

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 743

van **ELS ROBEYNS**

datum: 14 april 2020

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

De Lijn Gent - Vertramming busbundel 7

Het Vlaams regeerakkoord vermeldt het project 'vertramming lijn 7 Gent' uitdrukkelijk op p. 179. Daarentegen ontbreekt dit project volledig in het ontwerp-GIP 2020 (GIP: geïntegreerd investeringsprogramma) bij 'investeringen VVM De Lijn'. Nochtans had het extern verzelfstandigd agentschap (EVA) Vlaamse Vervoermaatschappij (VVM) De Lijn jaren geleden in het openbaar gesteld dat men klaar wilde zijn tegen 2019 om een kant-en-klaar aanvraagdossier voor de vertramming van bundel 7 in te dienen van bij de start van deze legislatuur.

1. Waarom wordt het vertrammingproject in het geheel niet vermeld bij de GIP-investeringen van De Lijn in 2020 (ontwerpversie van 19.12.2019), alhoewel reeds door de voorganger van de minister werd aangekondigd dat een multicriteria-analyse (gerealiseerd door THV ARCADIS, met een vergelijkende studie tram versus trambus) had aangetoond dat de tram het meest geschikte vervoermiddel is voor de as Sint-Denijs-Westrem - Gent-Sint-Pieters - Gent Zuid - Gent Dampoort en verder?
2. Het ontwerp-GIP 2020 van 19.12.2019 vermeldt op bladzijde 4 het dossier MDU-3MHH2RA-WT (Studie en uitvoering lijnenbundel 7 - aandeel AWV - verbeteren verkeersleefbaarheid) voor 750.000 euro.

Betreft het een studie te realiseren door het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) zelf of betreft het een studie die zal worden toegewezen aan een adviesbureau?

3. Waarom wordt deze studie uitgevoerd over de lijnenbundel 7 op de N43 Kortrijksesteenweg (van kilometer 2,5 tot kilometer 5,9), voor een lijngedeelte dat integraal gesitueerd is buiten het als prioritair geselecteerde lijngedeelte voor de vertramming van de bestaande busbundel 7, namelijk het lijngedeelte tussen Gent-Sint-Pieters en Gent-Dampoort?
4. Worden het Gentse stadsbestuur, de belanghebbende verenigingen (als belangenactoren vertegenwoordigd in de voormalige klankbordgroep vertramming lijn 7) en De Lijn zelf betrokken bij bovenvermelde studie?
5. Indien het antwoord op deelvraag 4 bevestigend is: op welke manier en bij welke fases van deze studie (over verbeterde verkeersleefbaarheid) zullen de bovenvermelde beleidsactoren en de belanghebbendenactoren worden betrokken?
6. Indien het antwoord op deelvraag 4 ontkennend is: waarom zullen deze beleidsactoren en belanghebbendenactoren niet bij deze studie worden betrokken?

7. Welk tijdschema wordt inzake deze studie gevolgd (start- en einddatum voor het samenstellen van het lastenboek van de studie, met de gekozen parameters, de eventuele offerte-aanvraag, de eventuele toewijzing van de studieopdracht aan een adviesbureau, de start- en einddatum met oplevering van het studiewerk)?
8. De voorganger van de minister besliste in 2019 om de 18 (inzet op tramlijn 7) CAF-trams waarin voor Gent voorzien binnen het raamcontract van ongeveer 146 nieuwe trams voor Antwerpen, de kust en Gent - niet te bestellen. Indien evenwel busbundel 7 één van de komende jaren, bijv. binnen deze legislatuur, reeds gedeeltelijk in tramlijn wordt omgevormd, dan kan hierdoor een probleem ontstaan voor de correcte exploitatie ervan, o.m. wegens een tekort aan beschikbare trams van minimum ca. 40 meter lengte (lengte zoals De Lijn meedeelde als gepland voor de uitbating van tramlijn 7).

Kunnen de genoemde 18 Gentse trams nog worden besteld in het raam van het reeds met CAF afgesloten raamcontract, bijvoorbeeld in de vorm van één, twee of meer loten voor trams, bestemd voor Gent? Of moet er voor de bestelling van deze 18 Gentse trams een nieuw, afzonderlijk, contract worden afgesloten met een nog te selecteren leverancier, na een specifieke offerte-aanvraag?

ANTWOORD

op vraag nr. 743 van 14 april 2020

van **ELS ROBEYNS**

1. Het regeerakkoord is een document met tijdshorizon 2019-2024. Enerzijds kunnen studies aantonen dat een project haalbaar, of wenselijk is. Anderzijds moeten hiervoor ook de nodige middelen beschikbaar zijn binnen het geheel van de begroting en na afweging van alle noden binnen heel Vlaanderen. Dit project was nog niet opgenomen in het Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP) omdat de nodige budgetten in 2020 niet beschikbaar zijn. Niet alles wat in het regeerakkoord is opgenomen kunnen we in één jaar te realiseren. Daarom heb ik samen met de Raad van Bestuur van De Lijn keuzes gemaakt, en hebben we beslist waarvoor we de beschikbare middelen inzetten. Het opzet blijft uiteraard om het regeerakkoord deze legislatuur maximaal uit te voeren. Ondertussen is er een begrotingscontrole afgerond. Daarbij heb ik extra middelen voor De Lijn voorzien, onder meer voor de verdere opstart dit project.
2. Het betreft de financiële bijdrage voor het opmaken van een studie. Meer bepaald het aandeel dat ten laste wordt genomen door het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV). Bij de opmaak van de ontwerpplannen voor de vertramming van de lijnenbundel 7 moeten er namelijk ook aanpassingen aan de Gentse gewestwegen (R40, N60 en N43) bestudeerd worden. Deze studie wordt extern uitbesteed. De Lijn is de initiatiefnemer en opdrachtgever voor deze studie. AWV treedt hierbij op als medefinancier. In het goedgekeurde GIP 2020 is dit aandeel van AWV ingeschreven op het reserveprogramma. Zie verder vraag 7 m.b.t. de timing
3. Het betreft een vermelding in het ontwerp van GIP. Waarbij niet alle info over het project op de lijst vermeld staat. In het GIP-schema wordt het totaalproject vermeld. Daarbij wordt doorgaans slechts één weg genoemd, terwijl mogelijks meerdere deelfasen worden gedefinieerd met betrekking tot meerdere gewestwegen, zonder dat alle betrokken en te bestuderen gewestwegen expliciet vermeld worden per fase. De eerste fase van de studie betreft wel degelijk het deel tussen de treinstations van Gent Sint-Pieters en de Dampoort.
4. Zowel de stad Gent als de klankbordgroep worden betrokken.
5. In het kader van de nog op te maken samenwerkingsovereenkomst (SWO) worden er nog afspraken gemaakt tussen AWV, De Lijn en de stad Gent over de communicatie en inspraakmomenten.
6. Zie het antwoord op vraag 4.
7. Het bestek voor de studie is in opmaak. De studie kan dus eind dit jaar gegund worden. Dan zullen ook de nodige vastleggingen door zowel De Lijn als AWV in 2020 genomen worden. Er wordt nu dus gestart met die zaken die rechtstreeks moeten leiden tot de schop in de grond. Daarvoor is een omvangrijke stedenbouwkundig ontwerp nodig. Daarbij gaan we niet over één nacht ijs. Opzet is dit in 2021 af te ronden.
Aansluitend zal dan naar verwachting eind 2021 de aanvraag van de stedenbouwkundige vergunning ingediend worden bij de stad Gent.
Eveneens zal er werk gemaakt worden van een samenwerkingsovereenkomst met de verschillende partners in dit project. Het gaat immers over een project van 108

miljoen euro waarbij de stad Gent en FARYS bij aanvang ook een inbreng doen van samen 28 miljoen euro. De Lijn zal zelf 57 miljoen euro investeren, en AWW investeert op haar beurt nog eens 23 miljoen euro. Dit zal hoogstwaarschijnlijk verlopen via een publiek-private samenwerking (PPS).

Na de opmaak van het stedenbouwkundige ontwerp, en de aanvraag van de omgevingsvergunning wordt daarna het bestek in de markt gezet. Een exacte timing geven is moeilijk, omdat veel zal afhangen van hoe vlot de vergunningsprocedures zullen lopen. Bij dergelijke belangrijke en grote projecten is van het belang dat alle overheden (de Vlaamse overheid, de stad Gent en De Lijn) gezamenlijk dit project ondersteunen, en maximaal inzetten op een gemeenschappelijk draagvlak bij alle betrokkenen.

8. De afname van de ongeveer 146 trams verloopt in 'schijven' (deelbestellingen). Het contract laat daarbij toe om één jaar geen trams te bestellen. Deze éénmalige optie werd in de vorige legislatuur gelicht, waardoor de vrijgekomen middelen anders werden ingezet. De schijven kunnen besteld worden in functie van de beschikbare financiële middelen, of de keuzes die onder meer de Raad van Bestuur maakt in dit kader en de noden aan trams op basis van de exploitatie van de drie tramnetten op meterspoor (in de steden Antwerpen en Gent en het tramnet in West-Vlaanderen). Voor Antwerpen en West-Vlaanderen zijn de vervangingsnoden aan trams en exploitatie gedefinieerd. Het is uiteraard het opzet dat de bestelling van de trams tijdig gebeuren om deze te kunnen inzetten, en niet te vroeg zodat deze ondertussen stil staan.