



Vergadering van 11 maart 2026

2026_GR_00152 Samenwerkingsovereenkomst openbaar vervoer-beïnvloeding aan verkeerslichten op stadswegen in Gent - Goedkeuring

Bevoegd: Joris Vandenbroucke

Betrokken: Mathias De Clercq

Juridisch kader

De volgende bepalingen zijn van toepassing inzake de bevoegdheid:

- Het Decreet over het lokaal bestuur van 22 december 2017, artikel 40, § 1.

De beslissing wordt genomen op grond van:

- Burgerlijk Wetboek, Boek 5.

Motivering

Stad Gent en De Lijn wensen samen de doorstroming van openbaar vervoer aan verkeerslichten te verbeteren. Los van de beleidsmatige wens voor een goede doorstroming van openbaar vervoer door de stad Gent, zijn we dit ook als wegbeheerder verplicht. Het Decreet betreffende de basisbereikbaarheid van 26 april 2019, artikel 47, paragraaf 2 bepaalt dat wegbeheerders de vlotte doorstroming garanderen voor het kernnet en aanvullend net en brengen daarvoor, in overleg met de exploitant, de nodige infrastructuur aan en onderhouden die.

Op heden zijn er, ondanks het Decreet basisbereikbaarheid, geen duidelijke afspraken tussen De Lijn en de Stad over verantwoordelijkheden over beïnvloeding van openbaar vervoer. Het ontbreken van deze afspraken zorgt ervoor dat projecten niet vlot verlopen en herstellingen soms onnodig lang duren omdat telkens opnieuw moet uitgeklaard worden wie welk deel van de herstellingen op zich neemt.

Hiertoe werd een samenwerkingsovereenkomst opgemaakt, ze heeft 2 doelen. Ten eerste maakt ze voor eens en voor altijd duidelijk wie voor welk deel van openbaar vervoer beïnvloeding verantwoordelijk is. Als gevolg hiervan zal vanaf ondertekening duidelijk zijn welk deel de Stad en welk deel De Lijn hoort op te nemen zowel qua uitvoering als qua financiering. De uitgangspunten van het Decreet worden hiermee gevolgd. Nieuwe projecten en herstellingen zullen hierdoor in de toekomst vlotter verlopen. Er zijn geen nieuwe uitgaven verbonden aan deze samenwerkingsovereenkomst. De financiële verplichtingen als gevolg van deze samenwerkingsovereenkomst zijn reeds bestendig in verschillende budgetplaatsen. Zo werden de kosten voor de investeringen en exploitatie van de intelligente verkeerslichten reeds gebudgetteerd via het project van de uitrol van intelligente verkeerslichten op stadswegen. Daarnaast worden de budgetten voor de exploitatie van de huidige OV-beïnvloeding toegevoegd aan de huidige budgetplaatsen voor beheer en onderhoud van de verkeerslichten.

Ten tweede doet de samenwerkingsovereenkomst uitspraken over op welke manier we aan doorstroming openbaar vervoer wensen te doen. Tot op heden gebeurt de inmelding van een openbaar vervoertuig via bekabeling in de grond, dit is een zeer dure aangelegenheid. In de samenwerkingsovereenkomst wordt bepaald dat beide partijen zich voorbereiden op een digitale inmelding van de voertuigen. Via ITS-technologie zullen openbaar vervoer voertuigen kunnen communiceren met de verkeerslichten en kan beïnvloeding voorzien worden.

1 januari 2030 wordt als streefdatum naar voorgeschoven. Stad gent engageert zich tegen 1 januari 2030 alle Gentse kruispunten met verkeerslichten met C-ITS-technologie uit te rusten. De Lijn engageert zich om de voertuigen die in Gent rijden tegen dan maximaal uit te rusten met C-ITS-technologie. In tussentijd vinden geen nieuwe investeringen in lussen meer plaats maar worden de huidige bestaande systemen door de stad onderhouden met een uitdovend beleid tegen 1 januari 2030 als doel.

Bijgevoegde bijlage(n):

- Samenwerkingsovereenkomst OV-beïnvloeding aan verkeerslichten op stadswegen in Gent (deel van de beslissing)

Voorstel

Legt aan de gemeenteraad voor ter beslissing:

Artikel 1:

Keurt goed de samenwerkingsovereenkomst met de Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn, met maatschappelijke zetel te 2800 Mechelen, Motstraat 20, betreffende de openbaar vervoer-beïnvloeding aan verkeerslichten op de stadswegen in Gent, zoals gevoegd in bijlage.



Samenwerkingsovereenkomst betreffende OV-beïnvloeding op stadswegen in Gent

Versie V3

16 januari 2026

Entiteit

Mobiliteitsbedrijf en Dienst Wegen Bruggen en Waterlopen

Contactpersoon

Pieter-Jan Kröhle (Stad Gent) en Dries Wathion (De Lijn)

TUSSEN: Stad Gent, met zetel op het stadhuis te 9000 Gent, Botermarkt 1, vertegenwoordigd door de gemeenteraad, waarvoor optreden de heer Joris Vandenbroucke, Schepen van Mobiliteit, Ruimte, Stadsontwikkeling en Plezier en mevrouw Mieke Hullebroeck, algemeen directeur en die handelen zoals beslist door de gemeenteraad;

hierna genoemd "Stad Gent";

EN: Het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn, vertegenwoordigd door de heer Koen Kennis, Ondervoorzitter van de Raad van bestuur en mevrouw Ann Schoubs, Directeur-generaal, met ondernemingsnummer 0242.069.537, en met zetel te 2800 Mechelen, Motstraat 20;

hierna genoemd "De Lijn".

De Stad Gent en De Lijn worden hierna gezamenlijk "de Partijen" genoemd.

GELET OP:

- Het decreet betreffende de basisbereikbaarheid van 26 april 2019
 - artikel 47, paragraaf 2: *De wegbeheerders garanderen de vlotte doorstroming voor het kernnet en aanvullend net en brengen daarvoor, in overleg met de exploitant, de nodige infrastructuur aan en onderhouden die.*

OVERWEGENDE DAT:

Stad Gent en De Lijn willen samen werk maken van vlotter openbaar vervoer (OV) in Gent. Een belangrijk aspect daarvan is doorstroming aan verkeerslichten.

Stad Gent en De Lijn wensen openbaar vervoer (OV) aan verkeerslichtengeregelde kruispunten in beheer van Stad Gent zo vlot als mogelijk door het verkeer te loodsen binnen de mogelijkheden van wat van een verkeerslichtenregeling kan verwacht worden én rekening houdend met andere doelstellingen (veiligheid, modal shift) die de stad nastreeft.

Naast verkeerslichten zijn ook andere maatregelen nodig om openbaar vervoer vlot te laten rijden. Maatregelen die niet rechtstreeks gelinkt zijn aan verkeerslichten maken géén deel uit van deze overeenkomst.

Een resultaatsverbintenis in cijfers (seconden winst, maximale wachttijden...) is niet mogelijk. Enerzijds zijn er naast openbaar vervoer nog veel andere doelstellingen die nagestreefd worden per kruispunt (veiligheid, doorstroming actieve weggebruikers...). Anderzijds zijn er, zeker in een stedelijke omgeving, extra factoren die een erg vlotte doorstroming voor OV niet overal mogelijk maken. Zo zijn er in de Gentse context veel stedelijke kruispunten waar kruisende OV-lijnen aan hoge frequentie passeren, het behoeft weinig duiding dat het niet steeds mogelijk is elk OV-voertuig dan zeer vlot te bedienen. Stad Gent onderschrijft de principes van het besluit van de Vlaamse Regering van 4 september 2020.

Stad Gent streeft ernaar alle kruispunten in haar beheer met OV-doorstroming te kunnen beïnvloeden. De Lijn streeft ernaar om alle OV-voertuigen (trams én bussen) uit te rusten met C-ITS technologie.

1 januari 2030 wordt als streefdatum naar voorgeschoven. Op dat moment zouden alle Gentse kruispunten met een intelligente verkeersregelinstantie (i-VRI's) moeten zijn uitgerust met een ITS-app en alle tram- en busvoertuigen dienen in staat te zijn te communiceren via C-ITS.

Zowel De Lijn als Stad Gent hebben inmiddels financiële middelen toegekend.

Met deze samenwerkingsovereenkomst engageren Stad Gent en De Lijn zich ertoe om, binnen de beschikbare budgettaire ruimte, het nodige te doen om de in deze overeenkomst opgenomen engagementen te realiseren.

Deze Samenwerkingsovereenkomst legt een aantal afspraken vast over verkeerslichten in beheer van de Stad Gent en hoe die kunnen ingeschakeld worden om openbaar vervoer zo vlot mogelijk te laten passeren.

Met onderhavige overeenkomst (hierna 'Samenwerkingsovereenkomst') wensen de Partijen vast te leggen wie welke maatregelen op korte en lange termijn neemt inzake installatie, onderhoud, aanpassing, herstel en beheer.

WORDT OVEREENGEKOMEN HETGEEN VOLGT:

Artikel 1. Voorwerp van de overeenkomst

Deze Samenwerkingsovereenkomst heeft tot doel de samenwerking en de rechten en plichten tussen Partijen met betrekking tot de uitrol en realisatie van de verkeersbeïnvloedingsinfrastructuur C-ITS (hierna 'het Project') vast te leggen rond de volgende aspecten:

- De realisatie van het Project met duiding van de wederzijdse engagementen van partijen om dit mogelijk te maken
- De beheersafspraken op korte en lang termijn inzake installatie, onderhoud, aanpassing, herstel en beheer van de infrastructuur voorafgaand, tijdens en na de uitrol en realisatie van het Project;
- De organisatie van de samenwerking tussen de partijen
- De planning

Deze Samenwerkingsovereenkomst heeft het karakter van een projectmatige samenwerking zonder rechtspersoonlijkheid.

Artikel 2. Engagements van partijen voor de langetermijnvisie

2.1. Technologie

- Stad Gent streeft ernaar alle kruispunten in haar beheer met OV (kruispunt met 1 of meer bussen/trams per uur per richting) te kunnen beïnvloeden via C-ITS technologie.
 - focus op operationele i-VRI's op deze kruispunten
 - met uitzondering van eenvoudige kruispunten, waar regeling goed kan verlopen met onderhoudsarme apparatuur (bv camera's en radars)
- De Lijn streeft ernaar dat alle ov-voertuigen (trams én bussen) uitgerust zijn met C-ITS technologie en volgens afgesproken protocollen correct berichten uitsturen die door de verkeersregelaar verwerkt kunnen worden als prioriteitsaanvragen. Tot nader order verloopt dit via het Mobilidata project waar aanmeldingen via een centrale component (de 'core' tot aan de kruispunten verstuurd worden).

Extra specificaties in navolging van PoC Nieuwevaartbrug

De Lijn voerde reeds een PoC uit op de Nieuwevaartbrug. De aanbevelingen die daaruit volgden dienen meegenomen te worden in de verdere uitrol:

- Signalen van deurcontacten (van zodra deze beschikbaar zijn), halte nabij kruispunt bezet ja/nee, kruispunt ontruimd ja/nee meenemen in de ITS-communicatie (dus op te nemen binnen de flow van Mobilidata) om de beïnvloeding te optimaliseren. Beide partijen zijn hierin afhankelijk van de gestandaardiseerde berichten die Mobilidata gebruikt.
- Beschikbaar stellen van een dashboard voor verkeerskundige opvolging voor De Lijn (op te nemen met Mobilidata, niet door de Stad Gent)
- De kwaliteit van het mobiel netwerk in (ruime) omgeving van i-VRI's is cruciaal voor een performante werking. De stad Gent dient desgevallend te bekijken hoe dit geremedieerd kan worden.

2.2. Streefwaarden OV halen

De Partijen stellen volgende methodieken voor om aan OV-doorstroming te werken op kruispunt niveau:

1. **Veiligheidsaanpassingen gaan voor op doorstroming.** Hierbij mag OV verhoudingsgewijs nooit meer verliezen tov andere weggebruikers en zo mogelijk, ook vooruitgang boeken. Dus stel dat de globale verliestijd door veiligheidsaanpassingen 15% bedraagt, dan mag OV niet meer dan 15% verliezen en moet dit minstens minder verliezen dan gemotoriseerd verkeer.
2. De verhoogde intelligentie in de ITS Apps dient de **aangeboden ITS-informatie** uit de aanmelding zo vroeg als relevant voor een goede OV-beïnvloeding in rekening te nemen.
3. In geval van **OV op vrije beddingen** wordt maximaal gestreefd naar Just-In-Time groen waardoor het mogelijk moet zijn OV zo vlot mogelijk te bedienen zonder dat andere weggebruikers daar een grote impact van ondervinden.
4. In geval van **gemengd verkeer** is het de ambitie om het OV-voertuig van zo ver mogelijk te detecteren zodat in de verkeerslichtenregeling de tak van het OV-voertuig zo goed mogelijk bediend kan worden om reistijdverlies voor deze tak maximaal te compenseren.
5. In geval van **meerdere OV-lijnen** wordt tussen Stad Gent en De Lijn het onderling belang duidelijk gemaakt om te bepalen in welke volgorde de OV-lijnen bevoordeeld moeten worden.
6. Tot slot wordt ook op **routeniveau** gekeken. Wanneer aan een bepaald kruispunt onvoldoende doorstroming geldt voor OV en verbetering op kruispuntniveau niet mogelijk zijn, bekijkt Stad Gent om milderende maatregelen te nemen elders op de route van de OV-lijn, dit gaat ruimer dan verkeerslichtenregelingen.

Met bovenstaande methodieken proberen de Partijen de streefwaarden het Besluit van de Vlaamse Regering van 4 september 2020 te halen en de doorstroming van openbaar vervoer de komende jaren te verbeteren.

2.3. Timing voor het behalen van de lange termijnvisie- C-ITS/ i-VRI-deadline

1 januari 2030 wordt als streefdatum naar voorgeschoven voor de uitrol van de C-ITS technologie, meer precies de uitrusting van alle Gentse kruispunten met i-VRI's met een ITS-app en alle tram- en busvoertuigen met de mogelijkheid om kruispunten te beïnvloeden met C-ITS technologie.

In het vervolg van de Samenwerkingsovereenkomst wordt deze datum van 1 januari 2030 de **C-ITS/i-VRI-deadline** genoemd.

Er is een sterke afhankelijkheid met volgende factoren:

- Hoe snel kan De Lijn het project IT aan boord van het voertuig (ITaB) uitrollen of ReTiBo hierover inschakelen. De timing hiervan gaat ruimer dan Gent aangezien dit voor alle kruispunten in Vlaanderen uitgerold wordt. Een belangrijke factor hierbij is hoe snel AWW zijn kruispunten verder uitrolt. De kruispunten in beheer van de Stad Gent betreffen minder dan 3% van het totaal aantal kruispunten in Vlaanderen waar bussen of trams passeren.
- Hoe gericht De Lijn het voertuigenpark kan inzetten om de bussen en trams te voorzien van C-ITS. Stel dat deze datum niet haalbaar is voor héél Vlaanderen dient De Lijn te bekijken of voor

regio Gent de bussen en tram voorgenomen zouden kunnen worden en regionaal de lijnvoering wel gebiedsdekkend met C-ITS is uitgerust.

Voor de opvolging van het Project wordt tussen partijen een overlegstructuur opgezet zoals voorzien in artikel 3.

Artikel 3. Overlegorganen in functie van evalueren en bijsturen

De bestaande overlegorganen tussen De Lijn en de Stad Gent worden gebruikt om inhoudelijke zaken uit deze overeenkomst uit te klaren.

Er is een operationeel overleg dat maandelijks doorgaat waar inhoudelijke zaken rond OV-beïnvloeding aan bod kunnen komen. Indien er ambtelijk niet tot een akkoord kan gekomen worden, kan dit geëscaleerd worden naar het directieniveau via het 6-maandelijks Strategische overleg tussen De Lijn en Stad Gent of zelfs politiek gezien naar het 6-maandelijks TOP-overleg tussen De Lijn en Stad Gent.

Bij het in gebruik nemen van nieuwe verkeerslichtenregelingen met een intelligente regeling en de uitrol van voertuigen die zich aanmelden op basis van C-ITS technologie dient extra aandacht gegeven te worden aan de opvolging van de doorstroming van het openbaar vervoer. Hiervoor wordt door beide partijen projectleiders aangeduid die periodiek (3-maandelijks) met elkaar samenzitten.

De datum van 1 januari 2030 is een streefdatum. Beiden partijen blijven met elkaar overleggen om deze timing met het oog op de uitrol van de C-ITS en de daarvoor te nemen beslissingen door de bevoegde organen van elke partij zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen.

Artikel 4. Aanvang en duur van de overeenkomst

Deze overeenkomst treedt in werking na ondertekening door alle partijen.

Deze overeenkomst wordt aangegaan gedurende de volledige looptijd voor de realisatie van het Project en zolang de diverse vormen van verkeerslichtenbeïnvloedingen in gebruik zijn.

Artikel 5. Beheersafspraken en kostenverdeling

5.1. Algemeen principe kostenverdeling

Elke Partij draagt de kosten verbonden aan de installaties en systemen onder haar beheer:

Kosten gedragen door Stad Gent

Volgende kosten worden gefinancierd door Stad Gent:

- Kosten voor de installaties in beheer van Stad Gent, zoals in de navolgende bepalingen vermeld;
- Kosten voor de installaties in beheer van De Lijn, waarvoor de Partijen afspreken dat de aanpassing van de installatie ten laste van de Stad Gent is;
- Kosten voor het ontvangen en verwerken van communicatie over het openbaar vervoer voertuig in de verkeersregelaar;

- Kosten voor back-upsystemen gelinkt aan de weginfrastructuur;
- Kosten voor het onderhoud aan installaties en systemen beheerd door Stad Gent.

Kosten gedragen door De Lijn

Volgende kosten worden gefinancierd door De Lijn:

- Kosten voor de installaties in beheer van De Lijn, zoals in de navolgende bepalingen vermeld;
- Kosten voor de installaties in beheer van Stad Gent, waarvoor de Partijen afspreken dat de aanpassing van de installatie ten laste van De Lijn is;
- Kosten voor het real-time communiceren van informatie over het openbaar vervoer voertuig op de afgesproken manier (tot aan de Mobilidata-core);
- Kosten voor back-upsystemen gelinkt aan de voertuigen of traminfrastructuur.
- Kosten voor het onderhoud aan installaties en systemen beheerd door De Lijn.

Voormelde principiële beheersafspraken worden toegepast voor zover er niet van afgeweken wordt in artikel 5.2 en 5.3

5.2. Beheersafspraken en kostenverdeling LT na uitrol C-ITS (na C-ITS/i-VRI-deadline)

5.2.1. Beheer installaties globaal

Wanneer er een verkeersregelaar nodig is, betreft het in principe een installatie in beheer van Stad Gent. Wanneer dit niet nodig is en er is infrastructuur voor beïnvloeding/aansturen openbaar vervoer nodig, betreft het een installatie in beheer van De Lijn. Dit wordt in de tabel hieronder toegelicht.

In beheer van De Lijn	In beheer van Stad Gent
<ul style="list-style-type: none"> - Wisselsturing buiten verkeerslichten - Wisselsturing als deel van een kruispunt met verkeersregelaar (enkel de wisselsturing) - Verkeerslichten aan eindhalten waarbij regulier verkeer van knipperstand naar rood wordt gebracht om een tram veilig deze verkeersstromen te laten kruisen. Typische installatie aan eindhaltes aangestuurd vanuit de signalisatiesturing. Doordat met knipperlichten gewerkt wordt is geen ontruimingstijd nodig en hierdoor ook geen verkeersregelaar. 	<ul style="list-style-type: none"> - Van zodra er een verkeersregelaar nodig is op wegen is het in beheer van de Stad Gent. - Dus van zodra naast knipper en rood ook groen wordt gebruikt om verkeersstromen voor minstens 1 weggebruiker te sturen, - Van zodra er een verkeersregelaar staat in beheer van de Stad Gent is alle technologie om het verkeer te regelen ook in beheer van de Stad Gent (drukknoppen, lussen, radar, aanvraag-LEDs, drukknoppen en/of sleutelschakelaars,)

<ul style="list-style-type: none"> - Spoorwegovergangen met tramsporen waarbij een openbare weg de eigen bedding kruist. - C-ITS technologie aan de kant van het voertuig 	<ul style="list-style-type: none"> - C-ITS-technologie aan de kant van de regelaar. <p>Dus niet:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wisselsturing - Kruispunten niet in beheer van de Stad Gent (wegenis in beheer van AWV en North Sea Port) - Oude OV-beïnvloedingssystemen worden niet meer ondersteund door Stad Gent (OV-lussen, KAR-module in de regelaar, ov-verwerkingsmodule (bv SPIE, Yunex) gekoppeld in de regelaar).
<p>Enkele voorbeelden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wisselsturing Korenmarkt - Wisselsturing Vlaanderenstraat - Tramterminus Zwijnaarde - Tramterminus Moskou - Kruising bus/tram in tramtunnel Sint-Pietersstation (zijde busstation) - Spoorovergang Botestraat, - Spoorovergang Begijnhoflaan x Rabotstraat - ... 	<p>Enkele voorbeelden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Complexe verkeerslichtengeregelde kruispunten zoals aan AZ Sint-Lucas x Blaisantvest - Klassiek verkeerslichten zoals Hundelgemsesteenweg x Jozef Vervaeenstraat - Eenvoudige Voetgangersoversteken zoals Blaisantvest x Spaarstraat - Knipperlichten met voetgangersoversteken zoals Brugsesteenweg x Virginiastraat - ...

Enige uitzondering op de regel vandaag is de installatie aan de zuidzijde van Sint-Pietersstation (Voskenslaan x Sint-Denijslaan x tramtunnel). Volgens bovenstaande regels zou deze logischerwijs in beheer van de Stad Gent moeten zitten. Dit tijdelijk kruispunt, geplaatst nav het project Gent Sint-Pietersstation, gaat uit beheer zodra de werken zijn afgerond. Indien het daarna opnieuw gebouwd zou worden als definitieve installatie dient dit in beheer van de Stad Gent te komen¹.

5.2.2. Aanpassingen aan installaties

Het kan voorvallen dat de omstandigheden gedurende de levensduur van een installatie veranderen. Op dat moment kan ook het beheer van de installatie in vraag gesteld worden.

¹ Dit betekent niet dat de installatiekosten gedragen dienen worden door de Stad Gent, aangezien dit binnen het project Gent-Sint-Pieters valt wordt aangenomen dat daar afspraken gemaakt worden over de financiering van een eventueel nieuw verkeerslichtengeregeld kruispunt.

5.2.3. Opwaarderen van een installatie

Zo kan het voorvallen dat er nood is aan een eenvoudige overweg/tramterminus uit te breiden met fietslichten, voetgangerslichten, die meer doen dan oranje knipperen en rood worden. In dat geval dient de installatie (deels) overgedragen te worden van De Lijn naar de Stad Gent. Initiatiefnemer voor overnames is de Stad Gent aangezien de kosten en lasten voor de Stad Gent zijn.

Dit gebeurt uiteraard in onderling overleg (zie Artikel 3) en met medewerking van beide partijen. De bestaande wisselsturingen kunnen dan als input in de regelaar geïntegreerd worden.

5.2.4. Downgraden van een installatie

In principe kan ook het omgekeerde voorvallen. Zo zijn in het verleden al verschillende verkeerslichten uit gebruik genomen omdat de verkeerssituatie er zodanig wijzigde dat een verkeerslicht niet meer zinvol was.

Wanneer dit gebeurt maar er wel nog een wisselsturing nodig is, wordt in onderling overleg de verkeersregelaar uit gebruik genomen en zorgt De Lijn voor een eenvoudige aansturing van de wisselsturing en worden eventuele behouden verkeerslichten omgebouwd naar verkeerslichten met knipperlichten-rood.

Ook dit gebeurt uiteraard in onderling overleg en met medewerking van beide partijen. De bestaande masten en bekabeling kunnen maximaal hergebruikt worden.

5.2.5. Nieuwe installaties

Voor nieuwe installaties gelden dezelfde afspraken. Van zodra er een verkeersregelaar nodig is, komt deze in beheer van Stad Gent. Installaties zonder verkeersregelaar ten behoeve van tramverkeer waarbij de aansturing van de waarschuwingslichten / verkeerslichten gebeurt vanuit de wisselsturing komt in het beheer van De Lijn

Nieuwe verkeersregelaars worden steevast uitgerold als i-VRI waarbij C-ITS voertuigen van De Lijn de mogelijkheid zullen hebben om de verkeerslichten te beïnvloeden. Hierop kan echter uitzonderlijk afgeweken worden.

C-ITS en i-VRI's zijn een middel om het doel doorstroming OV te behalen. Voor sommige eenvoudige kruispunten zou C-ITS i.c.m. i-VRI een hoge kost betekenen met weinig meerwaarde. Het doel kan ook op andere manier gehaald worden. Als Stad Gent kan aantonen dat met andere detectiesystemen (los van lussen) de doorstromingsdoelstellingen OV minstens even goed gehaald kunnen worden zonder een i-VRI te plaatsen, kan er op dat kruispunt van afgeweken worden.

Een belangrijk aandachtspunt hierbij is wel dat voor De Lijn en Stad Gent het handig is om één monitoringssysteem te hebben voor alle voertuigen in Gent. Voor de kruispunten die geen i-VRI zijn is veel minder informatie voorhanden en kan minder goed ingeschat worden of de doorstroming van OV hier goed werkt of niet. Bij twijfel geniet C-ITS de voorkeur.

5.2.6. Beheer aspecten OV-beïnvloeding

Het basisprincipe is éénvoudig. De Lijn is verantwoordelijk voor het real-time communiceren van informatie over het openbaar vervoer voertuig volgens de afspraken in deze Overeenkomst. Stad Gent is verantwoordelijk om deze berichten correct te ontvangen en te verwerken in de regeling zodat dit zo goed mogelijk ten goede komt voor de doorstroming van openbaar vervoer.

Momenteel gebeurt de communicatie via de Mobilidata-core. De Partijen gaan ervan uit dat dit onderhouden blijft vanuit Vlaanderen. Wanneer dat niet meer het geval zou zijn, zoeken de Partijen naar een andere manier om de C-ITS berichten opnieuw tot bij de regelaars te krijgen.

De Lijn en Stad Gent houden elkaar op de hoogte van de vorderingen van de omschakeling naar C-ITS en i-VRI's via de beschikbare overlegorganen (zie Artikel 3). Indien één partij vertraging oploopt brengt deze de andere partij zo snel mogelijk op de hoogte. Het tempo van de omschakeling wordt blijvend op elkaar afgestemd.

Back-upsystemen

Back-up systemen blijven in beide gevallen nodig. Van zodra er een groenfase is voor OV op aanvraag en de bus/tram niet sowieso groen zal krijgen is er een back-upstelsysteem nodig (tramdrukknop, extra radar/lus...). De back-upsystemen gelinkt aan de voertuigen blijven in beheer van De Lijn, back-upsystemen aan de kant van de weginfrastructuur zijn in beheer van Stad Gent.

5.3. Beheersafspraken KT bestaande en nieuwe installaties in afwachting uitrol C-ITS (Heden - C-ITS/i-VRI-deadline)

Dit onderdeel gaat over wie welke maatregelen nog neemt in afwachting van een volledige uitrol i-VRI's/C-ITS.

5.3.1. Afspraken voor nieuwe installaties bij heraanlegprojecten in afwachting van C-ITS

Bij heraanlegprojecten worden nieuwe kruispunten voortaan meteen i-VRI's. De Stad/De Lijn bewaakt dat in afwachting van C-ITS een tussentijdse installatie van lussen/wachtbuizen op het kruispunt door de bouwheer meegenomen wordt in het bouwproject (financieel en realisatie). De Lijn zorgt ervoor dat de voertuigen op de respectievelijke kruispunten zo snel mogelijk uitgerust zijn met de nieuwe technologie.

Deze kruispunten worden niet standaard voorzien met extra OV-beïnvloeding. Enkel wanneer het vanuit kosten-baten te verantwoorden is (hoge meerwaarde voor de doorstroming, voldoende doorlooptijd tot C-ITS in voertuigen) wordt met De Lijn en Stad Gent nog een tussentijdse vorm van OV-beïnvloeding voorzien. De financiering hiervoor dient in het project opgenomen te worden.

Op heden zijn geen geplande nieuwe installaties gekend waarvoor er noodzaak is om OV-beïnvloeding te voorzien.

5.3.2. Beheer bestaand arsenaal aan OV-beïnvloeding

5.3.2.1. Onderhoud huidige systemen

Tot aan de C-ITS/i-VRI deadline worden volgende afspraken gemaakt omtrent onderhoud van de huidige systemen qua OV-beïnvloeding.

In beheer van De Lijn	In beheer van Stad Gent
<ul style="list-style-type: none">• Wisselsturingen an sich blijven integraal in het beheer van De Lijn.• Verkeerssignalisatie -en lichten ten behoeve van spoorwegovergangen blijven ten laste van De Lijn• Werken binnen de zone van de tramsporen blijven in het beheer van De Lijn, met uitzondering van de lussen tussen de tramsporen voor zover hiervoor niet aan de funderingen onder de dwarsliggers moet gekomen worden.• Het beheer en onderhoud van de voertuigen uitgerust met KAR.	<ul style="list-style-type: none">• Klassieke OV-beïnvloeding (door middel van lussen) wordt door de stad opgenomen onder volgende voorwaarden.:<ul style="list-style-type: none">○ Het onderhoud van lustoevoerdraden van tram voor zoverre deze 60 cm buiten de tramsporen liggen○ Lussen in de zone van 60 cm van de tramsporen wanneer deze oppervlakkig zijn en niet in de fundering van de tramsporen moet gewerkt worden. De Stad Gent kan hierbij rekenen op de hulp van De Lijn, enerzijds doormiddel van vergunningen om te mogen werken nabij tramsporen, anderzijds door waar nuttig wachtbuizen te voorzien of te herstellen eens dieper gelegen.○ het onderhoud van buslussen en lustoevoerdraden naar de buslus is in het beheer van de Stad Gent, voor zoverre niet in de fundering onder de dwarsliggers gelegen tussen tramsporen.○ het onderhoud en beheer van de verwerkingseenheid (vb. SPIE, Yunex ,...) neemt de Stad Gent op , evenwel zonder dataverwerking indien dit geen meerwaarde voor de effectieve verkeersregeling is. Er wordt geen data-archivering toegepast.• het beheer en onderhoud van de kruispunten uitgerust met KAR door aansluiting op het raamcontract van De Lijn.• Andere systemen die zorgen voor OV-beïnvloeding zoals radars.

<p>Concrete voorbeelden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wisselsturing Korenmarkt - Wisselsturing Vlaanderenstraat - Tramterminus Zwijnaarde - Tramterminus Moskou - Spoorovergang Botestraat - Spoorovergang Begijnhoflaan x Rabotstraat - ... 	<p>Concrete voorbeelden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Volgende defecte installaties worden hersteld: Vierweegse, Voskenslaan Atheneum - 5 kruispunten met KAR worden onderhouden: <ul style="list-style-type: none"> o Galglaan x De Pintelaan o Zwijnaardsesteenweg x De Pintelaan o Gestichtstraat x Heerweg Noord o Klaartestraat x Heerweg Noord o Tramstraat x Heerweg Noord - Kruispunten met werkende OV-lussen op as Blaisantvest-Nieuwe wandeling - Radar aan Zuidparklaan x Frère Orbanlaan - ...
---	--

5.3.2.2. Aanpassingen aan huidige systemen

Stad Gent engageert zich tot aan de C-ITS/i-VRI deadline om volgende systemen aan te passen zodat hier OV-beïnvloeding voorzien of verbeterd kan worden op korte termijn:

- Kruispunten waar de OV-lussen voorhanden zijn maar de verwerkingseenheid niet geplaatst is. Hier worden enkel de demodulatoren van de selectieve lussen zonder dataverwerking geïnstalleerd. Richtingsaanwijzing zal hierdoor niet mogelijk zijn voor deze kruispunten. Gezien hier met volle lenzen gewerkt wordt, hoeft dit geen probleem te vormen.
 - o Ottergemsesteenweg x Burggravenlaan
 - o Eeklostraat x Groenestaakstraat
- Huidige i-VRI's op as Blaisantvest – Nieuwe wandeling waarbij informatie van OV-detectie tussen de kruispunten onderling doorgegeven wordt ten behoeve van een beter OV-doorstroming.

Artikel 6. Aansprakelijkheid en regeling/herstel van schade

Elke partij is verantwoordelijk voor de juistheid (juridisch, technisch, financieel, administratief...) en tijdigheid van de door haar verstrekte documenten, plannen, inlichtingen en adviezen.

Kosten (juridische en gerechtskosten, schadevergoedingen, ...) die voortvloeien uit geschillen met de opdrachtnemers of met derden, in het kader van de uitvoering van deze overeenkomst, worden gedragen door de partij die de financiële verantwoordelijkheid heeft van de werken of diensten waarop het geschil betrekking heeft.

Wanneer het geschil betrekking heeft op werken of diensten waarvoor méér dan één partij de financiële verantwoordelijkheid heeft, of ingeval de financiële verantwoordelijkheid niet duidelijk kan omschreven worden, zullen deze kosten verdeeld worden over de partijen in verhouding tot hun tussenkomst in de werken of diensten waarop het geschil betrekking heeft.

Nochtans draagt elke partij de volledige verantwoordelijkheid voor alle schade die door haar of in haar opdracht is veroorzaakt en vrijwaart zij de andere partijen van elk eventueel verhaal.

Indien één van de partijen in een rechtsgeding zou worden betrokken, zullen de andere partijen op eerste verzoek vrijwillig tussenkomen in het geding, zonder afbreuk te doen aan de bepalingen van dit artikel en onder voorbehoud van alle rechten en zonder enige nadelige erkenning.

Herstelling gebeurt steeds door de stad Gent, kosten worden verdeeld/gefactureerd aan de schadeveroorzakende partij.

Artikel 7. Wijziging van de overeenkomst

De overeenkomst kan na goedkeuring door de bevoegde organen van de partijen gewijzigd worden door middel van:

- een nieuwe overeenkomst afgesloten tussen ondergetekende partijen;
- een addendum toegevoegd aan huidige overeenkomst.

Artikel 8. Deelbaarheid - nietigheid

Indien enige bepaling van deze overeenkomst niet rechtsgeldig en derhalve nietig mocht blijken, blijven de overige bepalingen in stand. De ongeldige bepaling zal geacht worden te zijn vervangen door een bepaling die de oorspronkelijke bedoeling van de contracterende partijen zoveel als mogelijk benadert.

Artikel 9. Geschillen en toepasselijk recht

Ingeval van geschillen zullen partijen trachten deze in der minne te regelen.

Het Belgisch recht is toepasselijk op deze overeenkomst en de rechtscolleges van het gerechtelijk arrondissement Oost-Vlaanderen, afdeling Gent zijn uitsluitend bevoegd om kennis te nemen van geschillen die voortvloeien uit de deze samenwerkingsovereenkomst.

Opgemaakt te Gent op 16/01/2026 in één elektronisch exemplaar dat iedere partij verklaart te hebben ontvangen

Voor de Stad

	Voor de voorzitter van de gemeenteraad, bij delegatie (zie ook http://www.stad.gent/handtekendelegatie)
Mieke Hullebroeck Algemeen directeur Stad en OCMW Gent	Joris Vandenbroucke Schepen van Mobiliteit, Ruimte, Stadsontwikkeling en Plezier

Voor De Lijn

Ann Schoubs Directeur-Generaal	Koen Kennis Ondervoorzitter raad van bestuur
-----------------------------------	---

