

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1447

van **ORRY VAN DE WAUWER**

datum: 16 juni 2023

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Modal shift-projecten Toekomstverbond - Tramuitbreiding Ranst

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 uitbreiding van het Antwerpse tramnetwerk richting Ranst. Momenteel rijdt een snelle tram door de metro van het Centraal Station onder Borgerhout en door Deurne-Zuid naar de P+R Wommelgem. Zowel in het regionaal mobiliteitsplan 2030 als in het complex project 'Haventracé' is voorzien om deze tramlijn door te trekken tot aan de zone van de Q8 langs de E34/E313, of tot aan de verkeerswisselaar van de E34/E313 (beide gelegen in Ranst). Aan dit eindpunt wordt ook een P+R gepland om zo verkeer van de snelweg te laten overstappen op de tram. Het is dan wel noodzakelijk dat deze sneltram ook snel van de P+R Wommelgem naar de ingang van de metro kan rijden. Momenteel wordt dit gehypothekeerd door de omweg via en door de smalle Herentalsebaan in Deurne. Een variant via de Van Strijdoncklaan in Deurne als verbindende weg biedt daarvoor een oplossing.

1. Wat is de stand van zaken in verband met de uitbreiding van het tramnetwerk richting Ranst?
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 onderzoekselementen worden naar voren geschoven? Wat is de kostprijs van deze studie? Wat is de geplande timing van de studie?
3. Kan meer informatie gegeven worden over de verschillende stappen in het studiewerk van de tramuitbreiding op de Boterlaarbaan en de Van Stryndoncklaan? Is er al een eerste raming van de investeringskosten van een verlenging van de metro (van Morckhoven tot Ruggeveldlaan)? Zit dat mee in de overkoepelende haalbaarheidsstudie voor tramuitbreidingen of wordt deze raming apart bestudeerd? Zo ja, is de studie al aanbesteed en aan welke partner? Wat is de kostprijs van deze studie? Wat is de geplande timing van de studie?
4. Kan meer informatie gegeven worden over de verschillende stappen in het studiewerk van de tramuitbreiding op de Boterlaarbaan en de Van Stryndoncklaan? Is er al meer duidelijkheid over de ruimtelijke en technische haalbaarheidsstudie van

een bovengronds alternatief tussen Morckhoven en de Ruggeveldlaan, en van de tramverlenging zelf tussen P+R Wommelgem en de nieuwe P+R Ranst? Zit dat mee in de overkoepelende haalbaarheidsstudie voor tramuitbreidingen, of wordt deze raming apart bestudeerd? Zo ja, is deze studie al aanbesteed en aan welke partner? Wat is de kostprijs van de studie? Wat is de geplande timing van de studie?

5. Kan meer informatie gegeven worden over de MKBA voor de sneltram naar de P+R Ranst? Is deze analyse al aanbesteed en aan welke partner? Welke concrete onderzoekselementen worden naar voren geschoven? Wat is de kostprijs van die MKBA? Wat is de geplande timing van die MKBA?
6. Is er meer duidelijkheid over de financiering van het project? Zal dat net zoals andere tramverlengingsprojecten via een DBFM-formule worden aanbesteed?
7. Dient voor het project een milieueffectenrapportage (MER) opgemaakt te worden?
8. 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. 1447 van 16 juni 2023

van **ORRY VAN DE WAUWER**

1. en 8.

In het Routeplan, het mobiliteitsplan van de vervoerregio Antwerpen, is een tramlijn naar Ranst één van de weerhouden prioritaire tramprojecten. De volgende stap is de doorrekening van het potentieel, die momenteel plaatsvindt.

2. Deze haalbaarheidsstudies gingen specifiek over nieuwe of verlengde metrokokers. Voor de "tram naar Ranst" zijn geen ondergrondse trajecten voorzien. De overkoepelende haalbaarheidsstudies gaan dus niet over de tram naar Ranst.

3. en 4.

Zowel een bovengrondse tramafleiding over Boterlaarbaan, als het verlengen van de metrokoker onder de Herentalsebaan, maakten geen deel uit van de technische haalbaarheidsstudies. Deze technische haalbaarheidsstudies gingen over andere ondergrondse metro-uitbreidingen.

5. en 7.

De Lijn zal een MKBA 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 ons tramproject niet duidelijk, afgelijnd en bestudeerd zijn en de nodige info bevatten om onze MKBA op te maken. Verder hanteert de Omzendbrief Minister van Mobiliteit en Openbare werken 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, zij een gemotiveerd verzoek tot ontheffing volstaat voor dit project. Maar misschien is een MER voor een overkoepelend project omdat het project kadert in een groter project misschien eerder aangewezen?

6. 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 besluitvorming en timing. Het is in deze optiek nog niet mogelijk om uitspraken te doen rond concrete timing.