



Vlaams
Parlement

vergadering **C208 – OPE19**
zittingsjaar 2012-2013

Handelingen

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 16 mei 2013

INHOUD

Vraag om uitleg van mevrouw Griet Smaers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de evaluatie en hervorming van het Pendelfonds - 1583 (2012-2013)	3
Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het niet optimaal functioneren van de verkeerslichten in Vlaanderen - 1584 (2012-2013)	7
■	

Waarnemend voorzitter: de heer Steve D'Hulster**Vraag om uitleg van mevrouw Griet Smaers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de evaluatie en hervorming van het Pendelfonds - 1583 (2012-2013)**

De voorzitter: Mevrouw Smaers heeft het woord.

Mevrouw Griet Smaers: Minister, ik kom nog eens terug op het onderwerp van het Pendelfonds en de evaluatie en de hervorming ervan. Ik heb daar ook in het verleden al vragen over gesteld, zowel schriftelijke vragen als vragen om uitleg.

In juni 2011 hebt u als antwoord op een vraag van mevrouw Van den Eynde en van mezelf over het Pendelfonds verwezen naar een aantal rondetafels die toen werden georganiseerd over de werking van het Pendelfonds en de evaluatie van de provinciale mobiliteitspunten. Er was vanuit die rondetafels al een voorlopige output gekomen met een aantal mogelijkheden tot hervorming. Maar u hebt toen gezegd dat dit nog heel voorlopig was en dat dit nog geen definitieve besluiten waren.

De laatste keer dat dit thema in de commissie is besproken, was naar aanleiding van de bespreking eind vorig jaar van de beleidsbrief Mobiliteit en Openbare Werken 2012-2013. Bij de duiding van een aantal elementen over dat Pendelfonds hebt u toen gesteld dat de evaluatie nog bezig was. Die evaluatie kon toen snel worden verwacht. Daarna zou er dan een nieuwe oproep komen in het kader van het Pendelfonds. U dacht dat die oproep begin 2013 zou kunnen worden gelanceerd.

Bij de bespreking van de beleidsbrief had u een aantal zaken opgesomd die wel al waren gebleken uit de rondetafelgesprekken en uit uw gesprekken met het werkveld, met name dat het Pendelfonds een interessant beleidsmiddel is inzake de verduurzaming van het woon-werkverkeer. Daarnaast zou het Pendelfonds wel degelijk een goede invloed hebben op de vervoerskeuze van de werknemers. U zei ook benieuwd te zijn naar de definitieve evaluatie van het Pendelfonds, met name hoe het Pendelfonds eventueel zou moeten worden hervormd en welke andere criteria zouden worden gebruikt om projecten te screenen en te selecteren die dan zouden worden toegewezen vanuit het Pendelfonds.

Minister, wat is nu de stand van zaken van die evaluatie? Is die intussen afgerond? Zo neen, wanneer zal dat gebeuren? Waarom duurt het zo lang voor die evaluatie volledig is afgerond?

Wat zijn de belangrijkste conclusies en aanbevelingen die uit de evaluatie van het Pendelfonds naar voren komen?

Wat zal de hervorming van het Pendelfonds juist inhouden? Hoe is de houding van de sociale partners hiertegenover? Dat zal ook wel gebleken zijn uit uw gesprekken in het kader van die evaluatie.

Begin 2013 zou er een nieuwe projectoproep gelanceerd worden, maar dat gebeurde tot op vandaag nog niet. Waarom blijft een nieuwe oproep uit? Wanneer zal er alsnog een projectoproep in het kader van het Pendelfonds gelanceerd worden? Zullen deze oproep en de evaluatie van de verschillende projecten al gebeuren volgens de hervormde regelgeving en criteria? Zal in de toekomst opnieuw het ritme van twee projectoproepen per jaar kunnen worden gevolgd?

Wordt bij deze hervorming rekening gehouden met de intenties van het aankomende Shuttledecreet? Verantwoordt het aankomende Shuttledecreet al dan niet een andere aanpak met betrekking tot het Pendelfonds?

Hoe wordt de werking en interventie van de provinciale mobiliteitspunten met betrekking tot het Pendelfonds geëvalueerd?

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Minister, het Pendelfonds werd in 2007 door uw voorganger opgestart met de bedoeling projecten voor duurzaam woon-werkverkeer te bevorderen. In het verleden werd wel eens misbruik gemaakt van de middelen van het Pendelfonds, waardoor een aanpassing of hervorming nodig bleek.

We hebben u al meermaals over het Pendelfonds ondervraagd, maar telkens komt er opnieuw een projectoproep en blijkt dat er van een hervorming weinig sprake is. Mevrouw Smaers heeft ook verwezen naar de rondetafel die daarover is georganiseerd om tot een hervorming te kunnen komen. Maar het blijft stil, minister. Mevrouw Smaers heeft heel veel vragen gesteld. Ik sluit me bij die vragen aan. Ik ben benieuwd naar de stand van zaken over de hervorming van het Pendelfonds.

De heer Steve D'Hulster: Minister, de vragen van mevrouw Smaers zijn overvloedig en pertinent. Onlangs konden we in de krant nog lezen dat elke Belg gemiddeld 59 uren in de file staat. Dat zijn uren die we beter zouden kunnen gebruiken. Ik denk dat de klassieke recepten zoals het openbaar vervoer en de klassieke wegen daarvoor niet volstaan. We moeten op zoek naar een aantal creatieve ideeën. Daarvoor kunnen het Pendelfonds nu en het Shuttledecreet in de toekomst zeer belangrijke instrumenten zijn.

Minister, hoe zit het nu weer met de twee grootste projecten die uit het Pendelfonds zijn voortgevloeid: de Max Mobiel en de I-Bus? Het was de bedoeling om die te doen overlopen in het Shuttledecreet. Is er een hiaat in de subsidiëring van het Pendelfonds of is daar continuïteit?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord

Minister Hilde Crevits: Het klopt inderdaad dat de evaluatie van het Pendelfonds verschrikkelijk lang duurt. Daar zijn een aantal redenen voor. Zo heb ik ook zelf de tijd genomen om de opportuniteit van het Pendelfonds in zijn huidige vorm en werking te overwegen. U hoeft me dus niet te overtuigen van het feit dat er een meerwaarde is. Vraag is echter of de wijze waarop de projecten worden goedgekeurd, optimaal is of dat er een groter rendement mogelijk is via een andere inzet.

Wat de evaluatie van het Pendelfonds betreft, is het altijd de bedoeling geweest in consensus, dat betekent met alle actoren die een functie vervullen, beslissingen te nemen. De standpunten die vandaag geformuleerd worden, zijn nog niet op elkaar afgestemd. Er is nog bilateraal overleg bezig om tot een consensus te komen, en dat vraagt wel wat tijd.

Er is ook de beslissing van bepaalde werkgeversorganisaties om hun vertegenwoordiging in bepaalde commissies en raden, waaronder de begeleidingscommissie van het Pendelfonds, af te bouwen. Het is nog niet definitief beslist, maar men is aan het twijfelen. Dat zorgt ervoor dat de begeleidingscommissie van het Pendelfonds op dat moment natuurlijk niet paritair zou zijn samengesteld uit werkgevers- en werknemersorganisaties. Ik vind het persoonlijk geen goede zaak, en het vertraagt natuurlijk ook het beslissingsproces.

Het geven van budgetten in projecten die in consensus tussen werkgevers en werknemers tot stand komen, is voor mij een meerwaarde. Als een partner liever niet meer meedoet, dan vraag ik me natuurlijk af wat de absolute meerwaarde is van het Pendelfonds. Maar het is natuurlijk nog niet helemaal uitgeklaard. Mevrouw Smaers, het is een van de redenen waarom we de knoop nog niet definitief hebben doorgemaakt.

Op 5 maart heeft er een vierde rondetafelconferentie plaatsgevonden. Tijdens die rondetafel zijn een aantal voorstellen tot hervorming voorgelegd. De provincies en de begeleidingscommissie hadden tot eind maart de gelegenheid om bijkomende opmerkingen te formuleren. Van de provincie hebben we een aantal opmerkingen gekregen. Van de begeleidingscommissie van het Pendelfonds hebben we geen opmerkingen ontvangen, wel is er een advies gekomen van de werknemersorganisaties die in de begeleidingscommissie zetelen. Er zijn een aantal fundamentele opmerkingen geuit. Er wordt op dit ogenblik

bilateraal overleg gepleegd om de laatste knopen door te hakken. Dan kan een advies worden gevraagd aan de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) en daarna kan het juridisch kader eventueel worden aangepast. Er is dus wel een evaluatie van de administratie, maar daarna moet je met de partners tot een consensus komen. Zolang die er niet is, kan ik moeilijk gaan aanpassen.

Er zijn drie kerngedachten wat de conclusies en de aanbevelingen betreft. U kent ze eigenlijk al, want ik heb er in vorige vragen al op geantwoord. Men vindt dat de projectindieners een grotere mate van verduidelijking moeten krijgen over de ontvankelijkheidscriteria, over de niet in aanmerking komende projecten of maatregelen, over de maximaal te hanteren bedragen. U weet dat er soms heel veel projecten worden ingediend, en we hebben niet altijd budgetten om ze allemaal goed te keuren. Men vindt dat dit duidelijk moet zijn op voorhand. Men vraagt ook een verfijning van de afbakening van de taken van de verschillende partijen: de provincies met de provinciale mobiliteitspunten (PMP's), de begeleidingscommissie met het secretariaat, en de administratie, namelijk het departement. De begeleidingscommissie nam ook veel administratie voor haar rekening. Daar wringt ook het schoentje: wie zal dat in de toekomst doen? Een derde knoop is de verduidelijking en de standaardisering over de wijze waarop de verschillende dossiers in de loop van hun proces behandeld moeten worden. Men wenst ook wat meer rechtszekerheid.

Wat zullen de hervormingen inhouden? Afhankelijk van de knopen die worden doorgesneden, moet het decreet en het uitvoeringsbesluit worden aangepast, moet het indienings- en het opvolgingsformulier en de portaalsite worden aangepast en moeten de richtlijnen die nogal organisch zijn opgesteld in de loop de jaren, verzameld worden en duidelijk uitgelegd worden. Ik heb met beide sociale partners uitvoerig gesproken. Ze voelen ook de noodzaak aan van een optimalisering, en dat is goed.

In het besluit van de Vlaamse Regering, dat intussen al dateert van 24 november 2006, staat letterlijk te lezen dat de projectaanvragen tweemaal per jaar op vaste tijdstippen moeten worden ingediend bij de begeleidingscommissie, en dat ik een oproep moet doen uiterlijk vier maanden voor de uiterste datum van indiening. Tijdens de rondetafel werd geopteerd om deze toekomstige projectoproepen op 15 juni en 15 november te lanceren. Dit zou ervoor moeten zorgen dat het ontvankelijk verklaren, beoordelen en goedkeuren van de ingediende projecten niet in een vakantieperiode valt zodat de vooropgestelde termijnen gehaald kunnen worden. Ik vind dat geen slecht idee. De lanceringsdata moeten toekomstige projectindieners niet tegenhouden om al eerder te starten met de voorbereiding van een dossier. Ik denk hierbij bijvoorbeeld aan het laten uitvoeren van een mobiscan in samenwerking met het provinciaal mobiliteitspunt. Een mobiscan analyseert immers de bereikbaarheid van een bedrijf en brengt het woon-werkverplaatsingsgedrag van de personeelsleden in kaart. Op basis van een aantal gegevens stelt het PMP, bijvoorbeeld in West-Vlaanderen, een lijst op met mogelijke maatregelen die een bedrijf of bedrijvenszone kan nemen om de mobiliteit van de personeelsleden efficiënter te organiseren. Dat kan dus vandaag al.

Bij de toekomstige oproepen zal de evaluatie gebeuren volgens nieuwe inzichten en afspraken en op basis van de dan geldende wetgeving. Ik geef een voorbeeld. De nieuw vastgelegde maximale subsidiebedragen zullen voor fietsen, douches, fietsuitrustingen van toepassing zijn. Dat moet dus ook nog gebeuren.

U weet dat het idee van het Shuttledecreet ontstaan is vanuit de beperking van de doelstelling die geformuleerd werd in het Pendelfonds, met name de modale verschuiving van niet-duurzame naar duurzame vervoermiddelen. Een aantal projecten beoogden immers uitsluitend de verhoging van de bereikbaarheid voor potentiële werknemers met beperkte vervoermogelijkheden waarbij die modale verschuiving niet aan de orde kwam.

Het verminderen van die vorm van vervoersarmoede kon wel binnen een projectvoorstel een latent gevolg zijn, maar zit nu niet standaard in het projectpotentieel. Vandaar dat er echt nood is aan een Shuttledecreet. In die zin zou je kunnen zeggen dat het Shuttledecreet losstaat

van het Pendelfonds. Als u mijn persoonlijke mening vraagt, neemt dat echter niet weg dat het Shuttledecreet absoluut noodzakelijk is en een enorme lacune kan opvullen om moeilijk te bereiken bedrijventerreinen of nieuwe vervoervormen uit te testen.

Zo kom ik tot wat de heer D'Hulster gevraagd heeft. Er zijn momenteel drie projecten: de Max Mobiel, I-BUS en ook de havenbus Zeebrugge, waarvoor in de budgetwijziging middelen uitgetrokken zijn. Dat zijn drie projecten die in het kader van het Pendelfonds wel in aanmerking gekomen zijn, maar die een structurele ondersteuning nodig blijven hebben. Ze realiseren heel mooie kostendekkingsgraden en we zijn het er dus over eens dat het goed is dat ze blijven bestaan. Dat kan echter niet meer in het kader van de projecten van het Pendelfonds omdat die maar vier jaar gelden. De Vlaamse Regering heeft afgesproken dat de structurele ondersteuning blijft tot het Shuttledecreet in het parlement wordt goedgekeurd, waarna de projecten structureel kunnen worden verankerd.

Er zijn nu dus drie projecten. Ik hoop dat het Shuttledecreet snel op de ministerraad kan worden besproken, waarna het kan worden besproken in het Vlaams Parlement.

De voorzitter: Mevrouw Smaers heeft het woord.

Mevrouw Griet Smaers: Minister, ik dank u voor uw antwoord.

Ik begrijp dat het nog even wachten is op de definitieve evaluatie en op de mogelijke hervormingscriteria voor dat Pendelfonds. Zoals u terecht een aantal keren hebt aangegeven, denk ik dat dat instrument wel degelijk nut heeft. Dat is de voorbije jaren ook gebleken.

Ik denk dat er een aantal vraagtekens kunnen worden geplaatst bij een aantal zaken van het Pendelfonds. Mogelijk kan dat beter en efficiënter verlopen. Ook denk ik dat er wat kan worden geschaafd aan de criteria van indiening van die projecten, zodat er toch nog meer projecten kunnen worden ingediend en gelanceerd die een duurzaam woon-werkverkeer nastreven.

Op dit moment heb ik de indruk dat heel wat bedrijven en instellingen hun dossier niet kunnen indienen omdat ze toch niet beantwoorden aan de gestelde criteria. Er worden nog altijd vragen rond het innovatieve aspect en dergelijke gesteld. Je moet duurzame projecten zo ruim mogelijk kunnen toelaten binnen bedrijven en instellingen.

Ik hoop dat de sociale partners spoedig knopen zullen doorhakken. Ik hoop dat die werkgevers hun vertegenwoordiging daarin alsnog zullen opnemen. Voor hen lijkt het mij toch ook een interessant dossier om hun werknemers op een andere manier naar het werk te laten komen dan enkel en alleen individueel, met de auto of eventueel buslijnen.

Ik hoop dat de definitieve evaluatie snel kan worden afgerond. Ik noteer dat de datum van oproep vanuit het Pendelfonds 15 juni zal zijn en dat het ten laatste tegen 15 november zal worden gelanceerd.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Minister, ik dank u voor uw antwoord.

Kunt u nog wat duidelijkheid verschaffen over de timing? De eerste oproep zal plaatsvinden op 15 juni. Zit er al een hervorming aan te komen vóór 15 juni of plant u dat op langere termijn? Hoopt u dan misschien tegen de volgende oproep, die van 15 november, de hervorming rond te hebben? Het lijkt mij goed een datum vast te pinnen. Ik weet dat ministers daar niet van houden, maar het lijkt mij toch belangrijk om voortgang te krijgen in dit dossier en om de hervorming van het Pendelplan te kunnen afronden tijdens deze legislatuur.

– *De heer Dirk de Kort, ondervoorzitter, treedt als voorzitter op.*

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Collega's, u hebt natuurlijk gelijk: hoe sneller er duidelijkheid is, hoe beter.

De manier waarop het Pendelfonds werkt, met werkgevers en werknemers die beide vertegenwoordigd zijn, is voor mij goed. Ik vind het heel belangrijk dat die werkgevers daar actief in blijven participeren. Wij stoppen inderdaad vrij veel tijd in het bilateraal overleg. Het heeft ook te maken met werkbelasting en met het schrijven van adviezen. Ik heb er dus alle begrip voor dat er knopen moeten worden doorgesneden. Een Pendelfonds met alleen een afvaardiging van werknemers zou misschien niet zo relevant zijn. Voor mij is het echt van belang dat werknemers en werkgevers het beiden willen. Dat is voor mij cruciaal. Momenteel participeren ze beiden. Dat wil ik ook zo houden.

Mevrouw Van den Eynde, het is aan mij om die oproep te lanceren op 15 juni. Het zal nog een oproep zijn in het oude, nog niet hervormde systeem. Maar u hebt absoluut gelijk: de oproep van 15 november moet in het nieuwe systeem gebeuren. We hebben daar nog wat tijd voor. Ik vermoed dat het wel in orde zal komen. Ik hoor net dat er vorige week nog een overleg is geweest. Dat moet dus lukken.

Ik heb ook het gevoel dat onze provinciale mobiliteitspunten zeker de motivatie en de knowhow hebben om die projecten van het Pendelfonds te behandelen. Dat is positief, het kan een bijdrage leveren. Het gaat ook over wie de administratie doet. Het zou goed zijn indien we dat zo kunnen meenemen. Vanaf de tweede helft van dit jaar zullen die effectief opnieuw actief worden. Het is mijn bedoeling om die provinciale mobiliteitscharters, die bepaald zijn in het Mobiliteitsdecreet, te laten ondertekenen. Dat zal vermoedelijk gebeuren in de komende weken. Dan zijn die ook gestart en kunnen we daar de actieve rol in spelen.

Op 15 juni zal het nog in het oude systeem gebeuren. Ik hoop dat het echt de laatste keer is. Op 15 november gebeurt het dan in het nieuwe systeem.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

■

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het niet optimaal functioneren van de verkeerslichten in Vlaanderen - 1584 (2012-2013)

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Minister, we hebben in deze commissie al meermaals een discussie gevoerd over het verkeerslichtenbeleid. Deze materie boeit veel mensen en belangt velen aan. Een goed en doordacht verkeerslichtenbeleid is absoluut noodzakelijk voor de verkeersveiligheid, maar ook voor de doorstroming. In het verleden werden, onder meer door mobiliteitsorganisaties, een aantal voorstellen gedaan, zoals het laten knipperen van verkeerslichten 's nachts. Sommige partijen lanceerden voorstellen in verband met het opstarten van een groene golf of met slimmere verkeerslichten. Er is dus toch een en ander in beweging.

Minister, u hebt laten verstaan vooral te willen inzetten op intelligente verkeerslichten. U wilt driehonderd prioritaire kruispunten aanpakken. U vindt het belangrijk een geïntegreerd verkeerslichtenbeleid te voeren op de gewestwegen, waarbij uiteraard rekening wordt gehouden met alle weggebruikers, ook met fietsers, voetgangers en het openbaar vervoer. Om tot dit geïntegreerd verkeerslichtenbeleid te kunnen komen, hebt u de KU Leuven opdracht gegeven om te onderzoeken hoe de verkeerslichten kunnen worden verbeterd. Vervolgens zouden een aantal proefprojecten worden opgestart.

Uit die studie blijkt dat 80 procent van de verkeerslichten in beheer zijn van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV). Daar zijn slechts drie afdelingen, of drie personen, bij betrokken.

Daaruit kan worden geconcludeerd dat het beheren van de verkeerslichtenregeling meer personeel en inzet vergt. Deze conclusie wordt inmiddels ook door de Vlaamse Automobilistenbond (VAB) vertolkt, die de oprichting van een speciaal team vraagt om net meer verkeersveiligheid en meer verkeersdoorstroming te realiseren.

Minister, welke conclusies trekt u uit de studie van de KU Leuven? Werden de proefprojecten die uit deze opdracht voortvloeiden geëvalueerd? Wat zijn daarvan de bevindingen? Meent u dat de verkeerslichten in Vlaanderen voldoende geactualiseerd en aangepast worden? Hoe verklaart u het grote aantal defecten en de traagheid waarmee verkeerslichten hersteld worden? Bent u bereid om een speciaal team aan te stellen om de werking van de verkeerslichten te concretiseren en te optimaliseren?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Met betrekking tot de proefprojecten heb ik op 12 mei 2011 uitgebreid toelichting gegeven over wat het expertenteam onder leiding van de KU Leuven bekeken heeft. In 2012 heeft het AWW een bestek opgemaakt om de adviezen van de KU Leuven te vertalen naar effectieve verkeersplannen. Deze adviezen zullen eerst op het kruispunt van de N17 met de N41 in Dendermonde toegepast worden. Dit proefproject heeft tot doel om de gerealiseerde tijdswinst op een wetenschappelijke manier te vergelijken met de implementatiekost die nodig is om deze tijdswinst te realiseren. Dit is een maatschappelijke kosten-batenanalyse in de praktijk, niet in de theorie. Het kruispunt in Dendermonde werd geselecteerd omdat er een uitzonderlijk grote verliestijdreductie gerealiseerd kon worden en dit, volgens de theoretische berekening, zowel in de ochtend- als in de avondspits. Het systeem, dat werd uitgedacht door het Groene Golf Team, vraagt echter wel een ernstige investering omdat er een groot aantal lussen bij worden gecreëerd om het verkeer te monitoren. Als je automatisch wilt laten aanpassen, moet je een systeem hebben. Er zijn alternatieve systemen waarmee je niet in de grond moet graven.

In de loop van deze maand – uw vraag is dus zeer actueel – gebeuren op het terrein de nodige nulmetingen. Je moet natuurlijk weten hoeveel verliestijd er nu is. Daarna kun je een systeem plaatsen en zien hoeveel reductie er is. Dan pas kun je een afweging maken. Vanaf de zomer wordt het alternatieve, goedkopere, systeem van het AWW, met een beperkter aantal lussen, getest. Er kunnen nog een paar bijkomende lussen worden geplaatst in de loop van september. In het najaar zullen we de verkeerssituatie kunnen evalueren. Dan krijg je een kosten-batenvergelijking tussen investeringen en winsten.

Naast dit proefproject lopen op nog twee andere plaatsen proefprojecten: in Leuven en Berchem. Het proefproject in Leuven, dat momenteel proefdraait, betreft een netwerksturing van zeven opeenvolgende kruispunten, en zal in de loop van de zomer definitief opgestart worden. Het proefproject in Berchem, met een netwerksturing van drie kruispunten, is in uitvoering en zal tijdens of na de zomer proefdraaien.

Tegen het jaareinde zouden we voor alle drie de projecten – Leuven, Dendermonde, Berchem – de resultaten moeten hebben van de winsten die we kunnen boeken. U kunt nu zeggen dat dit te lang duurt, maar we moeten het toch nog altijd op het terrein uitrollen.

Mevrouw Van den Eynde, neen, dit is nog niet voldoende op elkaar afgestemd. Dit is een open deur intrappen. We kunnen grote winsten boeken. Het AWW implementeert en optimaliseert voortdurend verkeerslichtenregelingen. De groentijden worden door middel van radar- en lusdetectoren automatisch aangepast aan de hoeveelheid verkeer op de kruispunttakken. Op een kruispunt kun je binnen bepaalde marges minder of meer groen hebben. De kruispunten zijn echter niet automatisch met elkaar geschakeld. Een kruispunt kan op zich een beetje slim zijn, maar geschakeld kan het dom blijven. Als je een groene golf wenst, moet je die kruispunten op elkaar afstemmen. Dat is op heel weinig plaatsen het geval, er zijn enkel die drie proefprojecten.

Wat is er wel gebeurd? De opmerking dat er te weinig personeel mee bezig is, was terecht. We hebben vier nieuwe mensen aangeworven, waardoor we nu een Groene Golf Team hebben dat al uit zeven medewerkers bestaat die daar fulltime mee bezig zijn. Dat is al een grote verbetering. Die mensen kun je niet zomaar aanwerven om de volgende dag te laten beginnen. Ze hebben een vrij serieuze opleiding of proefdraaitijd nodig.

De herstellingsprocedures dan: de verkeerslichten onder het beheer van het Agentschap Wegen en Verkeer worden cyclisch onderhouden. Dat wil zeggen dat standaard twee keer per jaar elk kruispunt door een onderhoudsaannemer wordt bezocht om na te kijken op de werking. Defecten kunnen onmiddellijk worden hersteld. Andere defecten, zoals lusdefecten, moeten binnen een redelijke termijn worden ingepland, rekening houdend met wat in de werkvergunning staat.

Als er een defecte lus wordt vastgesteld, wordt er automatisch groen licht gegeven aan de richting waarin de lus defect is. Dat staat niet permanent op rood. Er is dan geen verkeerslichtenregeling, maar een automatische aanpassing.

Naast het cyclisch onderhoud, wordt ook de verkeersregelaar, de computer die de verkeerslichtinstallatie aanstuurt, twee keer per jaar bezocht en worden ook het programma en de werking nagekeken. Bovendien beschikt het AWV over een permanent bereikbare dienst, het Vlaams Tunnel- en Controlecentrum, dat 24 uur op 24 en 7 dagen op 7 bereikbaar is voor het doorgeven van dringende defecten. Als een dringend defect wordt gemeld, zou de onderhoudsaannemer binnen de 3 uur ter plaatse moeten zijn.

Sommige defecten kunnen niet direct worden verholpen. U hebt er al enkele aan mij gemeld, die wat langer op zich laten wachten. Maar alles wordt gedaan wat mogelijk is om het onderhoud zo goed mogelijk te doen.

Het Agentschap Wegen en Verkeer heeft voldoende kanalen om defecten te bewaken en beheren. Als het niet snel genoeg gebeurt, moet het te maken hebben met een aannemer die het materiaal niet heeft of niet snel genoeg ter plaatse kan zijn. Theoretisch zijn alle instrumenten aanwezig om het snel genoeg te kunnen doen.

Het ombouwen van de verkeersplannen en de verdere uitrol van de sturing – ik heb het nu niet over de hersteldienst, maar over het goed op elkaar afstemmen – wordt gedaan door het Groene Golf Team. Daar zijn zeven mensen mee bezig. Voor de bijzondere kruispunten of trajecten kan het zeker nuttig zijn om een beroep te doen op externe expertise. We zijn vast van plan om dat in de toekomst zo aan te pakken.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Minister, uit uw antwoord leid ik af dat u intensief bezig bent met de problematiek van het niet-optimaal functioneren van de verkeerslichten in Vlaanderen. Iedereen is het daarover eens en u geeft het ook zelf toe. De proefprojecten zullen moeten aantonen op welke manier in de toekomst met de verkeerslichtenregeling moet worden omgegaan. Daar kunt u nu geen antwoord op geven. Daar dienen die proefprojecten voor. Ik hoop dat er nadien snel een evaluatie volgt die de nodige besluiten trekt. Het hangt ook af van de kostprijs of bepaalde projecten kunnen plaatsvinden.

Minister, u hebt ondertussen zeven mensen in dienst in plaats van drie. Zo is het team meer dan verdubbeld, waardoor u een speciaal team verkeerslichtenregeling in het leven hebt geroepen. Zo komt u tegemoet aan vragen die leven op het terrein en bij de organisaties.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Tegen eind dit jaar zouden we alle resultaten van de proefprojecten moeten hebben. Tegen de volgende legislatuur moeten we een actieplan opmaken, met de prioritaire assen, en welke systemen we zullen uitrollen. We kunnen dan ook een grotere aanbesteding uitschrijven. Ik wil dat we die expertise tegen het einde van deze legislatuur hebben. Zoals we een actieplan hebben voor het herstel van wegen, kunnen we dan

verkeerslichtenbeïnvloeding langs kruispunten doen. We zullen dat nooit op alle assen tegelijk kunnen uitrollen. We moeten de juiste assen selecteren en kijken met welk systeem we zullen werken in Vlaanderen. Dat moet de bedoeling zijn. Daarom is het heel belangrijk dat we de resultaten hebben tegen eind dit jaar, en die kunnen we hier dan bespreken om uit te zoeken hoe we dit verder aanpakken.

Het Agentschap Wegen en Verkeer is ondertussen aan het kijken welke assen nuttig zijn. Op de A12 kun je bijvoorbeeld voor twee zaken kiezen. Je kunt het verkeer continu groen licht geven, maar je hebt heel veel onderliggende wegen en het is niet even aangenaam voor die wegen als de assen rechtdoor een langere groentijd hebben. Dan raakt het verkeer veel moeilijker op en af en krijg je problemen in de kernen. Vandaar het belang van de proefprojecten om na te gaan wat de effecten zijn, of er geen ondergeschikte neveneffecten zijn, wat we kunnen winnen. Daar verwacht ik in het najaar resultaten van.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Ik ben heel benieuwd naar de resultaten van de proefprojecten die nu volop worden opgestart. Ik juich uw initiatief toe om de kruispunten prioritair aan te pakken en een actieplan op te stellen. Het kan misschien een goede leidraad zijn voor de volgende Vlaamse Regering. Dank u wel.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

■