

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1441

van **ORRY VAN DE WAUWER**

datum: 16 juni 2023

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Modal shift-projecten Toekomstverbond - Tramtunnel centrum Antwerpen

In de voortgangsrapportage van het Toekomstverbond van maart 2023 werd een overzicht gegeven van geplande projecten in het kader van de modal shift. Die investeringen kaderen in de plannen van Lantis met middelen voor minder hinder en flankerende projecten, maar evengoed worden projecten en daarbij horende middelen van andere instanties zoals het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en De Lijn voorzien in de projectfiches. Sommige van de projecten zijn al voltooid, zoals de uitrol van de Donkey Republic-deelfietsen. Andere projecten liggen nog voor onderzoek voor.

Een van deze projecten is het bouwen van een nieuwe tramkoker onder de binnenstad, via de studentenbuurt langs de Groenplaats tot aan het Zuid. De eerste historische koker (Brabotunnel) in Antwerpen heeft zijn limieten bereikt. Dit omwille van de grote vraag naar doortochten onder de Antwerpse binnenstad (Meir-Groenplaats). De tweede koker, die nog vrij recent in dienst werd genomen (Reuzepijp-Livan 1), buigt echter af ter hoogte van de Antwerpse Leien en bedient de binnenstad niet. Tevens is er in deze tunnel nog ruimte voor bijkomende passages. Door het creëren van een aansluiting op deze tweede tunnel ter hoogte van de Fr. Rooseveltplaats, kan een extra tunnel gemaakt worden die onder de grote attractiepool Universiteit Antwerpen door gaat, zo via Groenplaats en Nationalestraat (filegebied) passeert om dan in de buurt van het Zuid Station weer bovengronds aan te sluiten op het bestaande tramnet. Daarbij wordt ook de zuidelijke drukke Antwerpse binnenstad ondergronds ontsloten en krijgt men ook vanuit het zuiden en bijkomend vanuit het oosten rechtstreekse mogelijkheden om snel in de Antwerpse binnenstad te geraken. De eerste ramingen spreken van een totale kostprijs van 842 miljoen euro.

1. Wat is de stand van zaken in verband met de bouw van een tramtunnel onder de historische binnenstad tot het Zuid?
2. Kan meer informatie gegeven worden over de technische haalbaarheidsstudie die voor 111.432 euro werd aanbesteed? Aan welke partner werd de studie aanbesteed? Deze technische haalbaarheidsstudie is afgerond. Welke resultaten en algemene bevindingen worden uit deze studie gehaald?
3. Kan meer informatie gegeven worden over de vervolgstudies die voor 36 miljoen euro gebudgetteerd worden? Aan welke partner wordt de studie aanbesteed? Welke concrete onderzoekselementen worden naar voren geschoven? Welke timing wordt vooropgesteld voor deze studies? Worden deze studies gebudgetteerd op de reguliere kredieten van De Lijn, of kaderen ze in de budgetten voorzien binnen de financiering van het Toekomstverbond, of worden de kosten gedragen door de vervoerregio?

4. Is er meer duidelijkheid over de financiering van het project? Zal dit via een DBFM-formule worden aanbesteed of via de eigen investeringskredieten van De Lijn of het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV)?
5. Dient voor het project een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) en/of milieueffectrapportage (MER) opgemaakt te worden?
6. Is de realisatie van het project tegen 2030 realistisch? Welke stappen worden op korte termijn gezet om de ambitie van uitvoering vanaf 2025 en realisatie tegen 2030 te waarborgen?

ANTWOORD

op vraag nr. 1441 van 16 juni 2023

van **ORRY VAN DE WAUWER**

1. Dit project maakt onderdeel uit van het ontwerp van het regionaal mobiliteitsplan Routeplan 2030. De eerstvolgende stap is de bestudering van dit project.
2. Deze technische haalbaarheidsstudie werd aan studiebureau SWECO gegund. Ze heeft uitgewezen dat het uitvoeren van deze tunnels, gebruik makend van een tunnelboormachine, technisch haalbaar is, weliswaar tegen een zeer hoge geraamde kostprijs. De studie naar de haalbaarheid sprak van een kostenraming van 732 miljoen euro, prijspeil 2020. Om dit enigszins op een prijspeil 2023 te brengen, is daar 15% inflatie bijgeteld, komen we inderdaad vandaag op een raming van 842 miljoen euro.
3.
 - Inhoud ontwerp- en uitvoeringsstudie: De vervolgstudies omvatten de volledige technische uitwerking van het project, vanaf concept tot en met aanbestedingsdossier en vergunningsaanvraag. Er zijn heden nog geen concrete stappen ondernomen om deze studies op te starten.
 - Timing onder voorbehoud van goedkeuring opstart project en beschikbaarheid budget: voor de totale looptijd van het project (vanaf start studie tot indienstname nieuwe tunnels en stations) wordt rekening gehouden met een periode van 11 jaar. De start van de projecten zal ten vroegste kunnen vanaf 2025.
 - Budget: zie het antwoord op deelvraag 5.
4. Op 21 april 2023 kreeg 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. Het is in deze optiek nog niet mogelijk om uitspraken te doen of dit via reguliere financiering dan wel via DBFM zal gebeuren.
5. Elke aanleg van infrastructuur voor trams, boven- en ondergrondse spoorwegen, zweefspoor en dergelijke bijzondere constructies, welke uitsluitend of overwegend voor personenvervoer zijn bestemd met een lengte van 1 km of meer valt onder Bijlage II van het Besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage, en is bijgevolg MER-plichtig. Een ruim 4 km lange metrokoker valt hieronder.
6. De timing hangt af van de beslissingen die worden genomen in het kader van de prioriteiten Routeplan 2030. M.a.w. onder voorbehoud van goedkeuring opstart project en beschikbaarheid budget: voor de totale looptijd van het project (vanaf start studie tot indienstname nieuwe tunnels en stations) wordt rekening gehouden met een periode van 11 jaar. Het is dus mathematisch niet meer mogelijk om, indien dit project ten uitvoer wordt gebracht in het kader van het Routeplan 2030, op te leveren voor of in 2030. Ten overvloede wordt vermeld dat de realisatie van dit project geen nodige en voldoende voorwaarde is om de ambities van het Routeplan 2030 waar te maken.

maken, maar een van de vele mogelijkheden. In die optiek wordt het project nog steeds als potentiële zinvolle investering op lange termijn beschouwd.