

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 852
van **ELKE SLEURS**
datum: 15 mei 2020

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

De Lijn Gent - Budget voor tramlijnen 7 en 4

De Standaard van 8 mei 2020 kopte: "40 miljoen reizigers, geen geld voor nieuwe tramlijnen". Het gaat over Gentse tramlijnen waar er voorlopig geen budget voor beschikbaar is. De heraanleg van tram 7, de tramlijn tussen de stations Dampoort en Gent-Sint-Pieters, en tram 4, de verlenging ervan, zouden nog voor lange tijd uitblijven.

Op die berichtgeving reageerde de minister met een persmededeling dat ze deze regeerperiode onder meer wil inzetten op de realisatie van tramlijn 7 en de verlenging van tramlijn 4. Daarvoor wil men een beroep doen op alternatieve financiering en publiek-private samenwerking (pps).

Concreet zou het project van tramlijn 7 108 miljoen euro kosten. De stad Gent en TMVW (Tussengemeentelijke Maatschappij der Vlaanderen voor Watervoorziening) moeten wel een inbreng doen van samen 28 miljoen euro. De Lijn zelf zal 57 miljoen euro investeren en het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) investeert op zijn beurt nog eens 23 miljoen euro. De minister stelt dat dit hoogstwaarschijnlijk zal verlopen via een pps.

Voor de verlenging van tram 4 worden geen concrete bedragen vermeld, slechts de opstart van de werken in 2023.

1. Hoe wordt het proces aangepakt, onder meer wat betreft de afstemming met de verschillende partners (stad Gent, AWV, andere)?
2. Welke stappen moeten nog gezet worden om tot een 'aanbestedingsklaar' dossier te komen?
3. In hoeverre verhoudt het verhaal van tram 7 en tram 4 zich tot het regionaal mobiliteitsplan van de Vervoersregio Gent?
4. In welke mate zijn de budgetten uit het persbericht realistisch en gegarandeerd binnen de Vlaamse begroting?

ANTWOORD

op vraag nr. 852 van 15 mei 2020

van **ELKE SLEURS**

1. Er zijn regelmatig werkgroepen en stuurgroepen met alle betrokken partijen.
2.
 - Lijn 7:
 - een stuurgroep om de principetekeningen af te kloppen
 - opmaken van de samenwerkingsovereenkomst met alle betrokken partijen
 - opmaken van het stedenbouwkundig ontwerp
 - Lijn 4:
 - studieopdracht staat klaar voor gunning
 - daarna opmaak van het definitief ontwerp, de omgevingsvergunning en de bestekken voor aanbesteding
3. Lijn 7 en lijn 4 zijn beslist beleid en werden overgenomen in het regionaal mobiliteitsplan, met doorkijk naar 2030.
4. De kostprijsraming werd berekend in 2016.

Lijn 7: er is een beslissing nodig welk deel vertramd wordt: Dampoort – Gent Sint-Pietersstation of Dampoort – Sint-Denijs-Westrem.

Het principe is dat het proces ver genoeg gevorderd moet zijn eer er de middelen vastgeklikt worden. Een andere werkwijze zou er toe leiden dat er miljarden geblokkeerd zouden zitten voor projecten die een eeuwigheid in procedures blijven aanslepen en er geen budget zou zijn voor projecten die sneller gerealiseerd kunnen worden.

Voor deze projecten is het meer waarschijnlijk dat zal gekozen worden voor een PPS gezien er ook meerdere spelers mee betrokken zijn. In dat geval is het opzet dat de ESR-8 matige impact op de begroting pas start na het opleveren van het project.