



SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 47

van **BRECHT WARNEZ**

datum: 6 oktober 2020

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Instellingen hoger onderwijs Kortrijk - Bereikbaarheid

In Kortrijk zijn er een aantal HOI's (hogeronderwijsinstellingen) op 't Hoge. Het gaat om Vives en KULAK. 't Hoge ligt even buiten het centrum en is dus moeilijker bereikbaar vanuit en richting het centrum.

Momenteel stevenen we af op een recordaantal van 15.000 studenten die les volgen in Kortrijk. Het project dat het centrum van Kortrijk en Hoog Kortrijk zou verbinden, is momenteel uitgesteld. Het aantal studenten in de stad toont dat er wel degelijk nood is aan een oplossing én perspectief.

Er komen ondertussen suggesties om het mobiliteitsprobleem al dan niet tijdelijk op te lossen op een andere manier. Om tot een oplossing te komen, is het belangrijk dat overleg plaatsvindt tussen de verschillende actoren. Zowel de inwoners van Kortrijk, de studenten als de handelaars enzovoort moeten hun inbreng hebben in dit overleg.

1. Kan de minister een lijst bezorgen met de overlegmomenten die al hebben plaatsgevonden met De Lijn over dit dossier? Heeft ze zicht op volgende overlegmomenten met De Lijn?
2. Is de minister al in gesprek gegaan, of zal ze dat doen, met de stad Kortrijk en de HOI's en eventuele andere actoren of buurtbewoners uit onder andere de Doorniksewijk, over andere oplossingen die leiden tot een vlotte verbinding voor studenten en personeel van en naar hun campussen? Graag een overzicht.
3. Heeft de minister zicht op een akkoord met De Lijn over de aanpak voor dit dossier, zowel op korte als op lange termijn?
Indien ja, kan de minister een plan van aanpak en een timing geven?
Indien niet, wat zijn de volgende stappen en de bijhorende deadlines voor de verbinding tussen het station van Kortrijk en Hoog Kortrijk?
4. Hoe ziet de minister de vorderingen m.b.t. het project in het kader van de focus uit het regeerakkoord rond investeringen in het woon-werk- en woon-schoolverkeer?
5. Welke budgetten werden door de verschillende actoren aan dit dossier in het verleden al uitgegeven?
6. Welke budgetten zijn in de begroting van de verschillende actoren opgenomen voor dit project, zowel op korte als op lange termijn?

7. Naast de trambus werden andere oplossingen voorgesteld, zoals de 'moving walkway'.

Ziet de minister dit als een haalbare oplossing en waarop baseert ze zich voor deze appreciatie?

ANTWOORD

op vraag nr. 47 van 6 oktober 2020
van **BRECHT WARNEZ**

1. Momenteel hebben er nog geen overlegmomenten plaatsgevonden met De Lijn over dit dossier. Overlegmomenten, zoals in andere dossiers, zullen gebeuren door De Lijn.
2. Er hebben nog geen gesprekken plaatsgevonden met de stad, de onderwijsinstellingen noch de buurtbewoners. Het is De Lijn die de gesprekken zal voeren. Tussen De Lijn en de stad Kortrijk zijn er wel al gesprekken geweest.
3. Op korte termijn zijn er geen initiatieven gepland gezien er in het overleg tussen De Lijn en de stad Kortrijk gesteld werd dat dit moet bekeken worden in het globale elektrificatieprogramma. Op lange termijn gaat De Lijn voor een volwaardige oplossing in hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) naar Hoog Kortrijk. Uit een doorstromingsstudie van De Lijn, bekrachtigd via een MKBA dossier, blijkt dat de investering in HOV via de Doorniksewijk de beste mobiliteitsoplossing is voor een vlotte, openbaar vervoer verbinding met Hoog Kortrijk.

Daarom schrijft de wegbeheerder, AWV, momenteel een bestek uit om doorstromingsmaatregelen concreet te maken langsheen het OV traject. De studieopdracht loopt in 2021 met een gefaseerde uitvoering de komende 5 jaar.

Er is eveneens afstemming met de NMBS lopende omdat het nieuwe trambusstation gelegen is in de Minister Tacklaan. Deze straat moet eveneens heraangelegd worden.

4. Zie het antwoord op vraag 3.
5. Er dient een onderscheid gemaakt te worden tussen het studiebudget, het infrastructuurbudget en het investeringsbudget voor voertuigen. De Lijn draagt bij via het doorstromingsbudget aan de studie en uitvoering. Dit gebeurt via AWV. De investeringen in voertuigen zijn volledig ten laste van De Lijn.

Bij een dergelijk project wordt de aankoop van de voertuigen, elektrische trambussen, door De Lijn gedragen: de aankoopkost van één elektrische trambus bedraagt ongeveer 925 000 euro. Voor 12 trambussen bedraagt dit ongeveer 11,1 miljoen euro.

De kosten voor de heraanleg van het openbaar domein worden gedragen door de stad Kortrijk en het Vlaams Gewest.

Het investeringsplan van De Lijn wordt opgemaakt in functie van de noden en opportuniteiten op Vlaams niveau, waar mogelijk rekening houdend met het advies van de Vervoerregio's. Zoals hierboven aangehaald is het project nog niet op het niveau uitgewerkt dat er al investeringsmiddelen vrijgemaakt konden worden. Verdere detaillering is vandaag nog niet mogelijk.

6. Zie het antwoord op vraag 5.
7. Dit voorstel werd inderdaad in de media gedaan en is uit te klaren door de stad Kortrijk of het een oplossing is.