

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1445

van **ORRY VAN DE WAUWER**

datum: 16 juni 2023

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Modal shift-projecten Toekomstverbond - Tramuitbreiding districtentram

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.

Eén van deze projecten is het uitbreiden van het Antwerpse tramnetwerk met een concentrische tramlijn. Binnen het Antwerpse weefsel gebeuren niet alleen radiale verplaatsingen, maar ziet men ook veel tangentiële verplaatsingen. Die tangentiële bewegingen nemen de laatste jaren overhand toe tot een niveau met trampotentieel. Met een bijkomend aanbod aan tangentiële bovenop de bestaande radiale verbindingen, kan de reissnelheid en dus de concurrentiepositie van het openbaar vervoer sterk worden verbeterd. In het licht van de modal shift projecten binnen het Toekomstverbond, vraag ik meer informatie over dit project.

1. Wat is de stand van zaken in verband met de tangentiële uitbreiding van het tramnetwerk doorheen de districten?
2. Kan meer informatie gegeven worden over de overkoepelende haalbaarheidsstudie die voor verschillende tramuitbreidingsprojecten wordt opgemaakt? Is deze studie al aanbesteed en aan welke partner? Welke concrete onderzoeks-elementen worden naar voren geschoven? Wat is de kostprijs van de studie? Wat is de geplande timing van de studie?
3. Is er meer duidelijkheid over de financiering van dat project? Zal dit net als andere tramverlengingsprojecten via een DBFM formule worden aanbesteed? (DBFM: Design Build Finance Maintain)
4. Moet voor dit project een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) en/of milieueffectenrapportage opgemaakt worden?
5. Is de realisatie van dat 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. 1445 van 16 juni 2023

van **ORRY VAN DE WAUWER**

1. In het Routeplan, het mobiliteitsplan van de vervoerregio Antwerpen, is een tangentiële tramlijn door de districten aangemerkt als één van de prioritaire tramprojecten.

De volgende stap voor dit specifieke project is de doorrekening van het potentieel, die momenteel plaatsvindt.

2. Deze haalbaarheidsstudies gingen specifiek over nieuwe of verlengde metrokokers. Maar omdat er voor de "districtentram" geen ondergrondse trajecten voorzien waren, gaan de overkoepelende haalbaarheidsstudies dus niet over dit tramproject.
3. 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.
4. De Lijn zal een MKBA (=maatschappelijke kosten baten analyse) opmaken voor dit project gezien zij zich ertoe verbindt een MKBA uit te voeren wanneer het project minstens gedeeltelijk of geheel uit infrastructuurwerken bestaat en de infrastructuurwerken de aanleg van sporen en/of busbanen betreft.

Let wel, projecten die onlosmakelijk verbonden zijn, zullen steeds binnen één MKBA geanalyseerd worden. M.a.w. als er andere projecten (bijvoorbeeld infrastructuurwerken, herinrichting van wegen en/of kruispunten ...) gepland door derden verbonden zijn aan dit project moeten die meegenomen worden in de MKBA.

Dit betekent concreet dat de MKBA niet opgeleverd kan worden zolang de projecten onlosmakelijk verbonden aan dit tramproject niet duidelijk, afgelijnd en bestudeerd zijn en de nodige info bevatten om de MKBA op te maken. Verder hanteert de Omzendbrief volgende minimumbedragen:

- Grote werken: vanaf 30 miljoen euro (inclusief BTW): verplichte opmaak MKBA volgens de standaardmethodiek.
- Complexe werken: vanaf 20 miljoen euro (inclusief BTW): verplichte opmaak MKBA volgens de standaardmethodiek. Afwijking is mogelijk mits grondige motivering, tenzij de minister de opmaak van een MKBA oplegt.
- Werken met een kostprijs onder 20 miljoen euro (inclusief BTW): geen verplichting, tenzij de minister de opmaak van een MKBA oplegt.

Tot slot is een MKBA ook noodzakelijk wanneer een Plan- en/of Project-MER opgemaakt wordt voor het betreffende project. Het is het Departement Omgeving dat beslist of er een project-MER nodig is, of een gemotiveerd verzoek tot ontheffing volstaat voor dit project. Het kan dat gezien het project kadert in een groter project, een MER voor het overkoepelend project misschien eerder aangewezen is.

5. E.e.a. hangt af van de besluitvorming zoals genoemd in vraag 3. Het is op dit moment dus nog niet haalbaar om een concrete timing voorop te stellen.