

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1444

van **ORRY VAN DE WAUWER**

datum: 16 juni 2023

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Modal shift-projecten Toekomstverbond - Tramtunnel Deurne

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 de bouw van een nieuwe tramtunnel onder de N12 in Deurne. De doortocht van Deurne-Noord is sterk verzadigd door zijn verstedelijkte en verbindende functie. Door de beperkte rooilijnbreedtes in de doortocht zijn daar weinig alternatieven. Door de tram ondergronds te brengen kan men een concurrentiële snelheid creëren voor het openbaar vervoer vanuit het oosten naar de stad Antwerpen en vice versa. Bovendien komt er zo ruimte vrij voor de fiets om zich veilig en snel door het gebied te verplaatsen..

1. Wat is de stand van zaken in verband met de bouw van een tramtunnel onder de N12 Deurne ter hoogte van de Leeuwlantstraat en het Cogelsplein?
2. Kan meer informatie gegeven worden over de technische haalbaarheidsstudie die voor 63.048 euro werd aanbesteed in 2021? Aan welke partner werd deze studie aanbesteed? Welke concrete onderzoekselementen worden naar voren geschoven?
3. Bovenvermelde technische haalbaarheidsstudie dient eind Q2 2023 opgeleverd te worden.

Wordt die timing gehaald? Welke eerste resultaten en algemene bevindingen worden uit de studie gehaald?

4. Kan meer informatie gegeven worden over de vervolgstudies die voor 10,5 miljoen euro gebudgetteerd staan voor 2023, 2024 en 2025? Aan welke partner wordt de studie aanbesteed? Welke concrete onderzoekselementen worden naar voren geschoven? Welke timing wordt vooropgesteld voor de studies? Worden de studies gebudgetteerd op de reguliere kredieten van De Lijn, of kaderen ze binnen budgetten voorzien binnen de financiering van het Toekomstverbond, of worden de kosten gedragen door de vervoerregio?
5. 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)?

6. Dient voor het project een MKBA en/of milieueffectrapportage (MER) opgemaakt te worden?
7. 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. 1444 van 16 juni 2023

van **ORRY VAN DE WAUWER**

1. In verband met de bouw van een tramtunnel onder de N12 in Deurne, ter hoogte van de Leeuwlantstraat en het Cogelsplein werden nog een concrete stappen gezet.
2. De technische haalbaarheidsstudie werd gegund aan SWECO. Deze studie is een quick scan om voor het betreffende metrotraject 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.
3. De studie werd opgeleverd in april 2023.

De genoemde tunnel is technisch haalbaar mits gebruik van een tunnelboormachine, aangezien reeds aan de westkant van de ring moet begonnen worden met de tunnel en de R1 gekruist moet worden. Het (heden ongebruikte) station Foorplein wordt dan eveneens mee afgewerkt.

De indicatieve kostenraming bedraagt 310 miljoen euro (huidig prijspeil). De uitvoeringstermijn (inclusief studies) wordt ingeschat op ca. 6 jaar.

4. Er zijn nog geen concrete stappen genomen, noch gepland, omtrent deze studies. Hoe de financiering van deze studies zal gebeuren, is nog niet bepaald.
5. 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.
6. Een MKBA is aangewezen voor alle uitbreidingsprojecten.

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. Deze geplande metrokoker valt hieronder.

7. Zie antwoord 5. Gezien de volledige doorlooptijd volgens de studie circa 6 jaar is, is oplevering in 2030 niet realistisch en is dit project te beschouwen als een langetermijn project.