

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1446

van **ORRY VAN DE WAUWER**

datum: 16 juni 2023

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Modal shift-projecten Toekomstverbond - Tramuitbreiding UZA Wilrijk

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 Wilrijk, het enige district met meer dan 40.000 inwoners zonder tram. Het regionaal mobiliteitsplan 'Routeplan 2030' stelt dat hiaat vast en benoemt als oplossing een tramverlenging die vanuit het knooppunt 'Antwerpen Zuidstation' via de Jan De Voslei, het knooppunt 'P+R Olympiade', de Boomsesteenweg en Wilrijk tot aan het Universitair Ziekenhuis (UZA) loopt. Het UZA zelf vormt binnen het routeplan ook een belangrijk knooppunt.

In het Vlaamse regeerakkoord voor 2014-2019 stond het onderzoeken van de verlenging van tramlijn 6 van Olympiade naar Wilrijk opgetekend. Dit project kadert in het LIVAN II dossier en werd vorige legislatuur meermaals besproken in de commissie Mobiliteit en Openbare Werken.

Op mijn vorige schriftelijke vragen aan toenmalig minister van mobiliteit Ben Weyts, werd geantwoord dat in juli 2017 een startnota werd goedgekeurd voor de tramuitbreiding naar Mortsel, Edegem, Kontich + Antwerpen Kiel, Olympiadepoort en Wilrijk. Die tramuitbreiding is tot dusver op de studietafels blijven liggen. In het licht van de modal shift projecten binnen het Toekomstverbond, vraag ik meer informatie over dat project.

1. Wat is de stand van zaken in verband met de uitbreiding van het tramnetwerk richting Wilrijk?
2. Kan meer informatie gegeven worden over de overkoepelende haalbaarheidsstudie die voor verschillende tramuitbreidingsprojecten wordt opgemaakt? Is die studie al aanbesteed en aan welke partner? Welke concrete onderzokelementen worden naar voren geschoven? Wat is de kostprijs van de studie? Wat is de geplande timing van de studie?
3. Wordt verder gewerkt op het eerdere studiewerk binnen LIVAN II en de startnota uit 2017? Om welke reden maakt men opnieuw een haalbaarheidsstudie terwijl in het verleden al veelvuldig studiewerk werd opgemaakt?

4. 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)
5. Moet voor dat project een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) en/of milieueffectenrapportage 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?
7. Wordt de tramuitbreiding richting Kontich over de N173 zoals opgenomen in de originele corridorstudie van LIVAN II, verder opgenomen in deze plannen?

ANTWOORD

op vraag nr. 1446 van 16 juni 2023

van **ORRY VAN DE WAUWER**

1. In het Routeplan, het mobiliteitsplan van de vervoerregio Antwerpen, is een tramlijn tot aan het UZA 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. Voor de tram naar het UZA zijn geen ondergrondse trajecten voorzien.

De overkoepelende haalbaarheidsstudies gaan dus niet over de tram naar UZA.

3. Momenteel is er geen haalbaarheidsstudie naar dit tramproject richting UZA lopende.
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. 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, of een gemotiveerd verzoek tot ontheffing volstaat voor dit project.

6. Zie de antwoorden hierboven.
7. De tramuitbreiding richting Kontich over de N173 zit niet als prioritair tramproject in het Routeplan. Maar het is in datzelfde Routeplan wel geselecteerd als een as van hoogwaardig openbaar vervoer, met specifieke eisen naar snelheid, frequentie, amplitude, betrouwbaarheid en comfort.