

**SCHRIFTELIJKE VRAAG**

nr. 1004  
van **BERT MAERTENS**  
datum: 17 juni 2020

---

aan **LYDIA PEETERS**  
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

---

*Geïntegreerd investeringsprogramma (GIP) - Project DBFM Brugge*

Midden mei maakte de minister het definitieve geïntegreerd investeringsprogramma (GIP) 2020 bekend. Daarin zijn ook 81 projecten van De Lijn opgenomen, waaronder GIP001742/01. Het project wordt in het GIP omschreven als 'DBFM Brugge'.

1. Welke concrete werkzaamheden zijn gepland via dit project? Welke voorbereidende werken zijn al gebeurd? Welke stappen (administratief, procedureel, juridisch enzovoort) zijn al genomen?
2. Wat is het totale budget voor dit project? Zijn er andere partners die dit project meefinancieren? Zo ja, wat is de inbreng van deze partners?
3. Waarom wordt in dit project gekozen voor een DBFM-contract (DBFM: Design Build Finance Maintain)?
4. Welke fasering en timing zal gehanteerd worden bij de realisatie van dit project? Welke stappen (administratief, procedureel, juridisch enzovoort) moeten nog genomen worden alvorens de feitelijke werken kunnen beginnen?
5. Wat zal de invloed zijn van dit project op de reizigers en op de dienstverlening van De Lijn?

**ANTWOORD**

op vraag nr. 1004 van 17 juni 2020

van **BERT MAERTENS**

---

1. Het gaat hier niet over een nieuw project dat nog moet uitgevoerd worden. Het betreft de stelplaats in Brugge die gebouwd werd als een DBFM. Het bedrag dat in het GIP is opgenomen betreft de beschikbaarheidsvergoedingen.
2. Zie ook antwoord bij vraag 1. Het betrof een project waar enkel De Lijn en de Vlaamse regering in betrokken was voor de financiering. Het DBFM-project bevatte 3 stelplaatsen (Brugge, Overijse en Zomergem-). De bouwkost van de 3 stelplaatsen samen bedroeg ca. 41 miljoen euro.
3. De keuze werd in het verleden gemaakt gezien het project reeds gerealiseerd en dus opgeleverd werd. Redenen waarom men indertijd hiervoor koos zijn enerzijds de alternatieve financiering die het mogelijk maakte om enkele nieuwe stelplaatsen via deze weg te realiseren, anderzijds het feit dat op deze wijze het ontwerp, de realisatie en het onderhoud bij 1 partij kan gelegd worden wat bepaalde voordelen kan hebben op vlak van life cycle cost, risicobeheer, .... Niet ieder project is geschikt voor DBFM.
4. Zie antwoord bij vraag 1. Het project werd reeds gerealiseerd en zit nu in de Gebruiksphase/Onderhoudsfase.
5. Gezien reeds gerealiseerd, zal er geen toekomstige bijkomende invloed zijn.