijn dus eigenlijk maar 3 mogelijkheden:

- Keerlussen uitbreiden en extra sporen en perrons aanleggen om alsnog alternatieven te bouwen. Maar dat is natuurlijk geen oplossing op korte termijn
- Enkel tramlijn 8 overhouden in Deurne-Zuid, maar dat zou zeer problematisch zijn voor de dienstverlening.

- De keerlus van Silsburg in gebruik blijven houden, maar dat betekent wel dat er tijdens de werken over de Herentalsebaan met de twee tramlijnen moet blijven gereden worden.

De startvergadering op 16 januari 2023 voor de opmaak van het bestek werd georganiseerd door de stad. Hierbij viel ook de vraag naar de fasering van de werken.

De verschillende mogelijkheden tot fasering werden voorgelegd aan De Lijn op 1 februari 2023 en het standpunt van De Lijn werd overgemaakt aan de projectleider van de stad op 1 februari 2023. Het overleg dat plaatsvond maakte dus deel uit van de opmaak bestek.