



Vlaams
Parlement

vergadering **C145 – OPE12**
zittingsjaar 2012-2013

Handelingen

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 7 maart 2013

INHOUD

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over een vernieuwende aanpak voor winterschade aan het wegennet - 939 (2012-2013)	3
Vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de invoering en timing van ReTiBo - 995 (2012-2013)	5
■	

Voorzitter: de heer Dirk de Kort, ondervoorzitter**Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over een vernieuwende aanpak voor winterschade aan het wegennet - 939 (2012-2013)**

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Minister, elke winter opnieuw wordt de kwaliteit van onze Vlaamse wegen in grote mate aangetast door winterschade. Door lang koud winterweer vertoont het wegdek putten en scheuren, waardoor niet enkel de banden van de wagens maar ook de ophanging van de wagen in vele gevallen kan worden beschadigd. Bovendien leidt de schade aan de wegen tot gevaarlijke verkeerssituaties: het verkeer ontwijkt putten in de wegen waardoor er hinder veroorzaakt wordt en de verkeerssituatie op verschillende plaatsen onveilig wordt.

Sinds 1 januari 2013 zijn er intussen zeven keer meer meldingen bij het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) binnengelopen over beschadigingen aan de Vlaamse wegen dan in dezelfde periode vorig jaar. Dit jaar waren er al 547 meldingen, vorig jaar in dezelfde periode slechts 81.

Volgens AWV zijn er twee hoofdoorzaken voor de forse stijging van het aantal meldingen: de weersomstandigheden en een sensibiliseringscampagne voor het melden van putten in de wegen. Daarnaast zouden de weersomstandigheden dit jaar verschillen van die van de winter van 2012. De laatste weken kregen we voortdurend afwisseling van vriesperiodes en dooi. Die afwisseling is veel schadelijker voor de wegen dan een lange winterprik zoals we die vorige winter kenden.

AWV blijkt het aantal herstellingen maar moeizaam te kunnen volgen. Na melding van een schadegeval aan het Meldpunt Wegen wordt, naargelang van de ernst van de situatie, het probleempunt opgenomen in een opvolglijst. Deze schade wordt hersteld bij gewoon onderhoud van de gewestwegen.

Verschillende steden en gemeenten klaagden vorig jaar die trage herstelwerken aan. Sommige besturen wilden zelf de schade herstellen. Dit jaar blijken een aantal gemeentebesturen opnieuw misnoegd over de traagheid van de herstellingswerken.

In het verleden lanceerde de mobiliteitsorganisatie VAB een voorstel om, naar analogie met het FAST-project (Files Aanpakken door Snelle Tussenkoms) waarbij defecte voertuigen snel van de rijbaan worden afgevoerd om files te voorkomen, een 'FAST-team winterschade' per provincie in te voeren. Dit team zou dan onder andere moeten bestaan uit een aannemer die onmiddellijk, zonder eerst een tijdrovende toewijzingsprocedure te doorlopen, zware schade kan herstellen zodra het weer het toelaat, op een manier die zoveel mogelijk verkeershinder vermijdt. Door dergelijk snel optreden moet het fileleed beperkt blijven op wegen waar winterschade de doorstroming stremt.

Minister, in hoeverre zijn er al succesvolle proeven met asfalt uitgevoerd waarbij asfalt werd ontwikkeld dat minder onderhevig is aan beschadigingen door vrieskou?

Deelt u de visie dat de opgezette procedure voor herstellingswerken aan wegen tijdrovend is? Binnen welke termijn worden schadegevallen hersteld?

Verschillende steden en gemeenten klagen over de laattijdige uitvoering van herstellingswerken. Kan er een akkoord afgesloten worden met gemeentebesturen of steden om bij hoogdringendheid herstellingswerken uit te voeren bij nalatigheid van AWV?

Hoe staat u tegenover het voorstel tot oprichting van een FAST-team winterschade per provincie?

De voorzitter: Mevrouw Smaers heeft het woord.

Mevrouw Griet Smaers: Ik heb de indruk dat de schade aan het wegdek nu beter meevalt dan twee à drie jaar geleden. Dat heeft volgens mij te maken met de zware investeringen van de voorbije jaren. Het gaat dan over structureel onderhoud en werken aan autosnelwegen. Wat de autosnelwegen in het bijzonder betreft, is de toestand nu veel beter dan twee à drie jaar geleden.

Minister, vorig jaar en ook de twee of drie voorgaande jaren was er een evaluatie na de winterperiode om de schade daarvan op te meten en de herstellingen te kunnen uitvoeren. Zware schade kon dan worden opgenomen bij het structureel onderhoud en de investeringen in de gewestwegen. Zal er dit jaar opnieuw zo'n evaluatie plaatsvinden om alle schade op te meten, te evalueren en daar dan een herstelplan voor op te maken?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mevrouw Van den Eynde, die schade heeft minder te maken met de kwaliteit van het asfalt op zich dan wel met de ouderdom van die stroken. Als er scheuren ontstaan in het wegdek, meestal als gevolg van de ouderdom, dan loopt daar water in. Het bevrozen en ontdooien van dat water zorgt ervoor dat die scheurtjes groter worden. Wat het asfalt betreft dat we gebruiken, zijn er permanente bijsturingen. Het echte probleem zit echter daar niet, maar wel in het feit dat sommige van ons gewest- en snelwegen vrij oud zijn en gevoeliger zijn voor vorstschade dan andere.

Mevrouw Smaers, de toestand voor de snelwegen is inderdaad serieus verbeterd. De nieuwe stukken zijn niet of nauwelijks onderhevig aan vorstschade, in tegenstelling tot de oudere stukken. We kunnen niet alles tegelijk aanpakken waardoor er inderdaad nog putten en scheuren in sommige wegen zijn.

Ook dit jaar is er een contract 'Winterschade' afgesloten dat AWV toelaat om ook in de winterperiode herstellingen te doen. Het gaat wel niet om herstellingen die tien of twintig jaar zullen blijven, maar tijdelijke herstellingen. Op snelwegen worden wel grotere stukken opnieuw geasfalteerd omdat dat langer standhoudt.

Voor de gewestwegen is er nog veel meer werk aan de winkel dan voor de snelwegen. De winter is goed gestart, want het was niet te koud. Sinds Nieuwjaar is het erger geworden en sindsdien zijn er enkele winterprikken geweest. Het is inderdaad het wisselen van dooi en vriezen dat voor problemen zorgt.

Hoe werkt het agentschap? Er komen heel wat meldingen van weggebruikers via het Meldpunt Wegen, van politiediensten en gemeentebesturen. Ook de wegtoezichters van AWV zijn dagelijks op de baan om de weg te inspecteren. Ik heb ook de indruk dat de putten in de gemeentewegen – en dat heeft ook al in de kranten gestaan – ook een bijzonder groot probleem zijn. Het is dus een gezamenlijke uitdaging om de wegen goed te maken.

Ook hier geldt dezelfde basisregel: stukken gewestweg die vernieuwd zijn, zouden niet onderhevig mogen zijn aan winterschade. Oude stukken gewestweg – en zo zijn er nog veel in Vlaanderen – zijn daar gevoeliger voor, en daarom moet er ook vaker tijdelijk een herstelling aan gebeuren. Het nadeel is dat er enige tijd later weer een probleem is. Het is beter om grondig, tot op de fundering, te herstellen maar daar hebben we wat meer tijd voor nodig. Dringende herstellingen gebeuren met koudasfalt of gietasfalt, en dat gebeurt niet met grote machines.

Er komen heel wat meldingen van weggebruikers via het Meldpunt Wegen, ook voor gemeentebesturen. Voor AWV is het nu uitzonderlijk druk. Er wordt eerst prioriteit gegeven aan de veiligheid. Als er een veiligheidsprobleem is, gaat men onmiddellijk ter plaatse. Bij schade die geen ernstig veiligheidsprobleem vormt, worden de herstellingen uitgevoerd via het normale structurele onderhoud van de gewestwegen. Als een gemeente of een stad schade aan de weg meldt, gaat men na of er een probleem van veiligheid is of niet. Afhankelijk daarvan gaat men over tot onmiddellijk herstel of niet.

De klachten die de gemeentebesturen richten aan AWW gaan het vaakst over het ontbreken van een terugkoppeling. Er is een probleem van communicatie en informatie over wat AWW ermee zal doen. Om die problemen te voorkomen, heeft AWW al een aantal keer gecommuniceerd over de correcte procedure voor schademelding in de eigen Mobiliteitsbrief en ook via de kanalen voor steden en gemeenten. De procedure staat ook op de website van AWW.

In de gevallen waar AWW uitzonderlijk om een of andere reden niet zelf zou kunnen optreden maar waar toch sprake is van een abnormale of gevaarlijke toestand, dan kan de gemeente op basis van zijn veiligheidsverplichting van artikel 135 van de nieuwe Gemeentewet maatregelen nemen. Het is ook al gebeurd dat de politie een bepaalde zone of een gewestweg afsluit voor het verkeer tot hij hersteld is, als er veiligheidsproblemen zijn.

De huidige procedures van het AWW zijn vergelijkbaar met die van een FAST-team. Indien er schade wordt vastgesteld die een ernstige bedreiging vormt voor de verkeersveiligheid, moet die binnen 24 uur worden hersteld. Herstelingswerken brengen hinder met zich mee voor de weggebruiker. Om de hinder te beperken, wordt schade die niet onmiddellijk een bedreiging vormt voor de verkeersveiligheid hersteld in verkeersluwe periodes. Gelet op de procedures die er vandaag bestaan, hebben wij niet geopteerd voor een FAST-team. Er moet toch altijd iemand van de Wegeninspectie ter plaatse gaan om na te gaan of er een veiligheidsprobleem is of niet. AWW wil dus zelf de vinger aan de pols houden.

In Mechelen was er vorig jaar een discussie die uitgeklaard is. AWW is met de stad gaan samenzitten.

Als er klachten van gemeenten zijn over grote, structurele problemen, wordt er bilateraal overlegd. Er zijn natuurlijk wel een paar oude gewestwegen bij. Als men weet dat die weg over zes of acht maanden volledig wordt heraangelegd, doet men een oppervlakkig herstel, in functie van de grondige heraanleg die nog staat te gebeuren.

Ik deel uw bezorgdheid, mevrouw Van den Eynde, om er samen op te hopen dat het volgende week niet opnieuw gaat vriezen.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Minister, ik ben de eerste om toe te geven dat u tijdens uw beleidsperiode wel degelijk geïnvesteerd hebt in het herstel van onze gewestwegen. Onze gewestwegen zijn in minder goede staat dan de snelwegen, waar inderdaad een inhaaloperatie bezig is.

– *De heer Jan Peumans, voorzitter, treedt als voorzitter op.*

U stelt dat er niet echt een probleem is met de snelheid van de herstelwerken en dat het eerder te maken heeft met communicatieproblemen tussen gemeentebesturen en AWW. Ik begrijp dat u dan ook geen voorstander bent van de oprichting van een FAST-team winterschade, maar dat u veeleer de samenwerking tussen gemeente en AWW wilt optimaliseren, vooral wat de communicatie betreft.

Ik wil tot slot de hoop uitdrukken, minister, dat onze bejaarde wegen zich de komende dagen kranig houden, want er zit weer wat op ons af te komen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

■

Vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de invoering en timing van ReTiBo - 995 (2012-2013)

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Voorzitter, minister, collega's, het project ReTiBo (registratie, ticketing, boordcomputer), alsook het krijgen van een sluitende verklaring voor de redenen van de steeds maar verder oplopende vertragingen, blijft problematisch.

Tijdens de maand juni 2012 kreeg ik al signalen vanuit de openbare vervoersmaatschappij De Lijn dat de nieuwe doelstellingen – 2014 in plaats van midden 2013 – niet gehaald zouden worden. In mijn schriftelijke vraag nummer 1416, van 17 juli 2012, vroeg ik naar de stand van zaken van het ReTiBo-dossier en hoe de vernieuwde timing eruit ziet naar aanleiding van een aantal opgedoken problemen.

In het antwoord dat ik kreeg op 22 september 2012 stond vermeld dat alles goed opgevolgd wordt. Voor de timing verwees men naar het opgestelde schema, zoals opgenomen in het bestek. Er was met andere woorden geen vuiltje aan de lucht.

Tijdens de bespreking van de beheersovereenkomst van De Lijn, de beleidsbrief Mobiliteit en Openbare Werken en de begroting in de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken bleek er plotsklaps toch een grote vertraging op te duiken. Dat betekent dat in een tijdspanne van een kleine anderhalve maand het dossier wijzigde van – in mijn woorden – ‘geen vuiltje aan de lucht’ naar een significante vertraging.

Daarop stelde ik schriftelijke vraag nummer 314, die de volgende vragen bevatte: “Welke zijn de exacte problemen die aan het licht kwamen? Op welke data kwamen deze problemen aan het licht? Op welke data werd er een aanpassing gedaan aan de timing? Hoe komt het dat de problemen pas tussen 22 september 2012 en de commissievergadering aan het licht kwamen en niet eerder? In tegenstelling tot de vaststelling dat in andere dossiers bij De Lijn er registratie- en opvolgingstools ontbraken gaan we er hier van uit dat er wel degelijk registratie- en opvolgingstool aanwezig zijn en gebruikt worden. Welke zijn deze tools? Hoe komt het dat deze tools pas recent de problemen zichtbaar maakten? Wat gaat De Lijn eraan doen om te komen tot een goede registratie en opvolging en welke maatregelen zijn er genomen naar de verantwoordelijken?”

Als antwoord op de vragen 1, 2, 3, 6 en 7 kreeg ik als antwoord: “Ik verwijs naar de uiteenzetting van de heer Roger Kesteloot, directeur-generaal van De Lijn, tijdens de Commissie Mobiliteit en Openbare Werken van 22 november 2012 {stuk 1841 (2013 – 2013) – nr. 1}.” Op vraag 4 werd geantwoord: “Tijdens de Commissie Mobiliteit en Openbare Werken van 22 november 2012 {stuk 1841 (2013 – 2013) – nr. 1} heeft de Directeur-Generaal van De Lijn volgende gemeld, ik citeer blz. 44 van het verslag: “De Lijn en het projectteam van De Lijn dat hieraan werkt probeert er alles aan te doen om in overleg met de partners de verloren tijd in te halen.”” Op vraag 5 kreeg ik als antwoord: “De Lijn meldt dat het ReTiBo project door De Lijn beheerd wordt volgens de PRINCE2 projectmanagementmethodologie.”

Voor wat betreft het antwoord op de vragen 1, 2, 3, 6 en 7 heeft de heer Kesteloot, directeur-generaal van De Lijn, een aantal verklaringen afgelegd in de commissie, waarvan de opsomming hieronder het dichtst in de buurt komt van een mogelijk antwoord. Ik citeer op pagina 31 en 32: “Wat het strategische project ReTiBo betreft, stelt de heer Kesteloot dat in de beheersovereenkomst een aantal streefwaarden voor de timing staan. In de media heeft men wellicht vernomen dat De Lijn met een aantal vertragingen zit. Het prototype voor de boordcomputer is opgeleverd volgens de timing. Met het proefproject met honderd bussen in Vlaams-Brabant had men het derde kwartaal van 2012 moeten halen, maar dat is niet gebeurd. Alle voertuigen uitgerust krijgen tegen het vierde kwartaal van 2013 blijft absoluut de doelstelling. Daar houdt De Lijn in ieder geval aan vast. Voor de registratie en ticketing is de uitgifte van de eerste kaart in het kader van wat in 2011 de ‘fast track’ werd genoemd, gehaald. Voor de andere onderdelen heeft de leverancier vertraging opgelopen in het opleveren van de nodige software en in de uitrusting van de voertuigen, wat een randvoorwaarde is om het systeem te kunnen gebruiken.”

Op pagina 43 lezen we: “Wat specifiek ReTiBo betreft, is men momenteel in onderhandeling met de leverancier over de oplevering van een nieuwe realistische planning. Naar aanleiding van vragen die men kreeg van één bepaalde krant, heeft de heer Kesteloot meegedeeld dat men met een probleem van ernstige vertraging zit: zowel op het vlak van de software-ontwikkeling, alsook – en nog veel zichtbaarder – op het vlak van de installatie en pre-installatie van de apparatuur op de bussen en de trams.”

De minister verklaarde dan het volgende. “Wat de vertragingen van het ReTiBo-project betreft, stelt de minister dat De Lijn alles op tijd en perfect volgens het schema heeft gegund aan een samenwerkingsverband dat voor de installaties in de bussen en voor de software moet zorgen. De Lijn is nu aangewezen op die dienstverlener, die zo snel mogelijk moet voortwerken.”

Er kwam dus geen antwoord op vraag 1, enkel een ruime melding dat het kwam door een vertraging in de oplevering van de software. Die kan 101 oorzaken hebben, collega's, voorzitter, en die oorzaken zijn het probleem.

Op vraag 2 en 3 in verband met de data, kwam zelfs geen antwoord dat dicht in de buurt lag.

Het citaat als antwoord op vraag 4 geeft enkel een intentie weer om het probleem recht te zetten maar is eigenlijk ook geen antwoord op de vraag.

Vraag 5 werd niet beantwoord, vraag 6 werd helemaal niet beantwoord, en op vraag 7 werd enkel geantwoord op het tweede gedeelte van de vraagstelling.

Hierbij, minister, herhaal ik dan ook de openstaande vragen, want ReTiBo is een punt van geloofwaardigheid voor De Lijn, en dat meen ik oprecht. Eerlijk gezegd, meten is weten. Dat is nodig als we willen weten wat het precieze bereik is en wat men aan reizigers verzet, en als De Lijn aan gezag en aan geloofwaardigheid wil winnen. Ik ben iemand die gelooft in een performant openbaar vervoer, want dat is broodnodig in een moderne regio als Vlaanderen, maar dan is een systeem als ReTiBo nodig. Het is in het belang van De Lijn zelf, maar op de ene of de andere manier is het een toch wel aartsmoeilijke bevalling.

De openstaande vragen zijn de volgende, minister. Welke zijn de exacte problemen die aan het licht kwamen?

Op welke data kwamen deze problemen aan het licht? Op welke data werd er een aanpassing gedaan aan de timing?

Hoe komt het dat de problemen pas tussen 22 september 2012 en de commissievergadering aan het licht kwamen en niet eerder? Hoe komt het dat deze tools pas recent de problemen zichtbaar maakten?

Welke maatregelen zijn er genomen ten aanzien van de verantwoordelijken?

Ik kreeg echt graag een heel recente stand van zaken over de vertragingen. Ondertussen vang ik uit bronnen bij De Lijn op dat de vertragingen die zijn aangekondigd, nog meer zouden oplopen. Ik had graag geweten wat nu de stand van zaken is, hic et nunc, op dit eigenste moment.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Voorzitter, ik wil inhoudelijk niet ingaan op het dossier over ReTiBo omdat de heer Keulen zo volledig is geweest in zijn vraagstelling.

Toen ik uw vraag las, mijnheer Keulen, moest ik eigenlijk lachen omdat u zo volledig was en dat u uw schriftelijke vraag en de antwoorden zo letterlijk hebt neergeschreven. Deze vraag bevestigt nog maar eens wat we verleden week in deze discussie hebben gezegd, namelijk dat De Lijn niet antwoordt op de vragen die wij stellen. De Lijn neemt onze vragen blijkbaar niet ernstig.

Ik betreur dat, minister. Ik denk dat er goed overleg moet worden gepleegd met De Lijn over de manier waarop met vragen van parlementsleden moet worden omgegaan. Uit dit antwoord en uit deze vraagstelling van de heer Keulen, blijkt dat eens te meer.

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Voorzitter, minister, wat de antwoorden op de schriftelijke vragen betreft, hebben we verleden week inderdaad al een klein beetje het debat gevoerd. U weet dat ook ik af en toe klaag over de kwaliteit van de antwoorden. Het is goed om dat eens te bekijken, dat hebt u vorige week ook beloofd. Het is niet goed dat De Lijn verwijst naar de bespreking van een beleidsnota of naar de voortgangsrapportage die een keer per jaar wordt gegeven, om alle antwoorden daaronder te schuiven. Ik ben het daarmee eens.

De heer Keulen heeft een heel gedetailleerde ophijsting gegeven waardoor de indruk een beetje ontstaat dat de vis aan het verdrinken is, wat niet let dat ik vind dat zijn vragen pertinent zijn. Ik ontvang dezelfde berichten, namelijk dat het hele ReTiBo-project wel eens veel meer vertraging zou kunnen oplopen dan tot nu toe door ons allemaal werd aangenomen.

Er zijn een aantal antwoorden gegeven tijdens de bespreking van de beleidsbrief. Toen wisten we dat er wat vertraging op zat. U hebt toen ook gemeld dat de directeur-generaal zich zelf met het hele project zou gaan moeien. Ik weet niet wat ondertussen de voortgang is, en in die zin is de opvolging door de heer Keulen terecht.

Ik herhaal dat ook mijn bronnen zeggen dat er veel meer vertraging op zou zitten dan we tot nu toe hebben aangenomen. Ik maak me daar ook heel wat zorgen over en ik denk dat we hierover in deze commissie niet veel van mening verschillen. Het ReTiBo-systeem moet er komen en het moet er snel komen. Het moet ook een kwalitatieve tool zijn die ons moet toestaan om een beleid voor de toekomst uit te tekenen. We kunnen er inderdaad niet lang meer mee wachten. Het werd al van in het begin van deze legislatuur beloofd.

De vraag is dus heel concreet: hoe zit het met de timing van het ReTiBo-systeem?

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Lies Jans: Voorzitter, minister, ik heb geen bijkomende vragen, maar ik wil ook mijn bezorgdheid uitdrukken over dit project. Het is voor iedereen in de Vlaamse Regering een cruciaal project. ReTiBo is eigenlijk de sleutel tot belangrijke aspecten binnen de beheersovereenkomst van De Lijn. Ik denk dat het heel belangrijk is dat we met dit project verder kunnen.

We krijgen inderdaad heel veel signalen dat er een enorme vertraging op het project zit. Ik wil zeker van u weten hoe we de schade zo veel mogelijk zullen beperken. U weet ook dat in het regeerakkoord en in de beheersovereenkomst veel uitdagingen worden gekoppeld aan het zicht krijgen op de juiste reizigersaantallen. Ik wil dus ook mijn bekommernis uiten en de vraag stellen hoe snel we vooruit kunnen gaan.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers: Minister, vanuit mijn fractie wil ik een bemerking maken bij de antwoorden die soms worden gegeven op schriftelijke vragen en die vrij summier zijn. Wanneer u uw gegevens moet krijgen van een extern verzelfstandigd agentschap zoals De Lijn, dan bent u daar natuurlijk afhankelijk van. Maar een aantal collega's hebben ook al ondervonden dat de antwoorden soms heel summier zijn. Dat is nu de tweede keer op rij. Dat kan misschien toch worden meegedeeld aan de personen die voor u die antwoorden moeten voorbereiden. Dan kunnen we dit soort vragen in de commissie ook vermijden.

We hebben de vorige keer al vernomen dat er vertraging was. Nu willen we weten of men het toch nog zal halen tegen het einde van dit jaar. Als ik me goed herinner, was er echter ook een probleem met de firma's die niet goed konden volgen. Het gaat hier over een heel grote en belangrijke investering. Als er meer tijd nodig is, dan is dat zo. Maar wat dan wordt geleverd, moet ook goed zijn.

De heer Keulen heeft gelijk dat dit ook een kwestie van geloofwaardigheid is. Bij het begin van de legislatuur is afgesproken om dit te doen bij De Lijn ondanks de hoge kost. Iedereen

staat daarachter. In deze commissie was er veel tegenstand tegen ReTiBo. Vraag is dan ook of de invoering daarvan nog dit jaar of pas in 2014 zal plaatsvinden.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Als ik u allen bezig hoor, dan is het alsof ik mezelf bezig hoor tegen De Lijn. U stelt mij vragen. Maar de keren dat ik dit dossier al op tafel heb gelegd bij De Lijn, zijn intussen niet meer te tellen. En het aantal keren dat De Lijn is gaan onderhandelen met de leverancier die verantwoordelijk is voor de installatie, is evenmin te tellen.

Het gaat hier over een contract dat is gegund aan een Vlaams consortium uit Zaventem. Het is belangrijk dat die bedrijven die opdracht aankunnen en dat ze hun verplichtingen kunnen naleven.

Mijnheer Keulen, ik heb die schriftelijke vraag bekeken. Ik zal proberen uit te leggen waarom het antwoord zo summier was. Ik zal u daarbij ook wat meer achtergrondinformatie geven.

Op dit moment wordt er over dit dossier nog altijd onderhandeld. De Lijn is tot op vandaag met geen enkel uistel op de voorziende einddatum akkoord gegaan. Ik kan dus niet zeggen hoeveel uitstel er zal zijn. Morgen is er opnieuw overleg met de directeur-generaal van De Lijn, de heer Roger Kesteloot die persoonlijk projectverantwoordelijke is geworden. De heer Francy Peeters die projectverantwoordelijke was, de directeur-generaal van De Lijn Vlaams-Brabant, is met pensioen gegaan. Nu doet de heer Kesteloot zelf de contractopvolging.

Als de einddatum niet wordt gehaald, dan staan daar boeteclausules op. De einddatum blijft voorlopig intact. Dat neemt natuurlijk niet weg dat die knoop moet worden doorgehakt. Hoe meer de einddatum nadert en hoe meer tussentijdse stappen niet worden gehaald, hoe beter men zal begrijpen dat de timing niet zal worden gehaald. Toch kan ik niet bevestigen hoe veel later het contract zal worden uitgevoerd en welke schadevergoedingen er dan zullen worden betaald.

Het antwoord op de schriftelijke vraag was inderdaad heel beknopt. Er moeten natuurlijk wel goede afspraken worden gemaakt. In de beheersovereenkomst van De Lijn is het project ReTiBo opgenomen als een van de strategische projecten die heel belangrijk zijn voor het bedrijf, voor mij en voor de hele Vlaamse Regering. Mijnheer Keulen, u hebt dat daarnet correct gezegd. Ik weiger zelfs te communiceren over de vervoerscijfers bij De Lijn omdat ik vind dat men pas kan screenen hoeveel mensen gebruikmaken van het openbaar vervoer als men die ook kan tellen. Daar is een systeem voor nodig. Op dat vlak wensen we precies hetzelfde.

Doordat dit echter een strategisch project is geworden, is afgesproken dat we een keer per jaar rapporteren. Dat is gebeurd in november naar aanleiding van de bespreking van de beleidsbrief en de beheersovereenkomst die moet worden afgepunt. Dat betekent dat ik op tussentijdse vragen veel kortere antwoorden geef.

Ik heb vorige week gemerkt dat daar een probleem mee is. Dit antwoord had misschien iets uitgebreider mogen zijn. Wanneer daar echter in staat dat het bedrijf alles doet om die timing te halen, dan is dat natuurlijk juist. Het is voor De Lijn van belang dat de einddatum wordt gehaald, ze heeft tot op vandaag geen enkele toegeving gedaan.

Ik krijg jaarlijks 1500 schriftelijke vragen die moeten worden beantwoord. Sommige zijn korter, andere zijn langer. Als wij problemen hebben omdat de vragen heel lang zijn, kunnen we misschien afspreken dat er wordt gebeld met het kabinet. Ik wil niet dat er frustraties bestaan over de beknoptheid van de antwoorden. Dat zal worden bekeken met alle agentschappen.

Ik zal proberen een volledige chronologie te geven. De ontwerpbeheersovereenkomst werd besproken in deze commissie op 13 januari 2011. De heer Kesteloot, directeur-generaal van De Lijn, heeft toen gezegd dat er vier operationele doelstellingen zijn naar aanleiding van een resolutie van het parlement die moest worden beantwoord.

Hij zegt letterlijk: “Het belangrijkste is de opname van het strategisch project ReTiBo als een van de twee uitdrukkelijk vermelde projecten in de beheersovereenkomst. Er is al verwezen naar de timing. Het is een uitzonderlijk complex project met de combinatie van de registratie en ticketing aan de ene kant, en de boordcomputer aan de andere kant. Op dit moment loopt de aanbestedingsprocedure voor de hoofdopdracht voor het ReTiBo-systeem. De fasering is opgenomen in de beheersovereenkomst.”

Er zijn twee luiken. Enerzijds is er een installatie die noodzakelijk is op de bussen zelf, een boordcomputer en een ticketmachine. Anderzijds moet een softwaresysteem zorgen dat alles goed geregistreerd kan worden.

Wat de opvolging van de indicatoren en de projecten in het kader van de beheersovereenkomst betreft, heb ik zelf een suggestie gedaan aan deze commissie. Ik heb gezegd: “Het zou nuttig zijn om daarover jaarlijks niet alleen schriftelijk te rapporteren. Ik heb er geen probleem mee om, zoals trouwens is gebeurd bij de eindevaluatie, een keer per jaar gewoon naar hier te komen met het departement en met De Lijn om een debat te voeren over de voortgang en over het al dan niet transparant maken van de indicatoren. Dat zou een goede manier van werken kunnen zijn.”

Daarmee vermijden we ook een pak tussentijdse vragen die tot terechte opmerkingen leiden, zoals het geval was bij uw vraag, mijnheer Keulen.

Op 16 maart 2011 stelde mevrouw De Ridder een schriftelijke vraag over de aanbesteding en functionaliteiten. Nadien werd nog een vervolgvraag gesteld over de functionaliteiten. Op 17 juni 2011 heeft de Vlaamse Regering het aanbestedingsdossier en het voorstel van gunning goedgekeurd. Op 21 juni 2011 stelde mevrouw Brouwers een vraag over de registratie van de reizigersaantallen via ReTiBo. Op 15 juli 2011 hebt u, mijnheer Keulen, een vraag gesteld over de aanbesteding en het proefproject. Het antwoord was toen dat de timing in de beheersovereenkomst staat. Wij bedoelden dat wij een keer per jaar onze commentaar daarop zouden geven.

U hebt nog een vraag gesteld op 19 juli 2011. U vroeg of er een vertraging was omdat er een procedure liep bij de Raad van State. Dat was waar. Er heeft inderdaad een procedure gelopen bij de Raad van State. De Raad van State heeft de procedure verworpen. Het heeft dus geen invloed gehad op de oorspronkelijke planning, opgenomen in de beheersovereenkomst. Vervolgens werd het ReTiBo-project in augustus 2011 toegewezen aan het consortium rond de Zaventemse firma Prodata Systems. Het Vlaamse bedrijf is gespecialiseerd in geïntegreerde mobiliteitsprojecten. Het consortium is een tijdelijke handelsvereniging bestaande uit Prodata Systems, Prodata Mobility Systems en Fabricom GDF Suez. Dat consortium staat in voor de installatie van de apparatuur voor de MOBIB-kaart in de voertuigen van De Lijn, de verkoopsautomaten, de ontwikkeling van de bijhorende software en de nodige opleidingen voor het personeel.

Op 2 februari en 20 maart 2012 hebben Jan Roegiers en Paul Delva een schriftelijke vraag gesteld over de timing. In beide antwoorden werd verwezen naar de timing opgenomen in de beheersovereenkomst. Vervolgens hebt u op 17 juli 2012 twee schriftelijke vragen gesteld, namelijk nummer 1416 en 1417. U verwijst naar deze vragen. De eerste vraag ging over de kick-offmeeting en het antwoord was vier bladzijden lang. U hebt uit het antwoord geciteerd. De reden waarom De Lijn het antwoord heeft geformuleerd zoals het daar staat, is om dat men ervan uitging dat men de vertraging zou kunnen inlopen. Als er tussentijdse vertragingen zijn maar de einddatum blijft gerespecteerd, dan is er geen groot probleem. De in het bestek opgenomen opleveringsplanning voor ReTiBo voorziet in een gefaseerde oplevering van het project door de hoofdleverancier vanaf augustus 2011, met een totale doorlooptijd van 39 kalendermaanden, en bijgevolg een finale oplevering door de leverancier in november 2014.

Zoals in het schriftelijke antwoord is gesteld, wordt de projectplanning in het kader van een projectopvolging door De Lijn op wekelijkse basis opgevolgd, samen met de leverancier van

het systeem. Hoe loopt dat overleg? Dat gaat van wekelijks planningsoverleg tot maandelijks programmabeheer overleg. Er zijn ongeveer 190 notulen van overleg met de leverancier op diverse niveaus. Dat komt neer op ongeveer 2,4 notulen per week. Dit om aan te tonen dat het project goed wordt opgevolgd. Ik heb de notulen wel niet bij.

Het ReTiBo-project wordt door De Lijn beheerd volgens de 'PRINCE2 project management methodology'. Vanaf december 2011 zijn een aantal vertragingen in de uitvoering van de planning door de leverancier vastgesteld. Dit heeft De Lijn ook toegelaten om reeds vroeg in het project de leverancier aan te sporen om maatregelen te nemen om de projectuitvoering bij te sturen. De leverancier gaf volgens De Lijn echter aan dat, middels het nemen van de noodzakelijke maatregelen, de vastgestelde vertragingen zouden worden ingelopen. In maart 2012 heeft De Lijn de leverancier aangemaand om middels een planning met aangepaste tussentijdse mijlpalen, maar met een totale doorlooptijd voor het project die niet afweek van het bestek, aan te tonen dat de totale doorlooptijd volgens het bestek kon worden gerespecteerd.

Op 7 mei 2012 heeft de leverancier een aangepaste planning voorgesteld aan de raad van directeurs van De Lijn. Op 6 juni 2012 heeft de leverancier meegedeeld aan De Lijn dat het halen van de geplande einddatum toch moeilijk zou zijn. De Lijn heeft aangegeven dat ze hier niet mee akkoord kan gaan en dat ze tot heden nog geen enkele termijnverlenging heeft aanvaard. Op 8 november zegt de directeur van Prodata Systems in een artikel: "Het klopt dat we vertraging oplopen, maar dat wil niet zeggen dat er onoverkomelijke problemen zijn. We willen gewoon de recentste technologieën gebruiken. Dat duurt misschien wat langer, maar we kunnen zo een meerwaarde bieden aan De Lijn".

Hij benadrukt dat een aangepaste planning wordt opgesteld in overleg met De Lijn. De journalist vraagt dan waarom ze dan het bedrijvenconsortium in gebreke stellen. De Lijn had dat effectief gedaan. Die man zegt dan: "Dat blijkt juridisch niet anders te kunnen. Maar het is natuurlijk wel jammer en het vergemakkelijk het overleg niet." Voor hem blijft de geplande einddatum – december 2014 – dus overeind. Er zijn dus discussies geweest over de einddatum. Op het moment dat de schriftelijke vraag werd beantwoord, was er noch bij De Lijn, noch bij de leverancier een discussie. Op dat moment bleef de geplande einddatum bestaan. Het klopt wel dat er van die brieven geen melding is gemaakt aan u. Ik heb dus besloten om u nu te vertellen wat er in die brieven staat. Nog eens: wat wel als een paal boven water blijft staan, is dat De Lijn nog totaal geen toegeving doet op de geplande einddatum.

Zo komen we bij de commissievergadering van 22 november 2012 en naar de toelichtingen die hier gegeven zijn. In mijn schriftelijke antwoord op uw vraag 314 van 18 december werd daarnaar verwezen. Ik heb een aantal antwoordelementen van De Lijn gebruikt in mijn antwoord op uw schriftelijke vraag dat in september 2012 aan u is overgemaakt. In de commissievergadering van 22 november werd een gedachtewisseling gehouden over de jaarlijkse evaluatie van de uitvoering van de beheersovereenkomst tussen de Vlaamse Regering en De Lijn. De heer Kesteloot heeft daar een aantal verklaringen gedaan. Ik heb alle verklaringen bij, maar het is de vraag of ik ze nog eens allemaal voor u moet voorlezen. U hebt selectief een aantal verklaringen geciteerd. Het komt erop neer dat de heer Kesteloot heeft gesteld dat: "Voor de registratie en ticketing is de uitgifte van de eerste kaart in het kader van wat in 2011 de 'fast track' werd genoemd, gehaald. Voor de andere onderdelen heeft de leverancier vertraging opgelopen in het opleveren van de nodige software en in de uitrusting van de voertuigen, wat een randvoorwaarde is om het systeem te kunnen gebruiken."

Vervolgens heeft Roger Kesteloot ook het volgende gesteld: "Wat specifiek ReTiBo betreft, is men momenteel in onderhandeling met de leverancier over de oplevering van een nieuwe realistische planning." Naar aanleiding van vragen die men kreeg, heeft de heer Kesteloot bevestigd dat er een probleem is. Maar: De Lijn en het projectteam van De Lijn dat hieraan

werkt, probeert er alles aan te doen om in overleg met de partners de verloren tijd in te halen. Tegelijkertijd heeft men ook de leverancier in gebreke gesteld, ten einde de rechten volledig te vrijwaren. Ik citeer nog altijd het verslag: “Men is op dit moment nog niet overgegaan tot het daadwerkelijk innen van boetes, maar de teller tikt.” Ik heb toen zelf ook een aantal verklaringen gedaan: “De Lijn is nu aangewezen op de dienstverlener waarmee er een contract is, maar er moet nu zo snel mogelijk worden voortgewerkt.” Zo zijn er nog een aantal verklaringen gegeven. Pagina 38 is onder andere interessant.

Op een vraag van de heer van Rouveroy heb ik geantwoord dat als er vertraging is bij de realisatie, De Lijn alleen maar kan vechten en duwen en onderhandelen om ervoor te zorgen dat de deadlines worden gehaald. Dat is nu de discussie. Ik heb ook gezegd dat het dossier niet totaal mag blokkeren zodat de boel springt en dat we er moeten voor zorgen dat iedereen in dezelfde richting verder blijft werken.

Het bedrijf dat instaat voor de uitvoering van het ReTiBo-project, heeft zowel voor het softwaregedeelte als voor de installatie van de hardware vertraging opgelopen. Het uitgangspunt, namelijk de timing die is opgenomen in de beheersovereenkomst, blijft echter tot op vandaag gehandhaafd. Morgen is er opnieuw een overleg. Men is scenario's aan het uitwerken hoe men de einddatum van december 2014 nog kan halen, wat als men de datum zou verschuiven, hoe hoog de boetes oplopen en zo meer. Er moet nu over die scenario's gepraat worden om een eindtraject te vinden. De Lijn heeft de leverancier in gebreke gesteld, teneinde haar rechten te vrijwaren. Er wordt met de leverancier onderhandeld over de planning.

Aanvullend kan ik melden dat er vertragingen zijn bij de levering van de software. De leverancier wil bij de uitvoering van het project gebruik maken van de meest recente technologieën, wat meer tijd vraagt dan oorspronkelijk ingeschat. Maar er zijn natuurlijk contractueel bepaalde termijnen. Die stonden in het bestek. Dat zijn keiharde afspraken.

Daarnaast is er de pre-installatie en de installatie op de voertuigen. Er zijn momenteel 660 voertuigen bekabeld. Sinds februari 2013 zijn ook een aantal voertuigen in exploitatie uitgerust met de nieuwe ReTiBo-apparatuur. Er wordt volop voortgewerkt aan de pre-installatie en de installatie zelf, maar de doelstelling volgens de planning is op dit ogenblik niet gehaald. Normaal moesten er nu 100 voertuigen klaar zijn voor exploitatie en 2300 voertuigen bekabeld. Vandaag zijn er 660 bekabeld, wat dus een pak minder is. Misschien kan dat nog ingelopen worden, ik weet het niet. De Lijn moet daarover onderhandelen. Er is in elk geval een achterstand opgelopen.

Een van de oorzaken van de vertraging is het later en aan een trager tempo dan voorzien van start gaan met de voorbereidingen voor de uitrusting van de voertuigen met de nieuwe apparatuur door de leverancier. De leverancier heeft ook een aantal technische problemen van diverse aard gemeld met de voertuigen van de exploitanten, onder andere de lokalisering van ingangs- en uitgangssignalen. Die problemen had men niet verwacht. De Lijn vermoedt dat de dienstverleners de verschillen tussen de diverse types voertuigen in het bedrijf onderschat hebben. De gemiddelde doorlooptijd voor de pre-installatie bedraagt bij één busvoertuig circa vijf dagen, terwijl de leverancier aanvankelijk anderhalve dag gerekend had in het bestek.

Tot slot beschikt de leverancier naar eigen zeggen over onvoldoende capaciteit aan technisch geschoold personeel dat kan worden ingezet voor de uitvoering van de installatiewerkzaamheden. Er worden momenteel een zestigtal personeelsleden ingezet, terwijl volgens een schatting van De Lijn het drievoud daarvan vereist is.

Wat de data betreft, mijnheer Keulen, heb ik geprobeerd om u in alle duidelijkheid de briefwisseling te schetsen.

Dan kom ik tot uw vraag over de aanpassing aan de timing. De heer Kesteloot heeft al gemeld, en ik heb het vanmorgen nog eens bevestigd gekregen, dat er een vertraging is bij de uitvoering door de leverancier, maar dat men morgen opnieuw met de leverancier in overleg

gaat, om te bekijken op welke manier wel voldaan kan worden aan de timing. Ik kan vandaag dus geen akkoord melden tussen de partijen nopens een aanpassing van de timing in de beheersovereenkomst.

De Lijn is vrij combattief als het over de verantwoordelijkheden gaat. Voor mij is dit een belangrijk project, maar ook voor De Lijn. Er zijn budgetten, er is een dienstverlener die kan werken. Hoe komt het dan dat het niet gebeurt? De Lijn is daarin zeer combattief en stelt dat de verantwoordelijkheid voor de vertragingen bij de hoofdleverancier van het systeem ligt, en dat die er dus voor moet zorgen dat hij het geïnstalleerd krijgt. Wel heeft de leverancier een aantal deelprocessen anders georganiseerd, met als doel de timing te verzekeren.

De tools en de wekelijkse opvolging van De Lijn hadden de eerste problemen wel zichtbaar gemaakt, maar De Lijn heeft in haar aangetekend schrijven nog eens bevestigd dat wat betreft de eindtiming niet kan worden afgeweken van de afspraken.

Met de brieven van 20 en 26 september heeft De Lijn een antwoord van de dienstverlener ontvangen, waarin ze een aantal verantwoordelijkheden betwisten. Wel positief is dat ze hun begrip uiten voor het feit dat de voogdijoverheid van De Lijn verwacht dat reizigerstellingen kunnen worden uitgevoerd, en wel zo snel mogelijk. Dat is natuurlijk de essentie van het hele project.

Op 11 oktober 2012 heeft De Lijn de Tijdelijke Handelsvereniging via een nieuw aangetekend schrijven op de hoogte gebracht van de inwerkingstelling van het in het bestek voorziene boetemechanisme, en dat wegens een mijlpaal uit het bestek die voorbij is gegaan. Het is een feit, collega's, dat hoe langer de vertraging duurt, hoe moeilijker het wordt om ze in te lopen en hoe groter het risico voor de leverancier wordt dat de timing niet gehaald zal worden.

Zoals gezegd, wordt er morgenmiddag opnieuw onderhandeld op topniveau, namelijk tussen enerzijds De Lijn, in casu de directeur-generaal van De Lijn en wellicht ook zijn projectteam, en anderzijds de dienstverlener. Ik kan intussen wel bevestigen dat de leverancier volop verder werkt.

Collega's, ik kan het belang van het ReTiBo-project alleen maar onderstrepen. We zijn het, over meerderheid en oppositie heen, eens over het feit dat dit project gerealiseerd moet worden. De uitvoering van de opdracht werd gegund aan een consortium, dat overigens niet aan zijn proefstuk toe is. Helaas zijn er een aantal mijlpalen die niet gehaald worden.

Hoe dan ook moeten over enkele weken alle formele knopen doorgemaakt zijn over de verdere uitvoering van dit project. Het is misschien nuttig, collega's, dat ik, op het ogenblik dat De Lijn de knopen heeft doorgemaakt met de dienstverlener, hier zelf uitleg kom geven, al dan niet met de projectverantwoordelijke, over de verdere stand van zaken.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Alle vergelijkingen lopen natuurlijk mank, maar je zou een analogie kunnen maken met het Belfius-dossier. Het feit dat u de communicatie zelf in handen neemt, is een goede zaak, minister. U weet dat uw voorganger op Mobiliteit, Kathleen Van Brempt, ReTiBo had aangekondigd voor het einde van de vorige legislatuur, uiterlijk het begin van deze legislatuur. Dat is toch zeer opvallend.

Ik bedoelde niets verkeerd met mijn eerste opmerking, maar het is goed dat u die communicatie niet van u afschuift. Ik kom daar zo meteen nog op terug.

Ik heb als minister van Wonen een periode meegemaakt met veel problemen bij de toenmalige Vlaamse Huisvestingsmaatschappij (VHM), vandaag de Vlaamse Maatschappij voor Sociaal Wonen (VMSW). Toen zei onze gewezen collega Carl Decaluwe mij: "Je mag nooit vergeten: het succes is voor de instelling, de problemen zijn voor de minister." Dat is de definitie van een Vlaamse openbare instelling (VOI). Als ze morgen bij De Lijn grote successen boeken, als alles fantastisch blijkt te lopen en de reizigers aantallen met 5 of 10

procent toenemen, zult u dat in de krant lezen, minister. Als het omgekeerd is, mag u het hier komen uitleggen. Dat is de definitie op zijn Vlaams – zo zijn wij – van een VOI die vooral staat op haar autonomie om successen te kunnen verkopen, maar die de problemen uiteraard doorschuift naar de minister, dat is nu eenmaal het lot van wie in die stoel zit – maar dat biedt ook kansen.

Wij weten het allemaal, collega's, en de minister beaamt het ook, maar ik weet niet of De Lijn zelf voldoende van het besef doordrongen is dat ReTiBo de akte van geloof is. Het moet gaan over de reizigersaantallen, dat moet nu eens duidelijk aan de oppervlakte komen. Ik heb de periodes meegemaakt onder een vorige leiding van De Lijn en dat 'miljoende' zich tegen de sterren op, maar dat stond steeds weer in schril contrast met de vaststelling dat slechts 3 procent van de reizigers in Vlaanderen gebruik maakt van het openbaar vervoer. Er stond geen maat op de aantallen, we kregen de indruk dat 30 procent van de reizigers er gebruik van maakte, en met enig gevoel voor overdrijving zouden we het zelfs over 300 procent kunnen hebben. Ieder jaar kwamen er honderduizenden euro's bij, er stond geen maat op.

Minister, we komen nu natuurlijk tot het cruciale punt. U voelt de bui ook hangen. Wat is mathematisch nog haalbaar van de datum van november 2014? Tot nu toe doen het hele verhaal en de communicatie mij denken aan – en ik zal het zeggen in mijn eigen bewoordingen – een kerel die naar beneden valt van de vijftiende verdieping van een appartementsgebouw en die halverwege zegt: "so far so good, tot nog toe geen problemen".

Ik merk ook in uw betoog, minister, een grote voorzichtigheid om u nog vast te pinnen op data. Ik haal ook andere voorbeelden aan. Men loopt achter in de uitvoering, in de uitrol van het project, de bekabeling en dergelijke meer, in de installatie van de software. Ik krijg daarvoor als uitleg – en dat mogen we toch niet onderschatten – dat men er vandaag onvoldoende technisch geschoold personeel voor heeft. Ik help het u hopen, minister, dat het nu in een keer op het einde van het jaar allemaal zal veranderen. Ik vrees echter dat het niet het geval zal zijn. Dit heeft niets te maken met politiek, met het feit dat ik lid van de oppositie ben. Het heeft er gewoon mee te maken dat een mens maar twee handen heeft. Zelfs wie voor bevestigd is met handen om er technisch veel mee te doen, geldt dat er ook grenzen zijn aan wat iemand kan doen.

Voorzitter, uit mijn vorige leven weet ik dat het er ook mee te maken heeft dat de nieuwe grootschalige projecten en de samenwerkingsconsortia vaak de impact van dergelijke projecten onderschatten. U hebt me destijds vaak genoeg ondervraagd over de pps in de sociale huisvesting. Als ik met de consortia praatte, was er nooit een probleem. Ik was leek, ik kende dit niet en ik werd op een blauwe maandag minister. Als ik op basis van een beetje gezond verstand vroeg of we het ooit zouden halen, zeker aan de hand van de vooropgestelde bedragen, dan was dat nooit een probleem. Op een zeker ogenblik bleek het natuurlijk wel een probleem te zijn en toen vielen we terug op de definitie van een Vlaamse openbare instelling: de problemen zijn voor de minister, de successen voor de instelling.

Minister, ik denk dat u de einddatum niet zult halen. We krijgen dit via alle bronnen die we hebben bij De Lijn te horen. Op een zeker ogenblik weten die immers wie er vragen durft te stellen over dossiers die betrekking hebben op De Lijn. We worden door verschillende bronnen gevoed, dat hebben andere collega's hier ook gezegd. Ze zien het niet zitten om de termijn te halen.

We moeten hierbij ook goed beseffen dat aan ReTiBo ook de Mobib-kaart gekoppeld wordt, het eengemaakte vervoersbewijs. Het is dus een cascadeverhaal. Met die ene kaart kan men op alle openbarevervoersaanbieders terecht, het is een bijkomende klantenservice. Met de kaart kan ook worden geteld. We komen dus heel snel in een cascade terecht waardoor ook andere dingen op de helling komen te staan of op zijn minst een zware vertraging oplopen.

Minister, ik ben heel sceptisch. Ik moet ook zeggen dat u in uw antwoord heel gereserveerd bent en dat u zich hier niet op vastpint. Ik meen dat het voor De Lijn een punt van

geloofwaardigheid is om hier snel klaarheid in te brengen. Er wordt steeds gezegd dat het uitiem wel zal lukken met een 'jump' om de achterstand in te lopen en dat er uiteindelijk toch zal worden opgeleverd in november 2014. Ik hoop het en ik help het u hopen. De einddatum ligt weliswaar na de verkiezingen, maar dit is een project dat ook op u kleeft als verantwoordelijke minister. We blijven dit opvolgen. We doen dit in het belang van De Lijn en in het belang van degenen die de kredieten, de fondsen ter beschikking stellen, meer dan 800 miljoen euro. Ik ben heel sceptisch en ik werd door uw antwoord niet gerustgesteld dat we de timing zullen halen.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers: Voorzitter, ik wil de minister bedanken voor het heel uitvoerige antwoord dat ook een beetje bewijst dat het antwoord op de schriftelijke vraag alles bij elkaar vrij summier was. Het blijkt nu wel dat er meer over te vertellen valt. Het is interessant dat we over enkele weken hier te horen kunnen krijgen hoe de vork nu juist aan de steel zit en wat de nieuwe planning zou kunnen zijn.

Het viel me op dat eind 2014 als einddatum wordt geponeerd, terwijl in de vraag van de heer Keulen verwezen werd naar 2013. We moeten misschien allemaal even omschakelen, het is dus november 2014. Ik zie dat u het hoofd schudt, minister, u verduidelijkt straks wel.

Ik denk, mijnheer Keulen, dat iedereen hier het belang van ReTiBo erkent, we staan er allemaal achter, zowel de meerderheid als de oppositie. Dat het probleem een probleem van de minister wordt, dat kan goed zijn, maar ik zie ook een groot probleem voor het bedrijf, het consortium dat de opdracht heeft binnengehaald. In tijden van economische crisis moeten wij nu dreigen met boetes en zo meer. Het is ook daar een probleem. Als ik hoor dat het bedrijf zestig geschoolde mensen heeft gevonden om de installaties te doen, maar dat er eigenlijk drie keer zoveel mensen nodig zijn, waar moeten we die dan gaan zoeken? We moeten misschien een spoedcursus door de VDAB laten organiseren voor de vele mensen in Limburg die hun job verloren zijn. Ik hoop dat dit binnen een jaar kan worden opgelost, maar technisch geschoold personeel is moeilijk te vinden. Dit is vooral een probleem voor het bedrijf, nog veel meer dan voor de minister.

Het is natuurlijk zo dat als het project veel vertraging oploopt, de hele maatschappij de gevolgen moet dragen.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Eerst de timing. De uitrol van het volledige project wordt in het bestek gepland tegen november 2014, dat is nooit anders geweest. Wat in de vraag van de heer Keulen stond, betrof de uitrusting van de voertuigen. Dat betekent dat kan worden begonnen met het tellen in bepaalde zones. De volledige afronding van het project heeft nooit een andere datum gehad dan november 2014.

Ik heb nog een paar opmerkingen. Ik ben het eens met de heer Keulen en mevrouw Brouwers en alle anderen die zeggen dat het registratiesysteem waar we voor kiezen, een stuk van de geloofwaardigheid van De Lijn is. We zitten natuurlijk met het feit dat voor die opdracht een privaat consortium instaat, want het is geen pps, mijnheer Keulen. Er werd een private dienstverlener aangesteld om de bussen uit te rusten, om de software erin te steken, om de bekabeling te doen en om ervoor te zorgen dat de onderdelen van het systeem kunnen spreken met elkaar. Als het bedrijf zegt dat het geen technisch personeel vindt, dan is het niet De Lijn die geen personeel vindt. Het gaat over de private dienstverlener die een aantal redenen opgeeft voor het niet halen van de timing. Er zijn trouwens nog discussiepunten.

Wat verwacht u nu van mij? Verwacht u dat ik zeg dat het geen probleem is als het twee jaar later is? Er werd in boeteclausules voorzien in het contract. De Lijn meldt me dat mijlpalen niet gehaald worden. Het is heel moeilijk om als minister te zeggen: "chapeau mensen, kijk, sorry, het gaat niet". Ik wil daar helemaal niet geheimzinnig over doen, maar dit moet wel

uitgediscussieerd worden. Als de timing niet gehaald wordt en men maakt een aangepaste planning, wat zal dan de vergoeding zijn die betaald wordt? En wat als we omgekeerd redeneren? Als men een kunstgreep doet om de timing toch te halen, moet er dan extra betaald worden? Ik denk dat iedereen hier ‘neen’ op zal zeggen, want het stond zo in het bestek.

Ik ben niet betrokken bij de onderhandelingen, maar De Lijn zit in volle onderhandeling. De knopen moeten worden doorgehakt, dat is juist. Ik vind het een teken dat men combattief is. Ik ben het trouwens niet eens met de vergelijking van de heer Keulen over iemand die van een flatgebouw valt. Er is een contractuele relatie. Wie van een flatgebouw valt, heeft volgens mij met niemand een contractuele relatie. Er is een contract: iemand betaalt en iemand anders levert prestaties. Als één van die twee, het bedrijf, een aantal deadlines niet haalt, dan heeft de ander, De Lijn, het recht om zo hard mogelijk te blijven onderhandelen.

Hoe meer november 2014 nadert, hoe moeilijker het wordt om de volledige deadline te halen. Er wordt ook wel keihard gewerkt. Het is dus niet zo dat het project stilligt. Ik stel voor om zodra de heer Kesteloot de onderhandelingen heeft afgerond, daar in de commissie duidelijkheid over te geven.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Minister, klaarheid scheppen in de timing is heel belangrijk. Ik ben dan ook benieuwd wat het resultaat van die discussie zal zijn. Een contract is nu eenmaal een contract. Het gaat bovendien om de akte van geloof van De Lijn. Dat consortium heeft misschien de politieke gevoeligheid van dit dossier onderschat. Voor dat consortium is dit wellicht gewoon een opdracht zoals mensen in het zakenleven soms naar de wereld kijken. Voor De Lijn is dit echter een heel belangrijk punt voor haar geloofwaardigheid, haar reizigersaantallen en reizigersproject en daaraan gekoppeld eventueel de dotatie.

Mevrouw Brouwers, u zegt dat Prodata Systems niet voldoende geschoold personeel vindt. Het heeft die opdracht echter wel aangenomen. Ze zitten in een regio waarin het zelfs in deze crisistijd heel moeilijk is om technisch geschoold personeel te vinden, maar dat is hun verantwoordelijkheid. Niemand heeft hen verplicht om in die overeenkomst te stappen. Ik denk wel dat zij de politieke gevoeligheid van ReTiBo zwaar hebben onderschat. Het is dan ook heel belangrijk dat er de komende weken duidelijkheid komt over die timing.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

■