

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1496

van **ORRY VAN DE WAUWER**

datum: 28 juni 2023

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Modal-shiftprojecten Toekomstverbond - Tramtunnel Berchem

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 die projecten is de bouw van een nieuwe tramtunnel in Berchem, onder de Mercatorstraat en Berchem-Station. Eenmaal uit de metro rijdt de tram naar Berchem-Station nu door smalle woonstraten, waarbij hij bovendien in de Mercatorstraat-Cuperusstraat in conflict komt met de fietssnelweg F1 Antwerpen-Mechelen-Brussel. Aan het erg belangrijke knooppunt Berchem-Station zijn de perrons dan weer te kort en is de doorstroming van de tram problematisch door de kruising van de Singel (R10). Door de tram ondergronds te brengen, kan een concurrentiële snelheid voor het openbaar vervoer worden gecreëerd vanuit het zuidoosten naar de stad Antwerpen en vice versa. De fietssnelweg naar Antwerpen kan op die manier ook aangelegd worden conform de ambities.

In het licht van de modal-shiftprojecten binnen het Toekomstverbond vraag ik meer informatie over dat project.

1. Wat is de stand van zaken in verband met de bouw van een tramtunnel onder de Mercatorstraat en Berchem-Station?
2. Kan meer informatie gegeven worden over de technische haalbaarheidsstudie die voor 81.672 euro werd uitgevoerd? Aan welke partner werd die studie aanbesteed? Welke concrete onderzoekselementen worden naar voren geschoven?
3. Bovenvermelde technische haalbaarheidsstudie werd inmiddels afgerond.

Welke resultaten en algemene bevindingen worden uit de studie gehaald? Wordt het project haalbaar geacht?

4. Kan meer informatie gegeven worden over de vervolgstudies die gespreid over 2023-2025 worden uitgevoerd, waarvoor een budget van 18.000.000 euro is gereserveerd? Aan welke partner worden die studies aanbesteed? Welke concrete onderzoekselementen worden verder naar voren geschoven? Worden de studies

gebudgetteerd op de reguliere kredieten van De Lijn, of passen ze binnen budgetten binnen de financiering van het Toekomstverbond, of worden de kosten gedragen door de vervoerregio?

5. Welke impact zal de bouw van een tunnel op die locatie hebben voor de bovengrondse woon-, weg- en treininfrastructuur?
6. Is er meer duidelijkheid over de financiering van het project, momenteel geschat op 230 miljoen euro? Zal het via een DBFM-formule worden aanbesteed of via de eigen investeringskredieten van De Lijn of het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) (DBFM: Design Build Finance Maintain)?
7. Dient voor het project een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) en/of milieueffectrapportage (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.1496 van 28 juni 2023

van **ORRY VAN DE WAUWER**

1. In verband met de bouw van een tramtunnel onder de Mercatorstraat en Berchem station is tot op heden enkel de genoemde technische haalbaarheidsstudie uitgevoerd.
2. De studie werd gegund aan SWECO. De haalbaarheidsstudie is een quick scan om voor het tracé in kwestie o.a. de technische haalbaarheid in te schatten, een voorstel te doen van uitvoeringswijze en een kostenraming te maken.
3. De bouw van een tunnel vanaf de Mercatorstraat, in de Cuperusstraat en Stanleystraat, naar Berchem station met open helling op de Singel, wordt technisch haalbaar geacht.

De stations zijn 'Zurenborg' en 'Berchem station'. De kostprijs wordt indicatief geraamd op ca. 230 miljoen euro (prijspeil 2023).

4. De vervolgstudies omvatten de volledige technische uitwerking van het project, vanaf concept tot en met aanbestedingsdossier en vergunningsaanvraag. Deze zijn tot op heden nog niet opgestart en dus nog niet gegund aan een studiebureau. Over de financiering kan nog geen uitspraak worden gedaan.
5. Dit moet nog nader onderzocht worden.

In het tracé, zoals heden onderzocht in de haalbaarheidsstudie, is er geen rechtstreekse invloed op woningen of treininfrastructuur. Uiteraard zal er wel een impact zijn op de weginfrastructuur tijdens de werken, die alleszins gefaseerd zullen moeten uitgevoerd worden, maar dit is voorwerp van een detailstudie.

6. Over de financiering van dit project kan nog geen uitspraak worden gedaan.
7. Een MKBA is aangewezen voor alle uitbreidingsprojecten.

Elke aanleg van infrastructuur voor trams, boven- en ondergrondse spoorwegen, zweefspoor en dergelijke bijzondere constructies, die 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. De wettelijke voorschriften omtrent MER zullen gevolgd worden.

8. Op de Vlaamse Regering van 21 april 2023 is de samenstelling meegedeeld van een Programmagroep die de opdracht heeft gekregen om een gedragen uitvoeringsprogramma op planniveau voor het Routeplan 2030 aan de Vlaamse Regering voor te leggen met het oog op verdere besluitvorming (zonder voorafname op de financiering).