

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 745

van **ELS ROBEYNS**

datum: 14 april 2020

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

De Lijn Gent - Toeritdosering tramlijn 1

In Gent vormt tramlijn 1 Flanders Expo - Wondelgem/Evergem de essentiële schakel tussen het Sint-Pietersstation, het stadshart en de bebouwing ten noorden van de binnenstad. Het is de drukste Gentse tramlijn. In 2015 begonnen de grootste en duurste Albatrostrams op lijn 1 te rijden.

Het samenvallen van deze tramlijn 1 met één van de twee aanvoerroutes voor het gemotoriseerde wegverkeer naar de parkeergarages onder en nabij de Kouter leidt tot structurele filevorming, in het bijzonder op drukke dagen en momenten. Voor het tramverkeer werd in 2005, voor spitsverplaatsingen tussen het Sint-Pietersstation en het stadshart (theoretische ritduur 12 minuten), 9 minuten tijdverlies gemeten.

Voor het baanvak op de Kortrijksesteenweg (N420) zelf werd in 2009 een bijzondere overrijdbare bedding aangelegd. Voor het deel van de tramlijn dat niet op een eigen of een bijzondere bedding verloopt - wegens het smalle dwarsprofiel tussen de stadsrondweg R40 en het stadshart - en dit met name in de Kortrijksepoortstraat, de Nederkouter en het Koophandelsplein/Kouter, samen ca. 1000 meter, bleef de structurele filevorming evenwel problematisch.

Deze vaststelling leidde tot de samenwerking tussen de wegbeheerders (Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en de stad Gent) en De Lijn om - in het raam van het Europese project Civitas - een toeritdosering te installeren. Sinds april 2012 zet detectie (via verkeerscamera's) van fileopbouw op de Nederkouter een procedure in werking om de instroom van gemotoriseerd wegverkeer tijdelijk te beperken middels dynamische verkeersborden met een tijdelijk rechtsafslagverbod van de R40 (Charles de Kerchovelaan) richting Kortrijksepoortstraat, met aangepaste groentijden van de verkeerslichten, aangevuld met een verkeersregelininstallatie aan het kruispunt Verlorenkost-Jozef Plateaustraart. De verkeersdetectiecamera's beslissen autonoom of het toeritdoseringssysteem in gang wordt gezet maar een operator bij De Lijn bevestigt deze keuze nog manueel. Deze goedkeuring activeert de toeritdosering op twee plaatsen: op de stadsrondweg en aan het kruispunt Verlorenkost. Op die manier gebeurt de fileopbouw niet langer in de Kortrijksepoortstraat zelf en kan de tram stadinwaarts er vlottter doorstromen. Aan de Nederkouter geldt hetzelfde: de fileopbouw gebeurt in de zijstraat (Jozef Plateaustraart).

Op drukke momenten, met name in de ochtendspits en op de zaterdagmiddagen, was de toeritdosering sinds april 2012 actief en reed de tram inderdaad vlottter naar het stadshart.

Na de introductie van het Circulatieplan, in april 2017, werd het wegverkeer op de rondweg R40 nog drukker. Desalniettemin bleef tram 1 vlot rijden.

Sinds medio 2018 leek het toeritdoseringssysteem niet meer actief. In het bijzonder tijdens de maand december 2019 viel het op dat er weer grote filevorming optrad, met stilstaand en stapvoets wegverkeer tussen de Kortrijkse Poort en de Kouter. Het verkeers- en parkeergeleidingssysteem op de dynamische borden langs de R40 kondigde niet meer aan dat de toeritdosering actief was. Het tramverkeer komende van Flanders Expo en Sint-Pietersstation richting binnenstad had tot 30 minuten nodig om de afstand Kortrijkse Poort - Kouter (1 km) af te leggen. De start van de wegwerkzaamheden cluster Bagattenstraat najaar 2019 leidde tot een bijkomende toevoer van gemotoriseerd verkeer via het kruispunt van de Savaanstraat met de Nederkouter, voorbij de verkeersdetectiecamera's. Zowel het tram- als het gemotoriseerd wegverkeer liepen in de hele wijk vast. Als gevolg van stilstaand gemotoriseerd wegverkeer in de Kortrijksepoortstraat moesten Albatrossen midden op het kruispunt Kortrijkse Poort met de R40 blijven stilstaan. De trams hinderden zo onbedoeld het wegverkeer op de R40 zelf tijdens de groenfase voor rechtdoorrijdende en naar linksafslaande weggebruikers. Er deden zich voor alle weggebruikers verkeersonveilige situaties voor.

Dergelijke gang van zaken is niet van aard om automobilisten te overtuigen om te kiezen voor combimobiliteit, bijvoorbeeld van het parkeer- en reisterrein Flanders Expo met tram 1 naar het stadscentrum. Tevens leverde de filevorming tussen de Kortrijkse Poort en de Kouter onrechtstreeks veel hinder op voor de inwoners van de wijken ten noorden van het stadscentrum, Wondelgem en Evergem. Sommige tramdiensten met bestemming Wondelgem of Evergem moesten noodgedwongen reeds aan het Van Beverenplein of de Korenmarkt worden ingekort. Ook in de richting Sint-Pietersstation en Flanders Expo was in december 2019 de onregelmaat in de dienst troef.

Op 1 januari 2020 werd de lage-emissiezone (LEZ) binnen de R40 van kracht. Het belang van een vlotte en veilige doorstroming van het gemotoriseerd wegverkeer op de R40 nam nog toe.

De Lijn was opdrachtgever voor het hele project toeritdosering en investeerde 26.500,00 euro (excl. btw) in het systeem. AWW stond in voor 300.000,00 euro (excl. btw) van de kosten. Via het Civitasproject werden manuren gefinancierd zowel bij de stad Gent als bij De Lijn.

1. Sinds welke datum functioneert het toeritdoseringssysteem niet meer naar behoren?
2.
 - a) Wat is de technische verklaring voor het niet meer functioneren van de toeritdosering?
 - b) Wanneer werd dit niet meer functioneren gemeld aan ofwel door de betrokken overheidspartners?
3. Werde dit niet meer functioneren van het toeritdoseringssysteem besproken tijdens een overlegvergadering tussen de projectpartners: de stad Gent, De Lijn en AWW?
4. Zo het antwoord op deelvraag 3 bevestigend is, op welke datum vond deze overlegvergadering plaats? Zo niet, waarom werd het niet meer functioneren van het toeritdoseringssysteem niet besproken?
5.
 - a) Indien er een overlegvergadering plaatsvond: welke beslissingen werden toen genomen?
 - b) Op welke datum?
 - c) Wat zijn de kosten (investerings- en exploitatie-uitgaven) evenals de technische en organisatorische gevolgen van deze genomen beslissingen voor de stad Gent resp. De Lijn en AWW?

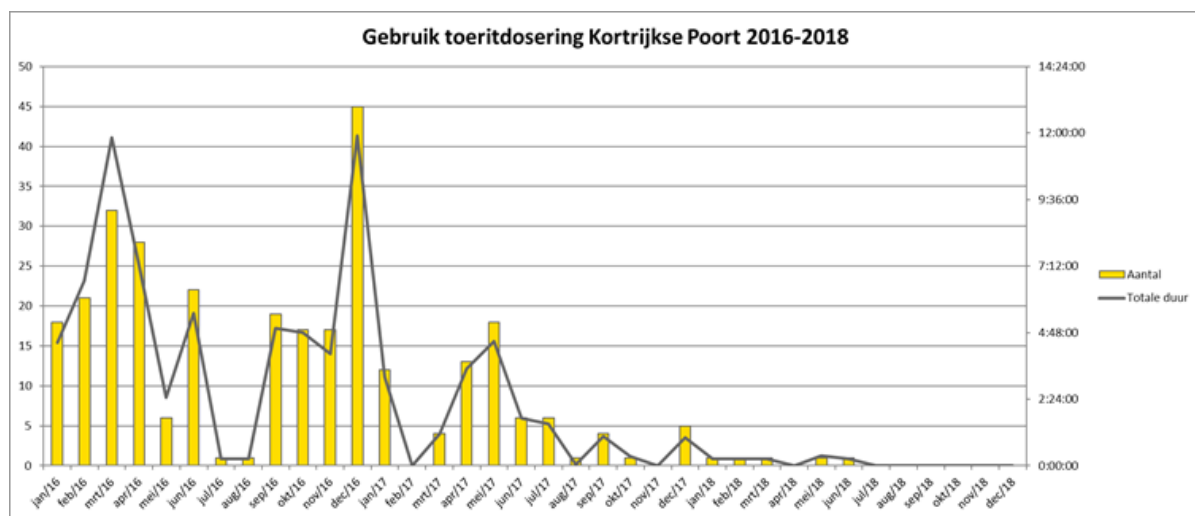
6. Werden de genomen beslissingen goedgekeurd door de minister ofwel door de raad van bestuur van De Lijn ofwel door AWW ofwel door het Gentse stadsbestuur?
7. Tegen welke datum zal de toeritdosering opnieuw integraal functioneren?
8.
 - a) Zal een operator bij De Lijn nog steeds de automatische detectie van de fileopbouw moet valideren?
 - b) Of zal de detectie van de fileopbouw door de camera's voortaan het toeritdoseringssysteem automatisch activeren, zonder enige manuele tussenkomst?
9.
 - a) Werd er, ter vervollediging van het herstel van de toeritdosering, nog beslist om aanvullende maatregelen te nemen?
 - b) Indien ja, welke aanvullende maatregelen? Door welke partner te nemen? Tegen welke datum?
 - c) Indien neen, waarom niet?
10.
 - a) Werd er door de projectpartners voorgesteld om, bij automatisch vastgestelde grotere drukte, systematisch in aanvullende politiebegeleiding te voorzien ter plaatse van de as Kortrijkse Poort - Kouter, zoals reeds het geval was bij grotere drukte, toen er nog geen toeritdosering bestond?
 - b) Werd door de projectpartners voorgesteld dat de stad Gent in aanvullende politiebegeleiding zou voorzien op de as Kortrijkse Poort - Kouter, gedurende de hele duur van de Winterfeesten, in december 2020?
 - c) Indien niet, waarom niet?

ANTWOORD

op vraag nr. 745 van 14 april 2020

van **ELS ROBEYNS**

1. Na de invoering in april 2017 van het circulatieplan in Gent, merkte De Lijn een daling van de congestie op de as Kortrijksepoortstraat-Nederkouter en bijgevolg een daling van het gebruik van de toeritdosering (zie grafiek). Ook de lokale politie stelde logischerwijze een drastische daling van het aantal inbreuken op rechtsafslagverbod vast.



In december 2018 meldde de technische dienst van De Lijn een defect van het toeritdoseringssysteem.

2. a) Zie 2b.
b) In december 2018 meldde de technische dienst van De Lijn een defect van het toeritdoseringssysteem. De herstellingskosten werden op ongeveer 2 000 euro ingeschat. Naar aanleiding van deze melding, het feit dat de toeritdosering nog nauwelijks in werking trad en zowel het onderhoudscontract van het systeem bij De Lijn (6 600 euro/jaar) als van de ANPR-camera's voor AWV in oktober ten einde liep, werd een overleg ingepland om een evaluatie te maken over de toekomst van het systeem.

De werkgroep die bestond uit vertegenwoordigers van De Lijn, AWV, stad Gent en de lokale politie kwam tweemaal bijeen (op 12 maart en 13 mei 2019). Daar werden volgende zaken besproken:

- Het onderhoudscontract van de ANPR-camera's werd door AWV stopgezet op 1 oktober 2019. De afwegingen hierbij waren:
 - De camera's zijn verouderd.
 - De kostprijs van het onderhoud van de camera's weegt niet op tegen de beperkte meerwaarde die ze leveren.
 - Voor de lokale politie betekenen de vaststellingen van de inbreuken veel manueel werk.
- De technische installatie blijft fysiek aanwezig.

- De borden die door het systeem worden aangestuurd, vallen onder een ander contract (zone 30) en blijven in principe onderhouden.
- Gezien de doorstroming van de tram op dit traject zeker nog niet optimaal is, maar het bestaande systeem hiervoor blijkbaar geen oplossing biedt (cfr. het beperkt gebruik vanaf half 2017), wordt een onderzoek naar de oorzaken hiervan georganiseerd. Op basis van de resultaten van dit onderzoek, kan dan beslist worden of het systeem al dan niet verwijderd, aangepast of vervangen wordt.

Op het tactisch overleg van de vervoerregio Gent bij De Lijn van 15 mei 2019 wordt beslist om ook het onderhoudscontract van het systeem in het beheer van De Lijn stop te zetten op de einddatum van het contract (oktober 2019). Volgens de informatie die De Lijn toe had, zou de lokale politie op piekmomenten bijstand verlenen (cfr. eindejaarsperiode 2018 waar er geen problemen waren).

3. Zie het antwoord op vraag 2.
4. Zie het antwoord op vraag 2.
5. Zie het antwoord op vraag 2.
6. VVM De Lijn is een EVA met een Raad van Bestuur dat autonoom bepaalt tot welk operationeel niveau deze beslissingen behoren. Bij De Lijn is dit niet verder geëscaleerd: volgens de nieuwe organisatie is het Tacteam het niveau waar dit beslist kan worden.
7. Bij De Lijn loopt momenteel een onderzoek naar een technische aanpassing van het bestaande systeem, zodat het op piekmomenten opnieuw ingezet kan worden. Door de huidige omstandigheden loopt dit onderzoek vertraging op, maar De Lijn hoopt toch een oplossing te hebben in het najaar. Voor de andere doorstromingsproblemen op deze as verwacht De Lijn vooral heil van de herinrichting van het traject tussen de Kortrijksepoort en het Koophandelsplein.
8. Dit is afhankelijk van het onderzoek waarvan sprake in vraag 7.
9. Dit is afhankelijk van het onderzoek waarvan sprake in vraag 7.
10. Input van de dispatching bevestigt de daling van het gebruik van het toeritdoseringssysteem en geeft aan dat bij piekmomenten beroep gedaan kon worden op politiebegeleiding. Dat was ook het geval in de eindejaarsperiode 2019, ook al bleek dit uiteindelijk minder vanzelfsprekend dan verwacht. Ook voor de eindejaarsperiode 2020 wordt verwacht dat De Lijn bij grote drukte beroep kan doen op politiebegeleiding.