

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 419
van **JORIS VANDENBROUCKE**
datum: 16 januari 2019

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

De Lijn Gent - Test met elektrische bussen op lijn 3

De minister kondigde onlangs aan dat De Lijn eerstdaags van start zal gaan met een testbedrijf met elektrische bussen op een lijn tussen Ghelamco Arena/Arteveldepark, Sint-Pietersstation en het AZ Sint-Lucas (deze laatste niet ver van de geplande nieuwe werk- en stelplaats Wissenhage).

1. Om welke redenen koos De Lijn voor de introductie van de elektrische tractie op deze deels nieuwe tangentiële buslijn, die grotendeels samenvalt met de eind 2018 ingestelde dieselbuslijn 19 Ghelamco Arena/Arteveldepark - Sint-Pietersstation - Europabrug (Watersportbaan) en die tussen Ghelamco Arena/Arteveldepark en Sint-Pietersstation ook deels samenvalt met de bestaande dieselbuslijn 65?
2. a) Wat zijn de totale kosten voor de langs deze gedeeltelijk nieuwe e-buslijn nog te plaatsen elektrische laadinstallaties (laadpalen, onderstations enz.)?
3. b) Werden de vergunningen verkregen om deze elektrische laadinstallaties op het openbaar domein te plaatsen? Zo ja, op welke datum? Zo neen, wanneer worden de aanvragen ingediend?
4. Wat zijn de concrete doorstromingsmaatregelen die met de wegbeheerders (Stad Gent, Agentschap Wegen en Verkeer) worden afgesproken, onder meer in de omgeving van Ghelamco Arena/Arteveldepark en de E17, waar zich een zeer storingsgevoelig lijnvak bevindt voor lijnen 19 en 65 bij voetbalwedstrijden?
5. a) Waarom koos De Lijn niet voor een test met elektrische bussen op lijn 3 Mariakerke - Korenmarkt - Gentbrugge? Immers, deze lijn 3 is de drukste stadslijn van Vlaanderen en de tweede in Gent qua aantal vervoerde reizigers, na tramlijn 1. Ze doorkruist het historische stadscentrum en de negentiende-eeuwse gordel en bedient onder meer het station Gent-Dampoort. Sinds een tiental jaren worden op lijn 3 hybride bussen ingezet, ter vervanging van de trolleybussen waarmee tussen 1989 en 2009 lijn 3 werd uitgbaat.
b) De drie onderstations (Mariakerke Brugsesteenweg, Gent Koopvaardijlaan en Gentbrugge Meersendries Frederik Burvenichstraat), die gebruikt werden ten tijde van de trolleybusuitbating, zijn nog beschikbaar en, bij mijn weten, nog integraal bedrijfsklaar.

Waarom koos De Lijn dan toch niet voor een testbedrijf met elektrische tractie op deze lijn 3?

- c) Het Gentse bestuursakkoord 2019-2024 bepleit de herinvoering van de tram op onder meer lijn 3. De minister gaf al aan (antwoord op mijn schriftelijke vraag nr. 716 van 21 februari 2018) dat de heraanleg van tramlijn 3 momenteel niet bij de eerste prioriteiten hoort daar voorrang gegeven wordt aan lijn 7 en aan uitbreiding van tramlijn 4 Neuseplein-Oude Dokken-Dampoort. Bijgevolg zou een testbedrijf met elektrische bussen die de toch al bestaande elektrische installaties (onderstations) van ex-trolleylijn 3 meteen zouden kunnen hergebruiken, een ideale opstap kunnen vormen naar een latere volwaardige tramuitbating op lijn 3.

Waarom koos De Lijn dan toch niet voor een testbedrijf op lijn 3, een lijn die ook door het Gentse stadsbestuur wordt beschouwd als prioritair en die, om uiteenlopende redenen, elektrische tractie verdient?

- 6. Is De Lijn op de hoogte van de wijze waarop elektrische buslijnen in Wenen worden uitgebaut? Daar rijden sinds enkele jaren elektrische bussen die, tussen de ritten door, hun batterij opladen aan haltes van tramlijnen (en 's nachts volledig, in de stelplaats). Zij nemen hun elektrische stroom gewoon af aan de toch al aanwezige bestaande installaties. Is het een optie om een gelijkaardig systeem ook in Vlaanderen/Gent uit te rollen?

ANTWOORD

op vraag nr. 419 van 16 januari 2019
van **JORIS VANDENBROUCKE**

1. Er werd gekozen voor het traject van lijn 8 Arteveldepark - AZ St-Lucas wegens exploitatief-technische kenmerken van het traject en de dienstregeling. Er werd gekozen voor een lijn waar als test een e-bus op een evidente en efficiënte manier kan ingepast worden. Naarmate de testen in Vlaanderen vorderen en naarmate de technologie rond e-bussen zich verder ontwikkelt, zal het evidentier worden om de e-bussen in te passen in het netwerk en de dienstregeling van De Lijn.

2. a) Laadpaal: 203.000 Euro – 1 stuk voorzien aan Ghelamco
MS cabine: 308.000 Euro – 1 stuk voorzien aan Ghelamco
Aansluiting Eandis Middenspanning aan Ghelamco: studiekost 2.051,17 Euro – uitvoeringskost 27.878,65 euro

Totale kost: 540.929 Euro

3. b) Aanvraag omgevingsvergunning voor de Middenspanningscabine werd ingediend op 12/11/2018: doorlooptijd 90 dagen.

De **laadpaal** valt onder volgende **vrijstelling**:

Besluit van de Vlaamse Regering tot bepaling van handelingen waarvoor geen stedenbouwkundige vergunning nodig is

HOOFDSTUK 2 Handelingen in, aan en bij woningen

Artikel 2.1. Een omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen is niet nodig voor de volgende handelingen: 15° de plaatsing van elektrische laadpalen.

4. Wat betreft Overpoortstraat en de Sint-Pietersnieuwstraat is De Lijn in overleg met Stad Gent. Deze besprekingen zijn nuttig voor zowel het bestaande rollend materieel als de toekomstige e-bussen.

In de omgeving van Ghelamco Arena/Arteveldepark en de E17 zijn geen afspraken gemaakt specifiek voor de e-bus. Bij ernstige hinder tijdens voetbalwedstrijden wordt tijdelijk de weg afgesloten door de politie al wordt het openbaar vervoer wel nog doorgelaten.

5. a+c) Zie ook vraag 1. Naast exploitatief-technische parameters hebben we ook gekeken naar de mogelijke locaties om laadinfrastructuur te plaatsen. Ghelamco bleek een geïnteresseerde partner en dat heeft mee de keuze bepaald voor lijn 8.

b) De vermelde tractiestations zijn volledig ontmanteld en buiten dienst gesteld. Testen met deze tractiestations zijn uitgesloten.

6. Het tramnet in Gent is duurzaam. Remenergie wordt terug in het bovenleidingnet gebracht. Hierdoor fluctueert de spanning op de bovenleiding. Voor trams is dit geen probleem, maar voor het laadsysteem van de elektrische bus wel. Bijkomend kan de huidige leverancier geen gelijkstroom gebruiken als voedingsbron.

Tevens moet ook rekening gehouden worden met de beperking tot 150m van de afstand tussen laadpaal en voedingspunt. Tractiestations voor het tramnet zijn niet

altijd gelegen in de directe nabijheid van een tramlijn of van een mogelijke locatie van laadpaal.